

LUGARES COMUNS, LUGARES ESQUECIDOS

FRAGMENTOS DE ARQUITECTURA

PROJETO FINAL DE ARQUITETURA

Trabalho teórico submetido como requisito parcial
para obtenção do grau de Mestre em Arquitetura.

Candidato: João Pedro Completo Louro

Orientadores:

Vertente Projetual:

Pedro Viana Botelho - Professor Auxiliar Convidado

Vertente Teórica:

Ana Vaz Milheiro - Professora Auxiliar C/ Agregação

ISCTE-IUL | Departamento de Arquitetura e urbanismo |
Mestrado Integrado em Arquitetura

Lisboa, Outubro de 2015

A cartografia reproduzida teve como base a planta do concelho de Sintra, disponibilizada pela Câmara Municipal de Sintra e a cartografia histórica, disponibilizada pelo Instituto Geográfico do Exército.

Todas as fotografias, imagens ou desenhos são da minha autoria, exceto indicação em contrário.

A utilização dos textos e das imagens é autorizada, desde que não se altere o sentido e sejam citados quanto à obra e ao autor.

O presente trabalho está redigido segundo o novo acordo ortográfico.

AGRADECIMENTOS

Este trabalho é o culminar de um percurso de 5 anos e, por isso, quero agradecer:

À minha orientadora da vertente teórica, a Profª Arqª Ana Vaz Milheiro, pela dedicação, disponibilidade, acompanhamento e apoio que sempre demonstrou ao longo desta investigação.

Ao meu professor da vertente de projeto, o Prof. Arq. Pedro Botelho, que acompanhou o meu trabalho prático ao longo do ano e que, sempre lutou para que tomasse as melhores decisões.

Ao instituto Superior de Ciências do Trabalho e da Empresa - Instituto Universitário de Lisboa (ISCTE-IUL), corpo diretivo e docente do Departamento de Arquitetura do Mestrado Integrado em Arquitetura pelos serviços, nos anos letivos de 2010 a 2015.

Pela disponibilidade, facilidades e apoios concedidos ao longo deste meu percurso, um especial agradecimento à Profª Arqª Sara Eloy, à Profª Arqª Alexandra Paio, ao Prof. Arq. Miguel Gomes e à Profª Arqª Teresa Madeira.

Aos meus colegas de turma, em especial ao Ricardo Carvalho, Rúben Soares, Nichollas Cruz e à Sofia Veludo pelo companheirismo durante todo o curso, pelas noitadas de trabalho, pelas conversas e outras aventuras. Aos meus amigos de longa data, o João Moreira, o Emanuel Pereira e o Gonçalo Oliveira pela constante presença nos bons e maus momentos e, sobretudo, pela amizade. Aos meus colegas da Sport Zone, pelo apoio e compreensão.

Por fim, agradeço à minha família pelo interesse no meu sucesso, pelos conselhos, pelo auxílio, por todo o esforço e apoio incondicional. Agradeço em especial à minha irmã pela imensa ajuda que disponibilizou na realização deste trabalho.

ÍNDICE

VERTENTE TEÓRICA	
RESUMO	10
ABSTRACT	11
PREÂMBULO	12
TEXTO INTRODUTÓRIO	15
1.0 MEMÓRIA	22
1.1 O LUGAR - SINTRA	24
1.2 A HISTÓRIA	28
1.3 A CAPITAL DO ROMANTISMO	32
2.0 EXPANSÃO	36
2.1 LISBOA: O PONTO DE PARTIDA	38
2.2 PERIFERIA	42
2.3 FENÓMENO INDUSTRIAL	46
2.4 FENÓMENO IMOBILIÁRIO	48
2.5 MOBILIDADE E TRANSPORTES	52
3.0 METAMORFOSE	56
3.1 LUGARES COMUNS, LUGARES ESQUECIDOS	58
3.2 OS CAMINHOS-DE-FERRO - A VONTADE	60
3.3 IC19 - A CONFIRMAÇÃO	62
3.4 RURALIDADE	64
4.0 CASOS DE ESTUDO	66
01 QUELUZ	71
02 MASSAMÁ	75
03 SÃO MARCOS	79
04 CACÉM	83
05 BELAS - IDANHA	87
06 RIO DE MOURO - ESTRADA	91
07 RINCHOA	95
08 MELEÇAS	99
09 MEM MARTINS	103
10 RANHOLAS	107
11 SÃO PEDRO	111
12 SÃO MARTINHO	115
13 PORTELA DE SINTRA	119
14 LOUREL	123
15 VÂRZEA DE SINTRA	127
COMENTÁRIO FINAL	130
BIBLIOGRAFIA	133

VERTENTE TEÓRICA

LUGARES COMUNS, LUGARES ESQUECIDOS - FRAGMENTOS DE ARQUITECTURA

Orientador:

Ana Vaz Milheiro - Professora Auxiliar C/Agregação



Fig. 1 - Estrada em Rio de Mouro

RESUMO

Sintra e a sua Serra, no que se refere à paisagem, arquitetura e ocupação humana, revelam-se desde há muito como um todo, sendo, desde então, uma paisagem cultural única no território nacional. Esta condição assenta num vasto património natural e numa forte, prematura e permanente ocupação humana deste território desde há vários séculos, tendo sido o lugar de vilegiatura da corte e a região predileta de segunda residência.

Esta região sofreu um grande desenvolvimento no período de transição para a década de 1960, altura em que foi posto em prática o Plano Diretor da Região de Lisboa (PDRL), com o objetivo de associar o desenvolvimento económico num modelo de ordenamento para a região. Este plano projetou, numa perspetiva mais alargada, a estruturação da área de Lisboa, definindo um conjunto de infraestruturas e equipamentos públicos essenciais, assim como várias novas vias com um objetivo que ia muito para além dos limites da cidade.

Impulsionado pela implementação dos caminhos-de-ferro, que datam de 1887, e pela criação da IC19 (1985/1995), *Lugares Comuns, Lugares Esquecidos*, pretende ser uma reflexão crítica perante este território em concreto que é Sintra, tendo como principal objetivo compreender o impacto destes dois grandes eixos de transportes no desenvolvimento e transformação da imagem do território e da paisagem.

A partir do traçado da evolução da mancha urbana, realizado também no âmbito deste trabalho, foi possível identificar um conjunto de zonas que ao longo dos anos, foram sendo absorvidas na grande explosão urbanizada que a periferia de Lisboa sofreu.

E é também a partir do desenho e do registo fotográfico que este ensaio debruça o olhar sobre os vários lugares que ficaram esquecidos no tempo, realçando os enormes contrastes de culturas, modos de vida assim como as várias épocas de construção.

Palavras-Chave: Paisagem, Arquitetura, Limites, Periferia, Sintra, Desenho, Lugares.

ABSTRACT

Sintra and its mountain, with regard to the landscape, architecture and human settlement are revealed long as a whole, and since then, a unique cultural landscape in the country. This condition is based on a vast natural heritage and a strong, premature and permanent human occupation of this territory for several centuries and was the summer resort of the royal court and the preferred home area of second residence.

This region suffered a major development in the transition period to the 1960s, when it was implemented the Master Plan of the Lisbon Region (PDRL) in order to combine economic development in a planning model for the region. This plan projected, in the longer perspective, the structure of the Lisbon area by defining a set of essential public facilities and infrastructure, as well as several new pathways with a goal that went far beyond the city limits.

Driven by the implementation of railways, dating from 1887, and the creation of IC19 (1985/1995), *Lugares Comuns, Lugares Esquecidos*, is a reflection on this territory that is Sintra, with the primary aim to understand the impact of these two major routes of transport in the development and transformation of the territory's image and landscape.

From tracing the evolution of urban sprawl, also performed in this work, it was possible to identify a set of areas that over the years, were being absorbed in the great urban explosion the outskirts of Lisbon suffered.

It is also from the drawing and photographic record that this essay focuses the eye on the various places that were forgotten in time, highlighting the enormous contrasts of cultures, ways of life as well as several construction seasons.

keywords: Landscape, Architecture, Limits, Sintra, Drawing, Places.

PREÂMBULO

A palavra "território" está inconfundivelmente ligada ao espaço físico que, pela perspetiva do Homem, é possível de delimitar, olhar ou até mesmo percorrer. Normalmente, é composto por áreas extremamente vastas e em constante mutação e, por isso, haverá inevitavelmente aspetos a explorar e olhares diferentes a expor.

Graças aos conhecimentos adquiridos ao longo destes 5 anos de curso, foi possível olhar com mais atenção para determinadas circunstâncias que me rodeavam e Sintra surge como lugar de eleição por ser a região mais ligada ao meu percurso de vida até à data. É o lugar onde vivo e, pelo facto de estar deslocado do centro da cidade (Lisboa), desde muito cedo fui obrigado a constantes deslocações, tornando-se assim num lugar de sentimentos diferenciados e que ao longo do tempo despertou em mim uma extrema curiosidade, pois sendo o meu lugar de eleição, ainda contém imensos recantos nunca antes vistos ou mencionados.

Sendo uma região com um impacto histórico bastante relevante, e tendo já sido extremamente abordada noutros momentos por variados autores, pretende-se com este ensaio focar o olhar para um "outro lado" de Sintra, salientando lugares que foram outrora "engolidos" por inúmeras e gigantescas urbanizações, cortados por novas vias de circulação e edifícios de habitações e/ou comércio, assim como lugares que passam despercebidos na paisagem e que de certa maneira foram esquecidos pelo tempo.

Esta tese foi desenvolvida como contributo para a compreensão do fenómeno de expansão da Área Metropolitana de Lisboa, onde se insere o caso de estudo analisado no âmbito do projeto de investigação: "Habitações para o maior número Lisboa, Luanda, Macau" (referência FCT: TDC/ATP-AQI/3707/2012), coordenado pela minha orientadora Ana Vaz Milheiro.

A estrutura do trabalho divide-se em três grandes capítulos: *Memória*, *Expansão* e *Metamorfose*. Estes conceitos-chave pareceram ser os mais corretos para contextualizar a região, a sua evolução face a Lisboa e também para evidenciar a sua constante transformação, sendo encarada não como um obra acabada, mas

como um processo em desenvolvimento.

A metodologia utilizada no âmbito deste trabalho envolveu pesquisa bibliográfica e historiográfica, com o objetivo de estabilizar o Estado da Arte. As várias visitas realizadas aos lugares, que constituem os casos de estudo, englobam um registo fotográfico e a produção de cartografia de análise. A realização deste trabalho teve como principais referências, os livros *Cidade e Democracia: 30 anos de transformação urbana em Portugal*; *A Rua da Estrada* e *Vida no Campo*, todas do autor Álvaro Domingues. Além destas referências, foi necessário recorrer a uma extensa bibliografia sobre a área em estudo, designadamente através da consulta a autores como Teresa Barata Salgueiro, Nuno Portas, José-Augusto França, Margarida Souza Lôbo, entre outros.

Memória

Este capítulo faz referência aos primórdios da região como zona humanizada, ou seja, desde que se tem conhecimento de presença humana, que remete ao séc. XII. Será de extrema importância contextualizar Sintra como lugar de vilegiatura da corte e como região predileta de segunda residência. Sintra teve o seu auge num período compreendido entre o séc. XVIII e XIX, onde o Romantismo foi a figura de maior relevo, o que levou a região a ser considerada a Capital do Romantismo Português.

Expansão

Neste capítulo pretende-se contextualizar Sintra face a Lisboa. A periferia, o explosivo crescimento da cidade, os novos meios de transporte e o fenómeno industrial.

Metamorfose

Neste capítulo faz-se uma breve caracterização da área em estudo, com as

várias freguesias que se estendem ao longo da via-férrea e das vias principais de tráfego automóvel, seguindo-se os vários casos de estudo. O foco principal são os lugares e as suas circunstâncias que o crescimento urbano tem vindo a absorver ao longo do tempo. Aborda-se as zonas Rurais vs. Urbanas, os lugares mais remotos e os mais integrados, a habitação, a paisagem e as ruínas. Expõe-se, a partir do desenho, um conjunto de situações que caracterizam os lugares e a região.



14| Fig. 2 - Memórias Passadas, Contrastes

TEXTO INTRODUTÓRIO

Françoise Choay refere no seu livro, *O Urbanismo*, que a própria palavra “urbanismo” deverá ser definida, uma vez que é extremamente dúbia. Ao longo dos tempos, este tema foi sendo introduzido e moldado pela linguagem corrente de cada época, pois é através do mesmo que se designam as variadas formas urbanas características de um determinado período (Choay, 2005).

G. Bardet remonta para origem do termo em 1910. O dicionário Larousse define-a como a “*ciência e teoria da localização humana*”¹.

Quando se menciona o termo “cidade”, ou até mesmo um determinado aglomerado urbano, estaremos certamente a perspetivar uma escala que nos possibilita as mais variadas interpretações. Desde sempre, o urbanismo serviu para resolver o problema do planeamento e, sobretudo, o da “cidade-máquina”, a partir das primeiras décadas do século XIX, quando a sociedade industrial começou a tomar consciência de si e a questionar os seus feitos (Idem).

A seguir à revolução industrial², as cidades sofreram um crescimento demográfico explosivo, os campos, outrora amplos e descomprometidos, sofreram grandes golpes em prol de um desenvolvimento urbano sem precedentes. Este fenómeno originou a ordem e o nível de industrialização de vários países. A Grã-Bretanha foi o primeiro palco desse movimento, sensível desde os recenseamentos de 1801. Só partir de 1830 é que se juntaram a França e a Alemanha (Idem).

“*Nas velhas cidades da Europa*”³ a modificação dos processos de produção e transporte, assim como a necessidade de novas funções urbanas, contribuíram para o rasgar dos modelos anteriores, sistematicamente sobrepostos, da cidade histórica. Uma nova abordagem foi criada, seguindo um processo tradicional de

1 Choay, F., 2005. *O Urbanismo: Utopias e Realidades*, uma antologia.. 6ª Edição ed. São Paulo: Perspectiva. Pág. 2

2 Phyllis, D., 1982. *A Revolução Industrial*. 4ª Edição ed. Rio de Janeiro: Zahar Editores. Pág. 11

3 Choay, F., 2005. *O Urbanismo: Utopias e Realidades*, uma antologia.. 6ª Edição ed. São Paulo: Perspectiva. Pág. 4

adaptação da cidade à sociedade que nela habitava. A racionalização das vias de comunicação, a criação de setores urbanos bem demarcados e a criação de novos agentes, pela sua grande dimensão, transformaram a imagem da cidade, contribuindo assim para uma “suburbanização”, que gradualmente assumia uma maior importância. A indústria implantou-se nos arredores e as classes médias e operárias deslocaram-se para os subúrbios, deixando a cidade de ser uma entidade espacial bem delimitada (Idem).

A revolução industrial foi o acontecimento chave que desencadeou o dever humano e promoveu o bem-estar. Um olhar mais racional permitiu a determinação de uma ordem-tipo, possibilitando a aplicação a qualquer aglomerado humano, em qualquer tempo e em qualquer lugar. Neste processo foram idealizadas algumas características que são possíveis de registar em diversos casos. O espaço físico de um modelo mais “progressista”⁴ era bastante aberto, rasgado por vazios e verdes, sendo o espaço urbano traçado hierarquicamente pelas várias funções. Uma certa classificação rígida estabelecia os locais distintos para o habitar, o trabalho, a cultura e o lazer. Ao contrário da cidade ocidental tradicional e do centro das grandes cidades industriais, não era um formato denso e compacto, maciço e mais ou menos orgânico, mas sim um modelo mais fragmentado. Na maior parte dos casos, os bairros, as comunas ou as falanges, eram indefinidamente sobrepostos, quase como se de uma colagem se tratasse, sem que o seu somatório chegasse a ser uma unidade de natureza diferente. Mais espaço livre com uma abundância de verde e de vazios que excluía uma atmosfera exclusivamente urbana. O conceito clássico da cidade, densificada no seu centro, desfez-se, alimentando o novo conceito de cidade-campo (Idem).

Só a partir de 1928, é que o modelo progressista encontrou o seu meio

⁴ Choay, F., 2005. O Urbanismo: Utopias e Realidades, uma antologia.. 6ª Edição ed. São Paulo: Perspectiva. Pág. 8

principal de propagação num movimento internacional, o CIAM⁵. Em 1933, este grupo propôs a Carta de Atenas⁶. Pela liderança de Le Corbusier, esta constituiu, assim, o bem comum dos urbanistas progressistas. A ideia-chave deste modelo progressista era a de modernidade, sendo diferente do pré-urbanismo progressista, que se encontrava na base de uma ideia do período industrial como rutura histórica radical. Neste caso, o interesse dos urbanistas despegou-se das estruturas económicas e sociais para focar a sua atenção nos valores mais técnicos e estéticos (Idem).

“Não mais que ao local, o plano da cidade progressista não está ligado às limitações da tradição cultural; ele só quer ser a expressão de uma demiúrgica liberdade da razão, colocada a serviço da eficácia e da estética. São esses dois imperativos que conferem ao espaço do modelo progressista suas características particulares.”⁷

O primeiro registo, propriamente dito, do urbanismo em Portugal surgiu após o terramoto de 1755, com a construção da Baixa Pombalina e, posteriormente, em 1865 com os planos gerais de melhoramentos⁸, dos quais, o principal objetivo seria colocar em prática uma intenção política, permanecendo em vigor até 1934 (Lôbo, 1995).

⁵ Mumford, E., 2000. The CIAM Discourse on Urbanism, 1928 - 1960. Massachusetts: The MIT Press. Pág. 9

⁶ Mumford, E., 2000. The CIAM Discourse on Urbanism, 1928 - 1960. Massachusetts: The MIT Press. Pág. 73

⁷ Choay, F., 2005. O Urbanismo: Utopias e Realidades, uma antologia.. 6ª Edição ed. São Paulo: Perspectiva. Pág. 21

⁸ Lôbo, M. S., 1995. Planos de Urbanização: A época de Duarte Pacheco. 2ª Edição ed. Porto: Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto. Pág. 13

O apogeu⁹ do planeamento urbano em Portugal, como descreve Margarida Souza Lôbo no seu livro *Planos de Urbanização na época de Duarte Pacheco*, situa-se entre 1944 e 1954, quando são finalizados cerca de 300 estudos de antepanos de urbanização, dos quais cerca de metade são aprovados até 1954 (Idem).

O grande crescimento das cidades, sobretudo, de Lisboa, no decorrer do séc. XIX, despertou no município a obrigação de um planeamento. Num período de transição para a década de 1960 foi posto em prática o Plano Diretor da Região de Lisboa (PDRL), concluído em 1964, tendo sido o objetivo da administração local articular o desenvolvimento económico num modelo de ordenamento para a Região. (Pereira, s.d.) Este plano projetou, numa perspetiva mais alargada, a estruturação da região de Lisboa, definindo um conjunto de infraestruturas e equipamentos públicos essenciais, assim como várias novas vias, com o objetivo de estruturar uma região que ia muito para além da cidade de Lisboa. (Soares, s.d.)

O crescimento dos aglomerados suburbanos, rapidamente tornou obsoletos os instrumentos de planeamento da década de 1950, excetuando o território litoral entre Algés e Cascais, subordinado ao regulamento restritivo do Plano da Costa do Sol¹⁰. A Administração submeteu-se para um papel mais passivo na aprovação, sendo pouco rigorosa no controlo das obrigações e no cumprimento das regras fixadas, inerentes aos promotores (Pereira, s.d.).

Este tipo de ações fez com que Lisboa, em 1970, fosse “*uma das cidades com maior área expectante do mundo*”¹¹. O crescimento exponencial da mancha

9 Lôbo, M. S., 1995. *Planos de Urbanização: A época de Duarte Pacheco*. 2ª Edição ed. Porto: Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto. Pág. 145

10 Lôbo, M. S., 1995. *Planos de Urbanização: A época de Duarte Pacheco*. 2ª Edição ed. Porto: Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto. Pág. 57

11 Pereira, M., s.d. Faculdade de Ciências Sociais e Humanas - Universidade Nova de Lisboa. [Online] Available at: <http://fcsh.unl.pt/geoinova/revistas/files/n10-7.pdf> [Acedido em 10 Outubro 2014].

urbana verificou-se muito superior ao exigido pelo crescimento populacional, devido à reestruturação associada à terciarização do centro de Lisboa (Idem). A cidade, naquela altura, necessitava de espaço, reforçando a procura de terrenos industriais. Contudo, é necessário considerar que a produção de génese ilegal teve um enorme papel no alastramento da mancha urbana. Após o “25 de Abril”, a Administração Pública democrática teve a necessidade de planear e gerir globalmente os territórios concelhios, devido às fortes pressões sociais e políticas, focadas nos défices de habitação digna, de infraestruturas, de equipamentos coletivos e de transportes. (Soares, s.d.)

Os Planos Diretores Municipais (PDM), na década de 1980, revelaram ser um elemento crucial para o planeamento e gestão do território, na tentativa de permitir às autarquias intervir nos processos urbanísticos. De certa forma, os planos diretores municipais procuraram agrupar algumas tendências com base em ferramentas de gestão que, na maior parte das vezes, colidia com uma legislação desadequada à realidade e às necessidades da intervenção municipal, nomeadamente ao nível de gestão dos solos urbanizados (Soares, s.d.). O Decreto-Lei n.º 69/90¹² veio obrigar a realização dos PDM num prazo de dois anos. A impossibilidade de implementação neste período obrigou ao alargamento deste prazo. Os PDM, atualmente, segundo defende o arquiteto Nuno Portas, constituem um problema grave na organização do espaço urbano nacional, pois, como o próprio refere, “*se o governo pensou que obrigando os municípios a ter PDM pode ficar descansado porque os meteu nuns carris, está muito enganado, porque vai ver muito descarrilamento ou muito comboio parado.*”¹³

Quer dizer-se com isto, como o próprio explica, que a realização dos PDM não

12 Portas, N., 2012. Os Tempos das Formas, volume II: A Cidade Imperfeita e a Fazer. 1ª Edição ed. Minho: Escola de Arquitectura da Universidade do Minho. Pág. 60

13 Portas, N., 2012. Os Tempos das Formas, volume II: A Cidade Imperfeita e a Fazer. 1ª Edição ed. Minho: Escola de Arquitectura da Universidade do Minho. Pág. 64

tinha, desde o início, a intenção de os aplicar verdadeiramente. O próprio Estado descreditava dos PDM que solicitou, remetendo para vários Planos de Pormenor cada vez que qualquer intervenção era necessária, o que leva o arquiteto Nuno Portas a questionar se os PDM valeram a pena. (Portas, 2012). Ainda assim, a década de 1990 foi extremamente fértil na elaboração de planos municipais e toda a Área Metropolitana de Lisboa foi regulada por planos com áreas circunscritas pelos limites dos concelhos que, na falta de planos regionais, representavam perspetivas fragmentadas do espaço metropolitano. Constituiu-se, assim, um mosaico, acentuado pela falta de estratégias e de políticas que conseguissem integrar elementos de articulação e estruturação intermunicipal (Soares, s.d.). Mas mais do que isso, os PDM, ou outros instrumentos que se venham a aplicar, devem ter a preocupação de não serem mais um esforço de visionar a “*cidade-de-uma-só-peça*”¹⁴, com todos os seus elementos desde logo desenhados, infinitamente presa a um planeamento bidimensional que racionalizaria a ocupação do solo e tráfego (Portas, 2011).



Fig. 3 - Esquisso de uma rua em Rio de Mouro

1.0

MEMÓRIA

“SINTRA É O MAIS BELO ADEUS DA EUROPA QUANDO ENFIM ENCONTRA O MAR. CAMÕES O SOUBE QUANDO OS SEUS NAVEGADORES A FIXARAM COMO A ÚLTIMA MEMÓRIA DA TERRA, ANTES DE NÃO VEREM MAIS QUE «MAR E CÉU». (...) O ESPAÇO QUE ELA NOS ABRE NÃO É O DA INFINITUDE MAS O DO QUE A LIMITA A UM ENVOLVIMENTO DE REPOUSO. ALGUÉM A TROUXE DE UM PARAÍSO PERDIDO OU DE UMA ILHA DOS AMORES PARA UMA SERENIDADE DE AMAR. ELA É ASSIM O REFÚGIO DE NÓS PRÓPRIOS E DE TODO O EXCESSO QUE NOS AGRIDE OU AMEAÇA. (...) AS NINFAS QUE HABITARAM ESTES BOSQUES, DEIXARAM, AO ABANDONÁ-LOS, A MEMÓRIA FÍSICA DE UM PRAZER SENSÍVEL. SINTRA É O ÚNICO LOCAL DO PAÍS EM QUE A HISTÓRIA SE FEZ JARDIM. PORQUE TODA A SUA LEGENDA CONVERGE PARA AÍ E OS SEUS PRÓPRIOS MONUMENTOS FALAM MENOS DO PASSADO DO QUE DE UM ETERNO PRESENTE DE VERDURA. (...) UM BANCO E UMA SOMBRA TRANQUILIZA-NOS DO NOSSO EXCESSO E É POSSÍVEL ENTÃO OUVIR EM NÓS A VOZ QUE OUTRAS VOZES ENSURDECERAM. AMAR O SEU SILÊNCIO, A FRESCURA INICIAL DA ALMA, A HISTÓRIA E MONUMENTOS FEITOS ELEMENTOS DA NATUREZA. AMAR A LEGENDA SEMPRE RECENTE, A MEMÓRIA BREVE, A INICIAÇÃO À ALEGRIA QUE NÃO CANSA.”

VIRGÍLIO FERREIRA (1919-1996)
IN, LOUVAR AMAR.



Fig. 4 - Castelo dos Mouros, Sintra

1.1 O LUGAR - SINTRA

Na perspetiva de contextualização, no que se refere à paisagem, à arquitetura e à ocupação humana, Sintra, assim como a sua Serra, revelam-se já de há muito como um todo, sendo, desde então, uma paisagem cultural única no território nacional.

Esta condição assenta, por um lado, num vasto património natural, sobretudo pelo perfil topográfico irregular, que faz de Sintra um local com características próprias e, por outro, numa forte, prematura e permanente ocupação humana deste território desde há vários séculos. Esta ocupação contínua no tempo materializou-se, dialogando sempre com as diversas conjunturas correntes que a sociedade revelou ao longo dos tempos.

“Todo este surto de intervenções, resultante colectiva de uma sensibilidade apaixonada pela fragrância do solo e pela constância maravilhosa da atmosfera feita de matrizes de verdes, de vetos marinhos e de renques de bruma, se consubstancia, hoje, numa unidade patrimonial cujos contornos valorativos não são apenas para consumo interno, antes se assumem como autêntico Património da Humanidade”¹⁵.

Por diversos motivos associados, entre os quais, o particular clima, a fertilidade das terras, a relativa proximidade do rio Tejo e a vizinhança com a velha Olisipo¹⁶, desde cedo a região de Sintra foi alvo de uma intensa ocupação humana, que ainda hoje perdura um pouco por toda a parte, revelando vestígios das várias épocas da História da Humanidade (Câmara Municipal de Sintra, 2013).

De acordo com o disposto no portal da Câmara Municipal de Sintra, descrito por Francisco Rodrigues Lobo, durante o domínio espanhol (1580-1640), Sintra foi um dos territórios preferidos para o “exílio” dos nobres que desejaram distanciar-se

¹⁵ Serrão, V., 1989. Sintra. 1ª Edição ed. Lisboa: Editorial Presença. Pág. 12

¹⁶ José-Augusto França - Lisboa: Urbanismo e Arquitectura Pág.12

da Corte (Idem).

“ (...) situada à vista do mar oceano, fresca no Verão, com muitos favores da natureza, e rica no Estio e Inverno com os frutos e comodidades que ajudam a passar a vida saborosamente; porque, com a vizinhança dos portos do mar por uma parte e da outra com a comunicação de uma ribeira que enche os seus vales e outeiros de arvoredos e verdura, tem em todos os tempos do ano o que em diferentes lugares costuma buscar a necessidade dos homens; e por este respeito foi sempre o sítio escolhido, para desvio da Corte e voluntário desterro do tráfego dela, dos cortesãos que ali tinham quintas.

Ao longo dos séculos XVII e XVIII é a terra de abundantes águas e frutos, a ruralidade contemplativa que os cronistas das diferentes ordens religiosas com conventos no território sintrense nos descrevem.”¹⁷

Passando pelo Paleolítico, Neolítico, Idades do Bronze e do Ferro, Período Romano, domínio Muçulmano, fundação de Portugal (a 9 de Janeiro de 1154), período dos Descobrimentos e sobrevivendo ao Terramoto de 1755, o território de Sintra teve o seu período de maior relevância entre o final do séc. XVIII e todo o séc. XIX (Idem).

Foi com a construção da linha do caminho-de-ferro, já no século XIX, que se iniciou o “traçar” da mancha urbana, a partir da edificação das casas dos engenheiros e outros responsáveis ferroviários, na “Correnteza”¹⁸, mais tarde designado por Bairro da Estefânia, em homenagem à rainha casada com D. Pedro V.

¹⁷ Câmara Municipal de Sintra, 2013. Câmara Municipal de Sintra. [Online] Available at: <http://www.cm-sintra.pt> [Acedido em 10 Outubro 2014].

¹⁸ Serrão, V., 1989. Sintra. 1ª Edição ed. Lisboa: Editorial Presença. Pág. 77

Com a introdução do comboio, substituindo o pesado Larmanjat¹⁹, na ligação a Lisboa, em 1887, foi possível, no contexto regenerador de *fin de siècle*²⁰, propulsionar o crescimento de Sintra para outro patamar. Nas primeiras décadas do século XX, começou a desenvolver-se um outro núcleo urbano, o da Portela, que se dispersou ao longo da via-férrea e constituiu o dormitório de Sintra, com as suas vivendas e prédios com vários andares, sendo, ainda hoje, o lugar de alguns dos mais importantes serviços públicos locais (Idem).

O Centro Histórico tem sido protegido, desde 1949, pelo Plano de Urbanização de Sintra, da autoria do urbanista Étienne de Gröer, abrangendo também parte dos bairros de São Pedro de Penaferrim, da Estefânia e da Portela, refugiando-se pela encosta. Todas as suas ruas estão direccionadas e convergem para o Palácio, sendo que os seus becos, largos ou praças impõem ritmos que, de forma bastante clara, traduzem o seu estilo vernacular atlântico-mediterrânico, aristocrático ou erudito. Esta configuração urbana do núcleo histórico de Sintra estende-se para lá da própria Vila e dispersa-se pela imensa Serra, quer seja num belo palacete, num modesto cenóbio, numa rude ermida, quer seja, ainda, num pequeno belveder, num simples fontanário ou cruzeiro, pois, em Sintra, o diálogo ente o Homem e a Natureza foi, desde sempre, uma constante (Idem).

19 Pinto, M. F., 2011. Amadora - Passado, presente e futuro. [Online] Available at: <http://www.aappf.pt/index.php/12-documentos/31-qo-caminho-de-ferro-larmanjat-de-sintra-q-por-maria-fernanda-pinto> [Acedido em 26 Agosto 2015].



Fig. 5 - Esquisso da Serra e Palácio da Pena

1.2 A HISTÓRIA

Após a conquista de Lisboa, em outubro de 1147, por D. Afonso Henriques, Sintra, ou "*Sintria*"²¹, foi definitivamente introduzida no espaço cristão. Logo após a tomada de posse do Castelo, D. Afonso Henriques construiu a primeira sede, a igreja de São Pedro de Canaferrim (Serrão, 1989).

Em 1154 D. Afonso Henriques deu a Carta de Foral aos habitantes da Vila, com as respetivas regalias. A Carta de Foral determinava o Concelho de Sintra, cujo termo passou a abranger um extenso território, mais tarde dividido em quatro "*bairros urbanos específicos*"²² (São Martinho, Santa Maria, São Miguel, São Pedro) (Câmara Municipal de Sintra, 2013).

Ao longo dos séculos XII e XIII, face à imensa fertilidade dos terrenos, várias ordens religiosas e militares, possuíam aqui variadas propriedades. Segundo o descrito no portal da Câmara Municipal de Sintra, existem, no seu arquivo histórico, documentos que relatam um elevado número de doações, um dos quais descreve que em 1157 ou 1158, D. Afonso Henriques (1139-1185) fez " (...) *doação, ao mestre da Ordem do Templo, D. Gualdim Pais, de várias casas e herdades nos arredores de Sintra e de umas "casas de morada" nas proximidades do Paço*".²³

Devido a estas doações de maior relevância a conventos, mosteiros e ordens militares, ocorridas no século XII e XIII, assim como devido às regalias concedidas pelo foral decretado por D. Afonso Henriques, cuja intenção seria uma estratégia de organização estrutural de carácter político, social e económico do território de Sintra pós-Reconquista, atingiu-se, assim, a plena maturidade municipal e, logo a partir de 1261, Sintra passou a ter uma administração local, através de um alcaide que representava a Coroa e dois alvazis (juizes) eleitos pelo povo (Serrão, 1989).

Os moradores de Sintra, assim como de outras zonas próximas, eram por

21 Serrão, V., 1989. Sintra. 1ª Edição ed. Lisboa: Editorial Presença. Pág. 23

22 Serrão, V., 1989. Sintra. 1ª Edição ed. Lisboa: Editorial Presença. Pág. 37

23 Serrão, V., 1989. Sintra. 1ª Edição ed. Lisboa: Editorial Presença. Pág. 28

vezes convocados a participar em obras de cariz régio em Lisboa, o que aconteceu, em 1373, quando o rei D. Fernando I decidiu amuralhar a cidade " (...) *mandou que servissem em ella por corpos ou por dinheiro, pera ser à pressa cercadada, estes seguintes lugares, a saber: da parte do mar, Almada, Sesimbra, Palmela, e Setúbal, Coima, e Benavente, e Samora Correia e todo Ribatejo; e da pane da terra, Sintra, Cascais, e Torres Vedras, e Alenquer, e a Arruda, e a Atouguia, e a Lourinhã, Telheiros, e Mafra (...)*". Fernão Lopes in Crónica de D. Fernando, cap. LXXXVIII.²⁴

D. João I (1385-1433), o primeiro rei da Segunda Dinastia, quebrou a tradição e doou Sintra à Casa das Rainhas. Em 1383, o mesmo D. João I doou o Paço ao conde D. Henrique Manuel de Vilhena, a quem o retirou mais tarde, por este ter tomado o partido de D. Beatriz e, posteriormente, realizou uma enorme campanha de obras, substituindo e ampliando a construção anterior. Até finais do século XVII, este grandioso Paço Real demonstrou ser um dos principais lugares de vilegiatura da corte, sendo ali que D. João I se encontrava quando decidiu a conquista de Ceuta (1415), onde nasceu e morreu D. Afonso V (1433-1481) e onde D. João II foi aclamado rei (1481-1495) (Câmara Municipal de Sintra, 2013).

Nos finais do século XV, a iniciativa mecenática de D. Manuel I (1495-1521), "*faustoso por excellencia, feliz sem cessar e rico sem limites*"²⁵, transformou e enriqueceu a Vila, como descreve Vítor Serrão "*uma das fases de maior esplendor*"²⁶, atribuindo-lhe ainda a conotação de "*centro cortesão por excelência, incentivada pela presença de uma aristocracia em ascensão(...)*"²⁷

Nas vésperas da Restauração, por volta de 1639, Sintra contava com aproximadamente 4.000 habitante. Este número sofreu um revés em 1755 com o

²⁴ Câmara Municipal de Sintra, 2013. Câmara Municipal de Sintra. [Online] Available at: <http://www.cm-sintra.pt> [Acedido em 10 Outubro 2014].

²⁵ Serrão, V., 1989. Sintra. 1ª Edição ed. Lisboa: Editorial Presença. Pág. 43

²⁶ Serrão, V., 1989. Sintra. 1ª Edição ed. Lisboa: Editorial Presença. Pág. 40

²⁷ Serrão, V., 1989. Sintra. 1ª Edição ed. Lisboa: Editorial Presença. Pág. 48

terramoto, que provocou na Vila de Sintra e nos seus limites volumosos estragos e numerosos mortos.

Segundo o portal da Câmara Municipal de Sintra, ainda no século XVIII, surgiu a primeira unidade industrial do concelho, a Fábrica de Estamparia de Rio de Mouro, em 1778 (Câmara Municipal de Sintra, 2013).

Tendo o seu apogeu entre o final do século XVIII e todo o século XIX foi, precisamente, nesta altura que teve início a redescoberta da magia de Sintra, com o espírito romântico dos viajantes estrangeiros e da nobreza portuguesa, redefinindo, por sua vez, os seus lugares e, sobretudo, a excentricidade da sua paisagem e do seu clima (Idem).

É de salientar o grande empreendimento artístico deste século em Sintra: o Palácio da Pena, obra que marcou o período romântico português, iniciativa do rei-consorte D. Fernando II. O Palácio foi "*construído sobre o que restava do velho mosteiro Jerónimo do século XVI, mas conservando-lhe partes fundamentais (a igreja, o claustro, algumas dependências), é de uma arquitetura eclética única que não teve continuidade na arte portuguesa.*"²⁸

Em 1854 foi celebrado o primeiro contrato para a construção do caminho-de-ferro que ligava a Vila a Lisboa. Um decreto de 26 de junho de 1855 regulava este contrato celebrado entre o governo e o conde Claranges Lucotte que, todavia, foi rescindido em 1861. Após várias tentativas sem sucesso, a linha foi finalmente inaugurada a 2 de abril de 1887, sendo que, só em 1889 foi inaugurada a ligação de Lisboa a Sintra. Com as primeiras décadas do século XX, Sintra teve a sua época mais "urbana", apoiada no caminho-de-ferro que ligava a Vila a Lisboa, vulgarizando assim o trajeto.

Desde esta época e até inícios da década de 1970, o território sintrense transformou-se numa zona privilegiada para uma segunda residência, sobretudo

28 Câmara Municipal de Sintra, 2013. Câmara Municipal de Sintra. [Online] Available at: <http://www.cm-sintra.pt> [Acedido em 10 Outubro 2014].

para umas férias calmas. Ainda hoje persistem projetos construídos por alguns dos mais importantes arquitetos portugueses da primeira metade do século XX, como Raul Lino, Norte Júnior ou Tertuliano de Lacerda Marques, testemunhos interessantes da arquitetura de veraneio, a chamada "*Casa Portuguesa*"²⁹ (Idem).

Com o aparecimento de novos bairros habitacionais, uma enorme desorganização urbanística instaurou-se e prevaleceu até meados de 1980, mantendo-se, no entanto, longe do Centro Histórico e em direção oposta à Serra. Como referido anteriormente, o plano de De Groer de 1949, foi muito importante para a preservação da vila e das zonas adjacentes de possíveis agressões urbanísticas, respeitando e contribuindo, assim, para que Sintra seja hoje o que foi no século XIX. (Lôbo, 1995)

Como refere ainda Vítor Serrão, "*Sintra não é uma vila qualquer*"³⁰, exigindo o respeito pela sua própria identidade, composta por harmonias de estilos, culturas, tempos e paisagens extremamente diferenciadas (Serrão, 1989).

29 Lino, R., 1992. *Casas Portuguesas*. 8ª Edição ed. Lisboa: Edições Cotovia. Pág. 109

30 Serrão, V., 1989. *Sintra*. 1ª Edição ed. Lisboa: Editorial Presença. Pág. 95

1.3 A CAPITAL DO ROMANTISMO

O período conhecido como Romântico surgiu nas últimas décadas do século XVIII, mas foi apenas no século XIX que apareceram vários testemunhos. Com o triunfo da monarquia constitucional, Alexandre Herculano e Almeida Garrett tornaram-se os principais embaixadores, dando corpo a um movimento estético e político que se traduziu na sua contemporaneidade como *"uma responsabilidade de organização, de regeneração construtiva que é bem o efeito da ligação íntima entre o movimento literário e as novas estruturas da Nação"*³¹ (Pereira, 2011). A *viagem pela história de Portugal*, por Herculano, segundo *"uma visão inovadora de matriz francesa, e a descrição dos hábitos e costumes do país"*³² e as *Viagens na Minha Terra*³³, por Garrett, foram os traços dominantes desta nova abertura ao sensível, seguindo uma ideologia nacionalista (Idem).

"Mais do que uma lição cívica e cristã, o romantismo português pretendia, porém, dar uma lição de nacionalismo (...) Garrett, apresentando Adosinda, estava absolutamente seguro de que «nenhuma coisa pode ser nacional se não é popular»".³⁴

Figura igualmente marcante foi o pintor Suíço Auguste Roquemont (1804-1852), a quem Almeida Garrett atribuiu o título de *"Artista Português legítimo"*³⁵, dando *"passos decisivos para a construção de uma imagem agradável, carinhosa, terna e ensolarada do Minho e das «suas gentes»"*³⁶. Nas décadas de 30 e 40

31 França, J.-A., 1999. O Romantismo em Portugal. 3ª Edição ed. Lisboa: Livros Horizonte. Pág. 93

32 Pereira, P., 2011. Arte Portuguesa. 1ª Edição ed. Maia: Círculo de Leitores e Temas e Debates. Pág. 767

33 França, J.-A., 1999. O Romantismo em Portugal. 3ª Edição ed. Lisboa: Livros Horizonte. Pág. 112

34 França, J.-A., 1999. O Romantismo em Portugal. 3ª Edição ed. Lisboa: Livros Horizonte. Pág. 95-97

35 França, J.-A., 1999. O Romantismo em Portugal. 3ª Edição ed. Lisboa: Livros Horizonte. Pág. 226

36 Pereira, P., 2011. Arte Portuguesa. 1ª Edição ed. Maia: Círculo de Leitores e Temas e Debates. Pág. 768

do século XIX, os temas que até então eram vulgares, começavam a adquirir contornos de maior relevância. O exemplo da captação da paisagem minhota harmonizou-se com este estereótipo. O Minho, neste contexto, reapareceu sob uma roupagem verdejante "de esmeralda", saudosista e marinha, na prosa de Raúl Brandão; alegre e picaresca em Aquilino Ribeiro (Pereira, 2011).

Da maioria da produção dos artistas românticos, ficou, como um dos expoentes máximos do romantismo português, o quadro *Cinco Artistas em Sintra*, de 1855, de Cristino Silva (1829-1877). "*Um velho pastor e uma moça saloia que cuida de quatro gaiatos curiosos debruçam-se sobre Anunciação sentado com o álbum aberto no colo, trabalhando. Por trás dele o pintor Metrass. Ao fundo veem-se Vítor Bastos, José Rodrigues e o próprio Cristino. Auto-retrato voluntário de um grupo unido pelo mesmo gosto, a serra de Sintra, que se iria tornar num dos altos-lugares do romantismo europeu, adquire um evidente protagonismo: e no cume da montanha pintada com cores crepusculares, assoma o renovado Palácio da Pena, tema revisitado na paisagem.*"³⁷ (Idem).

O apogeu do desenvolvimento da paisagem de Sintra, "época qualitativamente crucial da vivência deste espaço"³⁸, foi atingido com o reinado de D. Fernando II, ou D. Fernando de Saxe-Coburgo-Gotha (1836-1885), Rei-consorte de Portugal, o qual, juntamente com a rainha D. Maria II, foi protetor da Academia Real de Belas-Artes, fundada em 1836 (Idem).

Muito ligado à região e à sua paisagem, pela qual nutria um grande afeto, este rei-artista implantou aqui o Romantismo de uma forma esplendorosa e única para as várias regiões mediterrânicas. O rei adquiriu o "Conventinho de Nossa Senhora da Pena"³⁹, em 1839, situado sobre uma montanha escarpada, transformando-o

37 Pereira, P., 2011. Arte Portuguesa. 1ª Edição ed. Maia: Círculo de Leitores e Temas e Debates. Pág. 769

38 Serrão, V., 1989. Sintra. 1ª Edição ed. Lisboa: Editorial Presença. Pág. 10

39 Serrão, V., 1989. Sintra. 1ª Edição ed. Lisboa: Editorial Presença. Pág. 45

num soberbo palácio romântico-revivalista, dando-lhe uma enorme dimensão artística e uma imensa sensibilidade estética. Além disso, D. Fernando II envolveu o palácio com um extenso jardim poético percorrido de caminhos mágicos sem igual em nenhum outro lugar (Câmara Municipal de Sintra, 2013).

Foi também muito importante o restaurar das florestas da Serra onde milhares de árvores foram plantadas, incluindo variadas espécies que contribuem, ainda hoje, para o seu carácter romântico, que se estabeleceu desde então, como uma paisagem cultural de um valor singular (Idem).



Fig. 6 - O Romantico

2.0

EXPANSÃO

"NÃO HÁ PAISAGENS PARA SEMPRE. A PAISAGEM É O REGISTO DE UMA SOCIEDADE QUE MUDA E, SE A MUDANÇA É TANTA, TÃO PROFUNDA E ACELERADA, HAVERÁ DISSO SINAIS, PARA ALÉM DE POUCO TEMPO E MUITO ESPAÇO PARA COMPREENDER OU DIZER AS MARCAS E FORMAS COMO SE VÃO ATROPELANDO MUTUAMENTE, ORA RELÍQUIAS, ORA DESTROÇOS. AO MESMO TEMPO, SE MUDA A PAISAGEM, OS REFERENTES ESTÁVEIS QUE AS IMAGENS DA PAISAGEM PRODUZEM ENTRAM NUMA ATRAPALHAÇÃO, NUM ACELERAR DE DIFERENÇAS ONDE, FREQUENTEMENTE, SE RECONHECE MELHOR O QUE SE PERDE DO QUE O QUE SE GANHA".

ÁLVARO DOMINGUES
in "A Vida no Campo" - Pág. 15



Fig. 7 - Explosão Urbana

2.1 LISBOA: O PONTO DE PARTIDA

Não se pretende neste capítulo fazer uma evolução histórica da cidade de Lisboa, de forma pormenorizada com todos os seus acontecimentos mais relevantes mas, sobretudo, fazer uma breve contextualização geográfica, social e económica, a fim de perceber em que contexto surge Sintra como periferia.

Os limites da cidade de Lisboa, ao longo dos séculos, foram sofrendo várias alterações, modificando a sua dimensão. Mas, foi apenas em meados do século XIV, com D. Fernando, que o aglomerado foi munido de uma cerca que abrangeu os diversos núcleos urbanos, delimitando uma área de 101,6 Hectares, cerca de seis vezes e meia maior que a cidade propriamente dita, contendo no seu interior, vários terrenos agrícolas. A cidade cresceu, maioritariamente, junto da margem do rio Tejo até meados do século XIX, quando a sua área foi estendida gradualmente para 65 Km², depois para 97 Km², sendo finalmente ajustada para os atuais 84 Km² (Salgueiro, 2001).

Atualmente, Lisboa é o centro de uma área metropolitana que se prolonga pelas duas margens do Tejo sobre 18 conselhos com 3128 km² e, segundo Teresa Barata Salgueiro, à data de 2001 viviam 2 554 240 habitantes, com uma densidade de 817 hab/km². A cidade tem uma superfície de 84 km² e cerca de 611 mil habitantes, correspondendo a uma densidade de 7 274 hab/km², tendo vindo a perder população desde 1981. Depois de um período de crescimento progressivo acentuado, a população metropolitana sofreu um decréscimo de 4% entre 1981 e 1991 e 0,7% entre 1991 e 1994 (Idem).

As várias empresas instaladas na cidade representam elevadas percentagens de emprego a nível nacional, principalmente no setor terciário. Sobre os valores médios do país verifica-se uma maior representação na região metropolitana dos ramos de finanças e seguros, atividades informáticas, investigação e desenvolvimento científico, telecomunicações, administração pública, transportes e comércio variado, entre muitos outros. Escusado será dizer que em Lisboa localizam-se as principais infraestruturas logísticas de articulação nacional e de

plataforma internacional do território português (Idem).

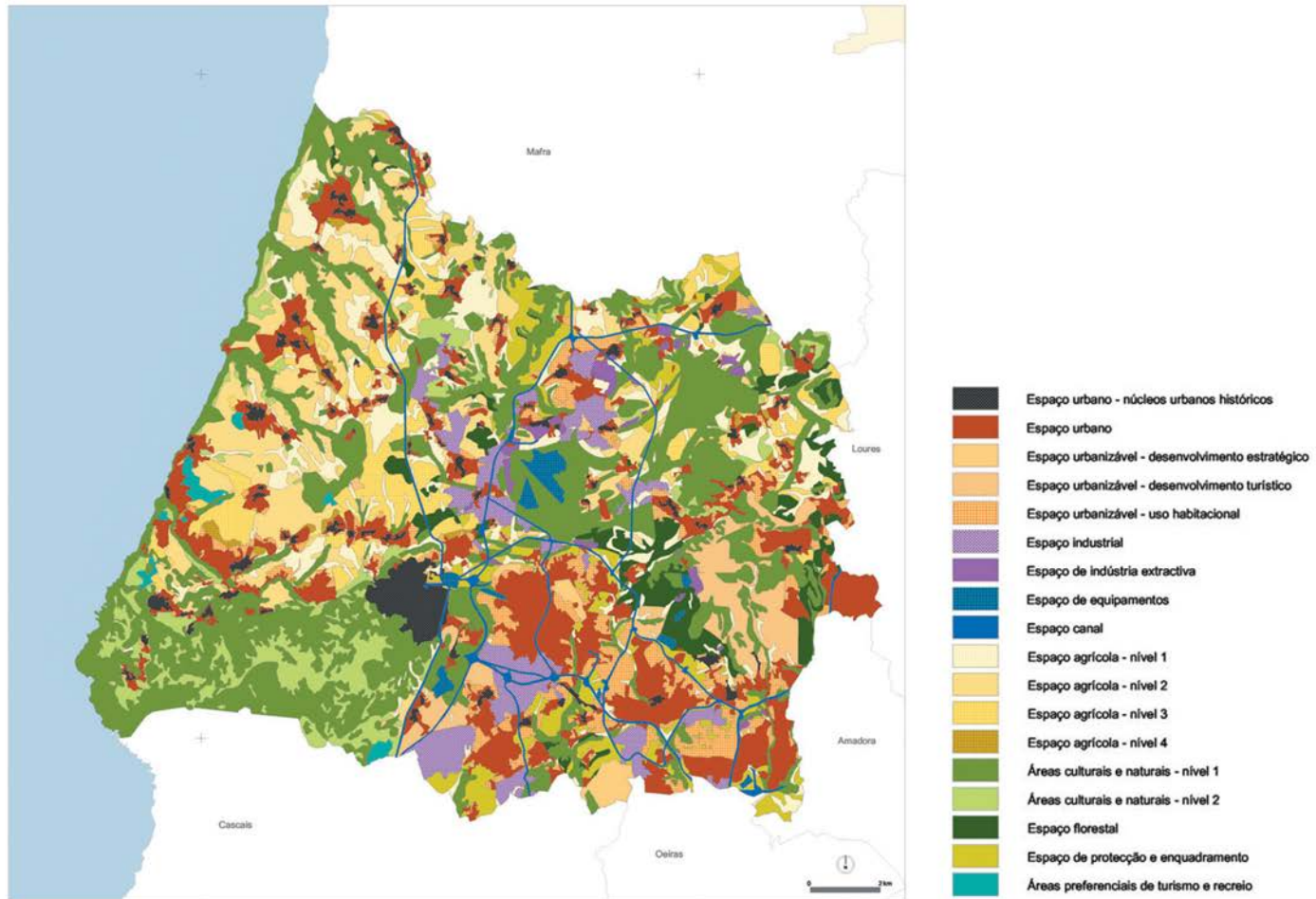
Foi, sobretudo, na década de 1990 que se fizeram importantes investimentos para melhorar as acessibilidades, requalificar os territórios adjacentes, aumentando a competitividade à escala internacional, sendo que ainda está muito longe de poder ser considerada uma intervenção finalizada. A Área Metropolitana de Lisboa possui importantes recursos naturais associados à variedade oferecida pelas condições naturais. O seu crescimento ao longo dos tempos foi orgânico, tendo o edificado, à semelhança do centro da cidade, conquistado as encostas e os vales, acentuando e valorizando a topografia. Ao mesmo tempo, noutras zonas da cidade, foram construídos novos edifícios com grande envergadura que transformaram bruscamente o perfil que a cidade oferecia (Idem).

Os bairros de cariz ilegal foram a matriz do crescimento periférico e alojaram, ainda hoje, uma parte avultada da população. Os bairros mais antigos têm vindo a degradar-se e os automóveis a apoderarem-se das praças e dos passeios perante a falta de capacidade de prever que o seu crescimento exponencial teria de ser acompanhado com a construção de estacionamento da mesma dimensão (Idem).

Perante estas novas formas de aglomeração urbana e dos seus vários modelos de consolidação, foram impostas normas e regulamentos fundamentais para a continuidade desses mesmos aglomerados, definindo as implantações das construções, as acessibilidades, as relações entre os conjuntos, assim como as necessidades que se foram, simultaneamente, identificando e sistematizando (Ferreira, 2009).

A dificuldade de controlar a expansão urbana, apesar dos limites demarcados, foi imensa, dando asas a um crescimento urbano, disperso à medida que se ia distanciando das velhas aglomerações, originando formatos mais complexos que se alastraram para a periferia. Este fenómeno deve-se, principalmente, aos desenvolvimentos da industrialização, desvanecendo a tradição de uma cultura de aglomerados extremamente contidos, associando com as novas dinâmicas

políticas, económicas e sociais, às quais se agregaram as novas condições de mobilidade (Idem).



40| Fig. 8 - Plano Diretor Municipal de Sintra, 1999 - Mapa de Ordenamento - Atlas Metropolitano de Lisboa

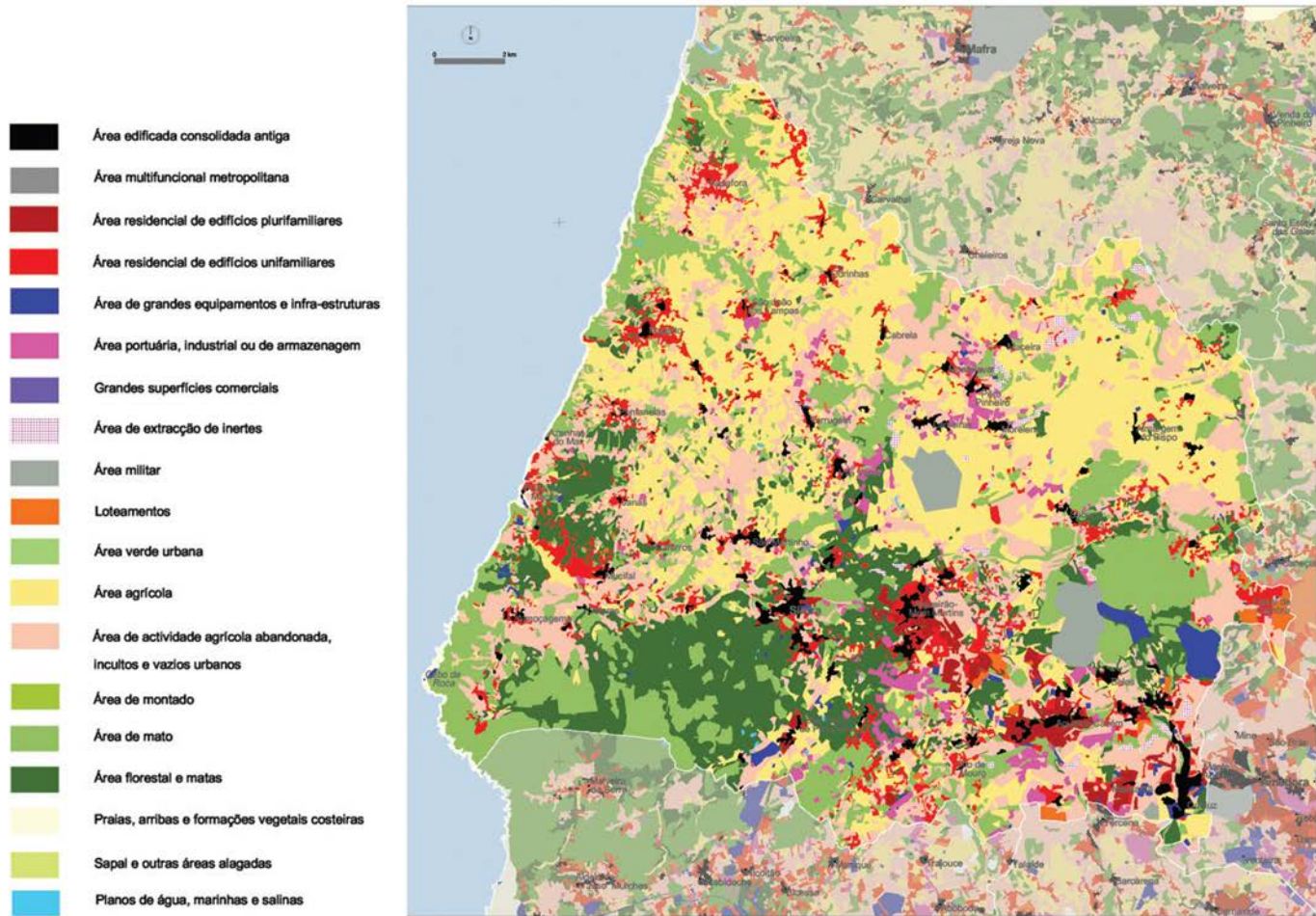


Fig. 9 - Usos e Ocupação do Solo no Concelho de Sintra, 1990 - Atlas Metropolitano de Lisboa

2.2 PERIFERIA

A cidade foi revelando, ao longo do tempo, formas de consolidação específicas, que assumiram dimensões diversas e um protagonismo maior no próprio território, cada vez mais, com maiores contrastes na sua diversidade. Com alguma naturalidade, associa-se os tecidos periféricos a algo que está para além de uma ordem identificável, planeada como um todo, reconhecendo-os como formas de agregação e delimitações menos precisas, onde poderá estar ainda um planeamento em curso. Os "limites" da cidade são importantes, pois serão sempre alvo de variadas reflexões sobre as formas da expansão urbana (Ferreira, 2009).

Apesar das semelhanças entre os vários processos de crescimento urbano, a diversidade das matrizes do território, dos ritmos de desenvolvimento económico e das condições de mobilidade levam a realidades urbanas distintas. A periferia descreve-se pela forte fragmentação do espaço, com diferentes usos e conteúdo social diversificado. Estes aglomerados nas franjas da cidade, cada vez mais autónomos, distribuem-se, de uma forma descontínua, em espaços de transição livres de menor ou maior dimensão, daí resultando altas densidades de construção (Pereira, s.d.).

Esta "explosão da cidade"⁴⁰, marcada pela ausência de planos regulamentares e pelo o forte crescimento imobiliário do passado, deu origem à dispersão de atividades e fluxos pelo território, assim como à transformação dos próprios aglomerados urbanos. Este fenómeno pode ser comparado a uma forma de metrópole, com um desenvolvimento intenso da superfície ocupada, multiplicação da habitação unifamiliar, surgimento de novas centralidades e nova organização funcional, mobilidade dispersa e uso abundante dos espaços naturais, havendo mesmo quem defenda que se está a converter na "verdadeira metrópole", como descreve a autora Margarida Pereira no seu texto *A Cidade Dispersa* fazendo referência a Dematteis (1998) (Pereira, s.d.). Álvaro Domingues refere que a

incompreensão, ou mesmo a negação desta nova fenomenologia do urbano, por parte de muitos autores, que remetem para denominações genericas de "periferia, "subúrbios", o "resto", por oposição à "verdadeira cidade", vem atrasando as intervenções necessárias que não podem resultar de simples adaptações normalmente aplicadas na cidade canónica. "A *continuar esta tendencia dualista - a cidade com qualidades e a cidade sem qualidades - , põe-se em causa a necessária visão de conjunto e as complementaridades física e funcional entre uma e outra*"⁴¹ (Domingues, 2006).

Estas várias transformações dos territórios metropolitanos surgem pela sobreposição de três morfologias de crescimento: "*a periurbanização (dilatação progressiva das coroas externas e ramificação dos sistemas urbanos, com redução dos núcleos centrais); a difusão reticular (tecidos mistos residenciais e produtivos - industriais, terciários, agroindustriais, turísticos por força de uma descentralização metropolitana de raio alargado); e a reurbanização (crescimento a partir de estruturas rurais pré-existentes.*"⁴² (Pereira, s.d.).

Já no século XX Lisboa, com o seu extenso limite administrativo, era maioritariamente composta por atividades camponesas, verdadeiras aldeias, como são exemplos Charneca, Lumiar, Carnide, Luz e Benfica. Nesta altura completaram-se alguns dos bairros traçados ainda no século XIX e foram surgindo várias construções novas ao longo das linhas de transporte existentes (Salgueiro, 2001).

Destas linhas, o elétrico foi muito importante no traçado citadino, ao servir de suporte ao crescimento linear do povoamento e à criação de subúrbios junto aos terminais das diversas linhas radiais, assim como o comboio viria a ser decisivo no desenvolvimento suburbano. A afluência populacional à região de Lisboa e o seu

41 Domingues, Á., 2006. A Cidade e Democracia: 30 anos de transformação urbana em Portugal. 1ª Edição ed. Lisboa: Argumentum. Pág. 17

42 Pereira, M., s.d. Faculdade de Ciências Sociais e Humanas - Universidade Nova de Lisboa. [Online] Available at: <http://fcs.h.unl.pt/geoinova/revistas/files/n10-7.pdf> [Acedido em 10 Outubro 2014].

índice de crescimento veloz manifestaram-se no aumento da mancha construída com o desenvolvimento de núcleos suburbanos de tipo dormitório, como é o caso de Sintra (Salgueiro, 2001).

A década de 1960 caracterizou-se como o período que atribuiu à Área Metropolitana de Lisboa uma configuração de território alargado, socialmente diversificada e, sobretudo, dependente da cidade de Lisboa. Nas três décadas posteriores assistiu-se à consolidação da mesma, através das várias promoções imobiliárias legais e ilegais, gerando uma estrutura urbana em que o défice de planeamento e gestão, articulados com todo este território em transformação, originaram constantes contradições entre os mais variados interesses coletivos e privados, entre promotores, utentes e administração pública. O crescimento explosivo e disperso de uma periferia, associada à rápida densificação dos eixos radiais rodoviários e ferroviários marcou o território metropolitano até ao final da década de 1990, tendo sido o caminho-de-ferro um dos grandes responsáveis pelo estender da mancha urbana (Soares, s.d.).

Ainda no que toca à acessibilidade, é de extrema importância referir que o aparecimento em massa dos automóveis e os fortes investimentos em infraestruturas de circulação, têm vindo a alterar o modelo tradicional "*radioconcêntrico*"⁴³ e o "*habitar urbano*"⁴⁴ da cidade (Salgueiro, 2001).

A população ganhou maior mobilidade e privilegiou o tempo da deslocação e a facilidade de estacionamento em detrimento da distância percorrida. Este facto explica a expansão das grandes superfícies comerciais e de lazer (Salgueiro, 2001). Assim sendo, com o aumento do índice de motorização e o uso constante do automóvel nas deslocações, a dita "urbanização" desenvolve-se de forma pouco densa, atingindo lugares mais segregados não servidos pelos transportes

⁴³ Salgueiro, T. B., 2001. Lisboa, Periferia e Centralidades. 1ª Edição ed. Oeiras: Celta Editora. Pág. 60

⁴⁴ Domingues, Á., 2006. A Cidade e Democracia: 30 anos de transformação urbana em Portugal. 1ª Edição ed. Lisboa: Argumentum. Pág. 19

coletivos de massa.

A rede de infraestruturas e de equipamentos coletivos foi reforçada, colmatando alguns dos défices, gerando uma rede de serviços básicos muito mais equilibrada, associando as novas formas de distribuição comerciais que contribuem para reduzir as insuficiências de abastecimento das periferias, tornando atrativas muitas destas zonas para muitos residentes do "centro" (Idem).

Os termos usados para retratar esta "nova" realidade urbana são vários - "metapólis", "hipercidade", "cidade difusa", entre outros - contudo, como descreve a autora Margarida Pereira no texto *A Cidade Dispersa*, para alguns autores como Indovina (1990) e Archer (1995) o conceito de área metropolitana ficou obsoleto (Pereira, s.d.).

2.3 FENÓMENO INDUSTRIAL

A economia portuguesa sofreu uma intensa, mas gradual, transformação entre 1960 e início dos anos 70, na qual foi perdendo o seu carácter maioritariamente rural e a indústria aumentou a um ritmo bastante elevado. De facto, a população ativa na agricultura reduziu de 44,4% em 1960 para 33,2% em 1970 e 12% em 1992, mas a da indústria passou de 28,1% em 1960 a 33% em 1970 e 32,6% em 1992 (Salgueiro, 2001).

O afastamento da indústria das áreas urbanas citadinas é um processo natural devido à alteração das necessidades de espaço e das mudanças nas técnicas de fabricação e transporte, o que torna difícil a expansão nos tecidos mais pressionados do centro, onde os terrenos são caros e o difícil tráfego é uma constante, para além da incompatibilidade de usos que se verificam com as áreas residenciais (Idem).

Nos finais da década de 1950, inícios de 1960, com o aumento dos transportes rodoviários, acelerou-se a implantação da indústria na periferia da Área Metropolitana de Lisboa, umas vezes por relocalização e ampliação de estabelecimentos localizados anteriormente na cidade, outras vezes resultado de novas instalações, originando periferias urbanas distintas daquelas criadas pela revolução industrial (Idem).

Ou seja, a cidade pré-industrial, compacta e densa, de centralidade única, cresceu gradualmente, assim como o aumento das atividades produtivas, de acordo com uma matriz radial. A cidade foi-se alastrando, como se de uma mancha de óleo se tratasse, já que os contornos iniciais não suportavam a afluência de novas atividades e habitantes, originando tecidos urbanos densos, fortemente dependentes da cidade original/centro histórico (Pereira, s.d.).

Estes subúrbios comprimidos, que marcaram um período fordista⁴⁵, com uma rede urbana ingénuo e uma defeituosa rede de infraestruturas e equipamentos,

46| 45 Ford, H., 1988. *Today and Tomorrow*. Portland: Productivity Press, Inc. Pág. 80

correspondem a uma fase de crescimento populacional acentuado na Europa entre 1945 e 1975, sendo que, em Portugal se verificou com uma década de desfasamento. Este fenómeno fez com que as atividades terciárias em progresso privilegiassem as zonas mais centrais dentro de cada núcleo, originando uma progressiva perda de população dos núcleos mais centrais. As zonas mais compactas da envolvente levaram a sistemas urbanos espalhados, descontínuos e fragmentados, cada vez mais encaixados com os espaços rurais, formando territórios urbanos complexos e de difícil caracterização (Idem).

Estes tecidos desenvolvem-se de forma fragmentada, onde rapidamente se identificam dificuldades diferenciadas e áreas mistas. Várias zonas de alojamentos de topo da gama e outras de evidente miséria juntam-se a tecidos com os quais poucas relações estabelecem (Salgueiro, 2001).

Segundo Margarida Pereira, "*para uns trata-se de um processo de continuidade, associando as transformações com a alteração dos fenómenos e as tendências de descentralização vinculadas às mutações na estrutura urbana; para outros trata-se de um novo ciclo urbano, em articulação com o «ciclo pós-fordismo», ligando as transformações em curso a novos processos económicos, tecnológicos, sociais e culturais.*"⁴⁶ (Pereira, s.d.).

46 Pereira, M., s.d. Faculdade de Ciências Sociais e Humanas - Universidade Nova de Lisboa. [Online] Available at: <http://fcsh.unl.pt/geoinova/revistas/files/n10-7.pdf> [Acedido em 10 Outubro 2014].

2.4 FENÓMENO IMOBILIÁRIO

No final da década de 1960, o desenvolvimento periférico teve duas variações: o surgimento dos aglomerados agregados aos principais eixos de ligação à cidade, assim como várias urbanizações e terrenos expectantes de produção legal e ilegal, dispersos pelo território (Pereira, s.d.).

Os aglomerados suburbanos e as urbanizações isoladas, densas e de tipologias multifamiliares, a cidade dita "legal", apresentam infraestruturas de uma matriz razoavelmente coerente, com equipamentos básicos reduzidos e um espaço urbano pouco qualificado ou até muitas vezes inexistente. A cidade "ilegal" ou "clandestina", por outro lado, é sustentada pela apropriação ilegal do solo e é, na sua maioria, construída em baixa/média densidade, com tipologias unifamiliares e sem as infraestruturas mínimas essenciais ao estatuto de "urbano". A enorme quantidade de solo necessária para uma urbanização e o ritmo da sua integração e aceitação pelos habitantes, tornam difícil uma adequada infraestruturização, pelos custos intrínsecos e a incapacidade de resposta da administração em tempo útil (Idem).

O forte investimento público em infraestruturas e o aumento exponencial das taxas de motorização transformaram as condições de mobilidade na região e, conseqüentemente, estimularam o interesse imobiliário sobre áreas até então pouco interessantes. Contudo, a Área Metropolitana de Lisboa continua muito dependente da cidade centro, onde se concentram os principais serviços, emprego e equipamentos (Idem).

Este gradual e natural desenvolvimento urbano, o fraco, ou quase inexistente, planeamento e a lei da oferta e da procura, foram os principais motores da chamada "bolha imobiliária"⁴⁷, acrescentando o facto de os municípios não terem controlado o sobredimensionamento dos planos que aprovavam. Além disso, a população começou a procurar casas fora da cidade, pois estas apresentavam

47 Portas, N., 2012. Os Tempos das Formas, volume II: A Cidade Imperfeita e a Fazer. 1ª Edição ed. Minho: Escola de Arquitectura da Universidade do Minho. Pág. 190

valores mais acessíveis economicamente, melhores condições, proximidade de familiares, deslocação para o emprego, etc.

Entre 1960 e 1981, o aumento da população na Área Metropolitana de Lisboa foi de 64,7%, porém, de 1980 até 2001 foi apenas de 7,2%. A cidade de Lisboa perdeu 30% dos residentes e o crescimento da periferia norte (26,9%) superou o da periferia sul (22,2%). Na década de 1990, enquanto a taxa de variação da população na Área Metropolitana de Lisboa foi de 5 %, a dos alojamentos atingiu os 22%, sendo o contributo maior dado pela 2ª residência. O facto mais relevante foi o acréscimo dos alojamentos vagos, que ultrapassou os 47% na Área Metropolitana de Lisboa e os 60% em Lisboa (Pereira, s.d.). Este fenómeno teve base, sobretudo, em processos de cariz privado (loteamentos ou condomínios privados), que abriram sucessivas frentes urbanizadas, recetivas à expansão. A juntar a estes dados, é também importante salientar o aumento gradual do setor terciário, o declínio da indústria pesada, o aumento exponencial da indústria ligeira e o surgimento da logística (Pereira, s.d.).

Desta reestruturação económica, com impacto na realocação das atividades, é importante referir a forte diminuição do emprego industrial e o aumento dos serviços, assim como a redução do emprego na cidade e os ganhos na coroa suburbana. Os movimentos de descentralização e realocação de atividades para a periferia não seriam meramente da indústria, verificando-se importantes propagações das atividades de comércio e serviços, particularmente através da construção de grandes centros comerciais, centros de escritórios e parques tecnológicos. O modelo de um único centro foi desaparecendo, apesar do poder político e do poder económico permanecerem na cidade de Lisboa. Esta região ganhou contornos policêntricos e é, agora, marcada pela mancha urbana fragmentada (Idem).

Na Área Metropolitana de Lisboa, atualmente, verificam-se várias realidades diferenciadas: áreas habitacionais desqualificadas, com padrões urbanísticos

e de habitação muito abaixo do razoável; produtos imobiliários, na maioria das vezes inovadores, tais como condomínios privados, parques tecnológicos e de escritórios, centros comerciais, parques temáticos e campos de golfe. Desta imensa variedade de usos resulta "uma «organização caótica», que constitui uma imagem vincada das novas periferias"⁴⁸ (Idem).

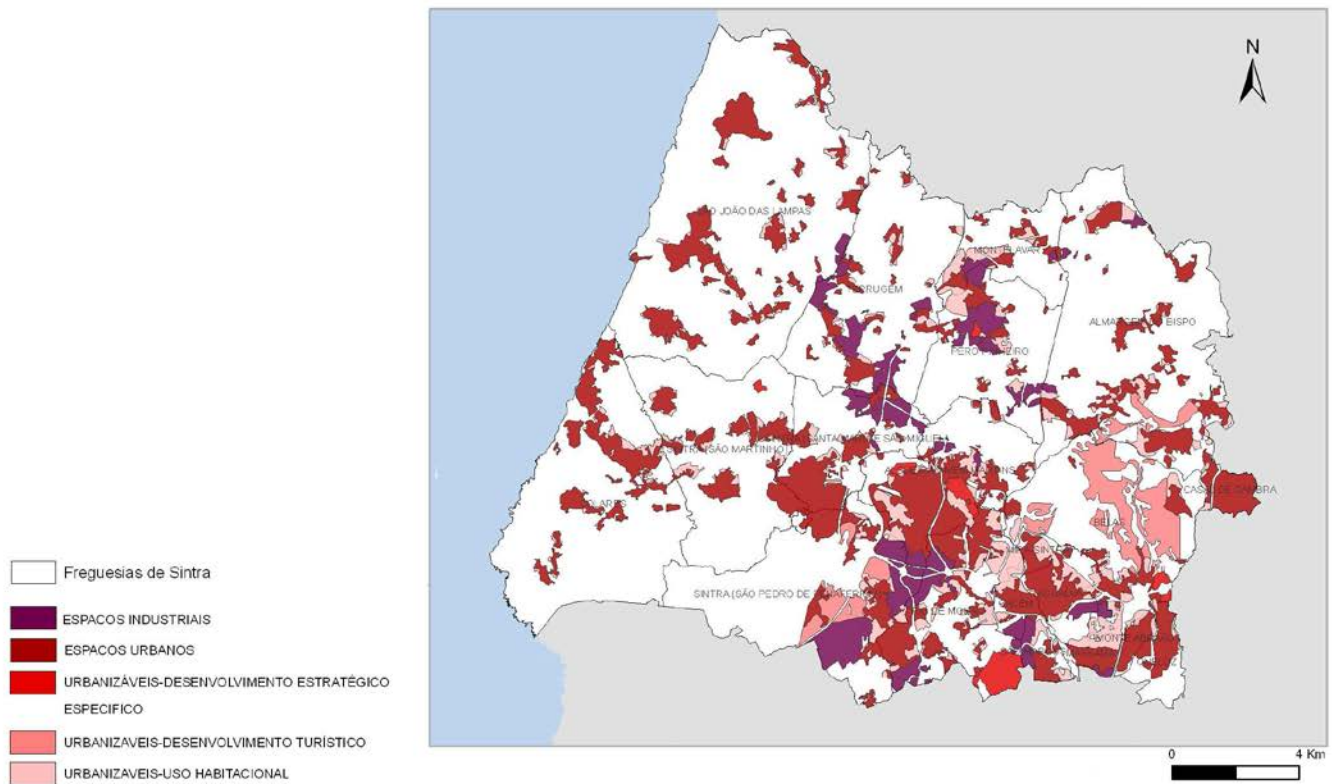


Fig. 10 - Plano Diretor Municipal de Sintra 1999 - Distribuição do Solo Urbanizado e Urbanizável - Revisão do PDM, 2013

2.5 MOBILIDADE E TRANSPORTES

De acordo com Álvaro Domingues, em *A Cidade e Democracia*, "as infra-estruturas, sistemas e tecnologias de mobilidade constituem, provavelmente, o principal elemento de ruptura com a lógica de crescimento e da formação dos padrões de aglomeração próprios da cidade (mais ou menos) histórica."⁴⁹ É possível verificar que grande parte destas aglomerações revela uma forte relação com as zonas industriais. "A explicação mais simples decorre da suposta tendência dos operários para morarem próximo do local de trabalho ou, em termos de substituição, pela maior valorização dada ao factor transporte pelas classes mais baixas, perante a maior valoração do factor espaço nas mais altas."⁵⁰ Por outro lado, esta localização promove a diferenciação dos valores das rendas praticados na cidade, originando a segregação social (Salgueiro, 2001).

Os eixos suburbanos desenvolveram-se à custa das classes médias, trabalhadores e imigrantes recentes que, pelo alargamento da zona terciária central, foram forçados a sair da cidade (Idem).

"A relação entre transportes e a organização urbana tem carácter circular porque a instalação de uma linha de transporte requer a existência de um certo volume de procura que a viabilize, mas depois de instalada, devido ao incremento de acessibilidade que isso representa, o transporte atrai a instalação de residências e actividades económicas, induz o crescimento urbano, o qual, por sua vez, gera aumento da procura de transporte".⁵¹

Segundo Rui Pedro Julião, "de acordo com os dados preliminares do último

49 Domingues, Á., 2006. *A Cidade e Democracia: 30 anos de transformação urbana em Portugal*. 1ª Edição ed. Lisboa: Argumentum. Pág. 19

50 Salgueiro, T. B., 2001. *Lisboa, Periferia e Centralidades*. 1ª Edição ed. Oeiras: Celta Editora. Pág. 179

51 Salgueiro, T. B., 2001. *Lisboa, Periferia e Centralidades*. 1ª Edição ed. Oeiras: Celta Editora. Pág. 95

recenseamento geral da população residiam na área metropolitana de Lisboa, em 2001, cerca de 2 662 949 habitantes, dos quais 20,9% na cidade de Lisboa. Estes dados comprovam a importância da área metropolitana de Lisboa no contexto nacional, pois nos 3 128km² da área metropolitana de Lisboa (3,3% do território continental) reside 27,1% da população de Portugal continental, e estão sedeadas cerca de 30% das empresas nacionais".⁵² Estes dados são importantes pois só assim é possível compreender a relevância dos transportes, "pois a área metropolitana de Lisboa, e em particular a cidade de Lisboa, são fortes pólos geradores de tráfego de natureza internacional, nacional, regional e intra-metropolitano."⁵³

Quando se aborda o tema das acessibilidades na Área Metropolitana de Lisboa, surgem como tópicos principais o constante congestionamento rodoviário e a saturação dos meios de transportes. Os seus residentes realizam, diariamente, inúmeras viagens que estão relacionadas, maioritariamente, com a deslocação para o trabalho ou escola (Julião, s.d.).

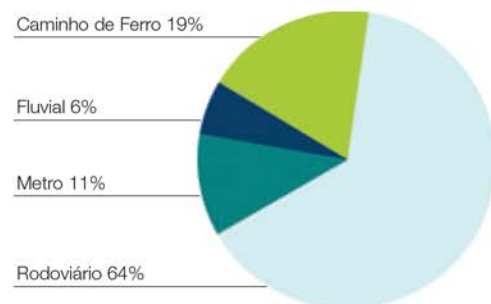
Outro fator que ajuda a justificar o forte congestionamento das infraestruturas rodoviárias na Área Metropolitana de Lisboa é o elevado índice de motorização, como já referido anteriormente. Como foi possível verificar, o índice de motorização "é superior ao do País (329 veículos por 1 000 habitantes em 1997 contra os 303 do Continente), embora se registem fortes contrastes no seu interior, com a taxa de motorização em 1997 a variar entre os 158 veículos por 1 000 habitantes do

52 Julião, R. P., s.d. Área Metropolitana de Lisboa. [Online] Available at: <http://www.aml.pt/~aml/app/index.php?&iLevel1=actividades&iLevel2=smig&iLevel3=atlas&iContent=index.html> [Acedido em 19 Outubro 2014].

53 Julião, R. P., s.d. Área Metropolitana de Lisboa. [Online] Available at: <http://www.aml.pt/~aml/app/index.php?&iLevel1=actividades&iLevel2=smig&iLevel3=atlas&iContent=index.html> [Acedido em 19 Outubro 2014].

concelho da Moita e os 607 de Lisboa".⁵⁴

Embora haja um constante congestionamento no tráfego rodoviário, é possível verificar que, ainda assim, a maioria das deslocações dentro da Área Metropolitana de Lisboa realizam-se via transportes públicos coletivos rodoviários, ferroviários e fluviais, sendo que o comboio é o meio de transporte mais utilizado diariamente (Idem).



54 Julião, R. P., s.d. Área Metropolitana de Lisboa. [Online] Available at: <http://www.aml.pt/~aml/app/index.php?&iLevel1=actividades&iLevel2=smig&iLevel3=atlas&iContent=index.html> [Acedido em 19 Outubro 2014].

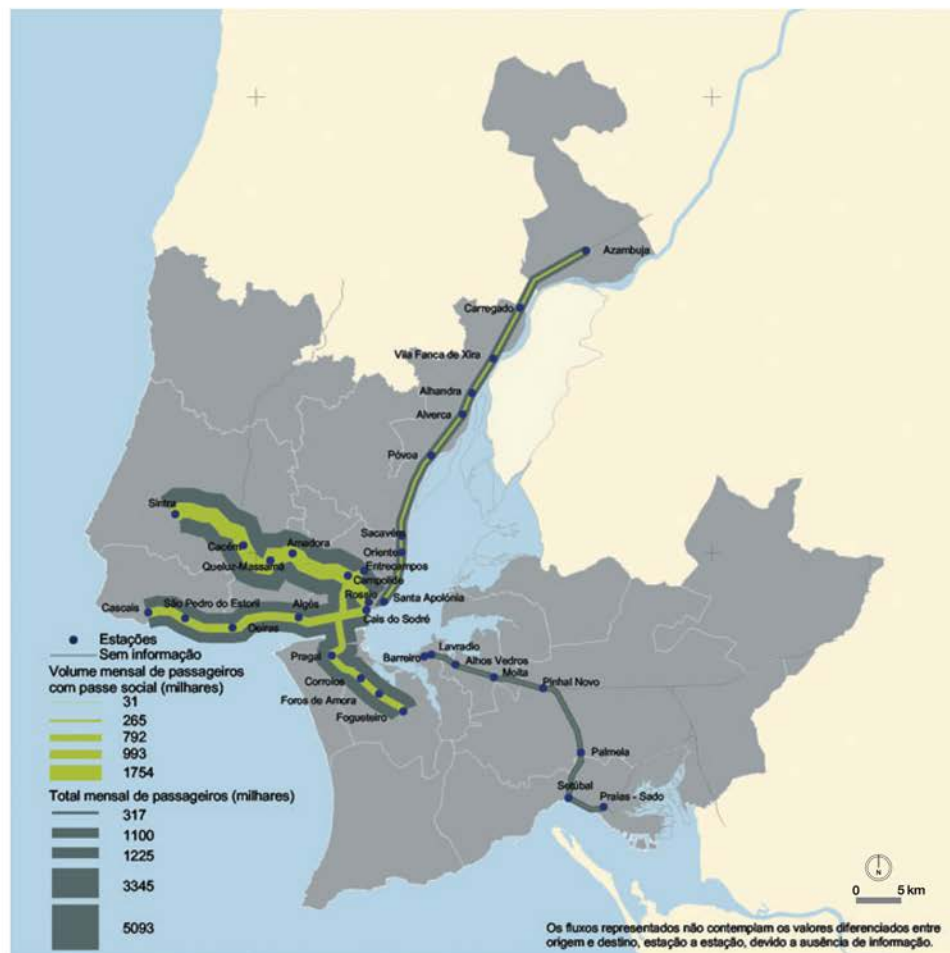


Fig. 12 - Quantidade global de passageiros ferroviários, 1999 - Atlas Metropolitano de Lisboa

3.0

METAMORFOSE

"A PASSAGEM DA CIDADE PARA O URBANO ARRASTOU UMA METAMORFOSE PROFUNDA: DE CENTRÍPETA, PASSOU A CENTRÍFUGA; DE LIMITADA E CONTIDA, PASSOU A COISA DESCONFINADA; DE COESA E CONTÍNUA, PASSOU A DIFUSA E FRAGMENTADA; DE ESPAÇO LEGÍVEL E ESTRUTURADO, PASSOU A CAMPO DE FORÇAS ORGANIZADO POR NOVAS MOBILIDADES E ESPACIALIDADES; DE CONTRÁRIA PASSOU A HÍBRIDA DO «RURAL», PASSOU A TRANSGÉNICO QUE ASSIMILA E REPROCESSA ELEMENTOS QUE ANTES PERTENCIAM A UM E OUTRO RURAIS OU URBANOS; DE ORGANIZAÇÃO ESTRUTURADA PELA RELAÇÃO A UM CENTRO, PASSOU A SISTEMA DE VÁRIOS CENTROS; DE PONTO NUM MAPA, PASSOU A MANCHA, ETC."

ÁLVARO DOMINGUES
in "A Rua da Estrada" - Pág. 13



Fig. 13 - Transgénicos

3.1 LUGARES COMUNS, LUGARES ESQUECIDOS

Como escreve o arquiteto Nuno Portas, a cidade dos nossos dias ultrapassa os seus limites, inclusive os zoneamentos que os planos regulamentavam, constituindo-se hoje como um enorme mosaico fragmentado de variadas morfologias e estilos de vida, colocando frente-a-frente, a cidade propriamente dita e a "não-cidade", os lugares e os "não-lugares", não obedecendo a uma determinada ordem estabelecida (Portas, 2012).

*"A extensão das cidades deixa de se fazer na «continuidade» física e coloniza as novas ou antigas infra-estruturas entre-cidades, quando a mobilidade rodo ou ferroviária reduz a distância-tempo associada à formação de metrópoles e conurbações"*⁵⁵

Neste capítulo realizou-se uma breve caracterização da área em estudo com as várias freguesias que se estendem ao longo da via-férrea e da via principal de tráfego automóvel, a IC19, seguindo-se os vários casos de estudo. Com isto, pretende-se focar o olhar para um "outro lado" de Sintra, realçando os lugares que outrora foram "engolidos" por inúmeras e gigantescas urbanizações, cortados por novas vias de circulação, transformados por edifícios de habitações e/ou comércio e, sobretudo, sobre os lugares que passam despercebidos na paisagem que, de certa maneira, foram esquecidos pelo tempo.

"A cidade extensiva pode carecer de soluções de densificação ou de desdensificação, de compactação ou descompactação, de continuidade ou descontinuidade conformes às suas diferentes partes ou estruturas. Mas, tudo indica, a «diversidade da sua composição», essa veio para ficar e não só no Noroeste. Acontece que não é a homogeneidade ou a uniformidade do urbano

⁵⁵ Portas, N., 2012. Os Tempos das Formas, volume II: A Cidade Imperfeita e a Fazer. 1ª Edição ed. Minho: Escola de Arquitectura da Universidade do Minho. Pág. 231

que mais importa, mas antes a requalificação das condições de urbanidade que a democratizam, tendo em conta a diferenciação das escolhas que as sustentam e pelos vistos ainda sustentam. A regeneração de que se fala também é multi-escalar, numas dimensões mais urgente do que noutras, na medida dos efeitos de sinergia ou de catálise que contribua para a regeneração de outros".⁵⁶



Fig. 14 - Esquecido pelo tempo

56 Portas, N., 2012. Os Tempos das Formas, volume II: A Cidade Imperfeita e a Fazer. 1ª Edição ed. Minho: Escola de Arquitectura da Universidade do Minho. Pág. 232

3.2 OS CAMINHOS-DE-FERRO - A VONTADE

Em 1887, foi inaugurada a linha férrea do oeste, com um ramal para Sintra. Esta linha de transporte, juntamente com outras tantas, foram decisivas para o desenvolvimento dos aglomerados onde se situavam as estações, rapidamente convertidos em dormitórios de Lisboa no pós-guerra, que serviram também de estímulo à fixação de algumas indústrias (Salgueiro, 2001).

O transporte ferroviário foi sempre um dos principais elementos na estruturação territorial da Área Metropolitana de Lisboa, pois foi ao longo da sua extensão que se desenvolveram várias áreas suburbanas e a sua consequente consolidação. Nos dias de hoje, a rede ferroviária continua a ser um elemento determinante na estruturação urbana e suporte à mobilidade (Julião, s.d.).

A linha de Sintra ganhou uma importância predominante relativamente aos outros eixos, *"sendo os seus 366 comboios diários utilizados mensalmente por mais de 5 milhões de passageiros"*.⁵⁷

Segundo o Atlas da Área Metropolitana de Lisboa, no capítulo referente às infraestruturas, transportes e acessibilidades, as linhas de Sintra e Cascais atravessam os concelhos de onde provem maior parte da população que diariamente faz o seu trajeto para Lisboa. *"Segundo dados do inquérito à mobilidade de 1998, os concelhos da Amadora, Cascais, Oeiras e Sintra contribuíam com cerca de metade do fluxo pendular da área metropolitana de Lisboa"*⁵⁸ (Idem).

57 Julião, R. P., s.d. Área Metropolitana de Lisboa. [Online] Available at: <http://www.aml.pt/~aml/app/index.php?&iLevel1=atividades&iLevel2=smig&iLevel3=atlas&iContent=index.html> [Acedido em 19 Outubro 2014].

58 Julião, R. P., s.d. Área Metropolitana de Lisboa. [Online] Available at: <http://www.aml.pt/~aml/app/index.php?&iLevel1=atividades&iLevel2=smig&iLevel3=atlas&iContent=index.html> [Acedido em 19 Outubro 2014].



CEC - JOSÉ PINHEIRO

Fig. 15 - Comemoração dos 40 anos da eletrificação da linha de Sintra *in* http://os-caminhos-de-ferro.blogspot.pt/2013_02_01_archive.html [Acedido em 11 Outubro 2015]

3.3 IC19 - A CONFIRMAÇÃO

O prestígio de Sintra manteve-se alheio à cidade de Lisboa que, por sua vez, não influenciou o eixo suburbano que se desenvolveu ao longo da via-férrea, ao contrário de Cascais e Estoril, cuja vocação de veraneio foi logo cedo reforçada e protegida com o plano da Costa do Sol que, durante vários anos salvaguardou a zona para residências de gente abastada (Salgueiro, 2001).

Embora a redução dos investimentos públicos na década de 1960 tenha sido considerável, a importância do transporte rodoviário para as atividades económicas foi notável e começaram a desenvolver-se áreas industriais e armazéns no exterior da cidade com ligação às principais vias de tráfego rodoviário como sucedeu, por exemplo, com a zona industrial de Queluz de Baixo e Mem Martins (Idem).

A partir da segunda metade da década de 1980, muito devido às ajudas financeiras provenientes da União Europeia, o governo português deu um novo impulso à rede rodoviária. Na região de Lisboa, com a conclusão da autoestrada de Cascais, de Sintra, entre outras, foi acentuada a estrutura radioconcêntrica com o objetivo de movimentar a população para dentro e fora de Lisboa (Idem).

A EN249, uma estrada nacional integrada na rede nacional de estradas de Portugal, tinha como principal objetivo ligar Lisboa a Sintra, mas foi progressivamente desclassificada em prol da Via Rápida, construída entre 1985 e 1995, que à data da sua conclusão, foi reclassificada como IC19.

Esta ligação tinha o seu início no centro de Lisboa, na Praça de Espanha, e seguia por Sete Rios e Benfica até sair da cidade, pelas Portas de Benfica. Daí seguia pelas localidades da chamada Linha de Sintra, hoje servida pela IC19, até seguir pelo atual traçado, continuamente pela Estrada de Chão de Meninos, já em Sintra, com ligação à EN9 para Cascais.

Existem alguns metros de descontinuidade na zona de Ranholas, em Sintra, onde o antigo traçado é cortado pela atual IC 19 . Como referido anteriormente, a IC19 teve o seu início de construção em 1985, ligando a Buraca a Queluz, mas só em 1995 deu por terminada a ligação a Ranholas. No ano de 2000 iniciou-se o

alargamento no nó de Alfragide e em 2006 concluiu-se o alargamento da via desde a Buraca até ao Cacém. No final de 2006 concretizou-se um novo ramal de acesso no Cacém. Dentro do conselho de Sintra, a IC19 desenvolve-se pelas freguesias de São Pedro de Penaferrim, Rio de Mouro, Cacém, São Marcos, Massamá, Monte Abraão e Queluz.



Fig. 16 - IC19, nó de acesso Cacém

3.4 RURALIDADE

Quando se fala de Sintra, provavelmente, a última coisa que nos ocorre será atribuir a esta região o "rótulo" de rural, como outros lugares do nosso país. Contudo existem abundantemente situações de confronto entre ambientes mais rurais e outros mais urbanizados, os "*transgénicos*"⁵⁹. Segundo Luís Jorge Soares, no que respeita ao tema do Ordenamento e Planeamento do Território do Atlas da Área Metropolitana de Lisboa, "*nesse estudo foram caracterizadas e quantificadas as mudanças de uso dos solos, ao longo da década de 60, na passagem dos solos rurais a solos expectantes e a solos com uso urbano*"⁶⁰. E, segundo o mesmo, facilmente se percebe que se estava a processar uma extensa transformação que não coincidia com as necessidades reais do crescimento demográfico e, sobretudo, sem estruturação urbana ou qualquer enquadramento pelo planeamento e gestão do território. Com isto quer-se dizer que Sintra atualmente apresenta uma imagem fragmentada, maioritariamente urbana, tendo na sua origem um conjunto de aglomerados de pura ruralidade⁶¹.

Com a complexidade do território metropolitano e a dificuldade de uniformizar soluções e processos de gestão, facilmente se percebe a imensa dificuldade que é sentida nas áreas de transição urbano-rural, onde a fragmentação da classificação dos espaços é mais notória e onde se procura conciliar a existência de espaços rurais com a preservação de estruturas com valor paisagístico e ambiental e com outros usos de carácter urbano (Soares, s.d.).

Na maioria dos casos, verifica-se uma divisão, de tal forma artificial, entre espaços urbanos e rurais, que não permite obter uma visão integral de um espaço com a complexidade e diversidade que caracterizam as regiões metropolitanas na generalidade (Idem).

59 Domingues, Á., 2009. A Rua da Estrada. 1ª Edição ed. Porto: Dafne Editora. Pág. 246

60 Soares, L. J. B., s.d. Área Metropolitana de Lisboa. [Online] Available at: <http://www.aml.pt/~aml/app/index.php?&iLevel1=atividades&iLevel2=smig&iLevel3=atlas&iContent=index.html> [Acedido em 19 Outubro 2014].

61 Domingues, Á., 2011. Vida no Campo. 1ª Edição ed. Porto: Dafne Editora. Pág. 121-137

Nas áreas rurais a construção isolada é quase sempre admitida com uma grande diversidade de usos. Contudo, muitas vezes, surgem também ocupações mais expressivas, sendo estes lugares um pretexto para implementar urbanizações fora dos perímetros urbanos, convertendo-se posteriormente em condomínios fechados. Isto é, a par da dispersão dentro dos perímetros urbanos, no espaço rural a ocupação difusa também acontece (Pereira, s.d.).



Fig. 17 - Ruralidade

4.0

CASOS DE ESTUDO

Neste ponto são apresentados os vários casos de estudo que se estendem ao longo da linha de comboio e da IC19 que, por sua vez, se estendem ao longo das freguesias de Queluz-Belas, Massamá-Monte Abraão, São Marcos-Cacém, Rio de Mouro, Algueirão-Mem Martins e de Sintra.

Estes casos de estudo têm como principal objetivo demonstrar o impacto da linha do comboio e, posteriormente, da IC19 na transformação da paisagem e do território ao longo dos anos. Elaborou-se um “catálogo” de lugares que, a partir do desenho e da fotografia, pretendem realçar os variados contrastes de culturas, modos de vida, assim como as várias épocas de construção.

A origem de alguns destes lugares está, direta ou indiretamente, relacionada com a construção dos caminhos-de-ferro e com o fato de Sintra ter um passado fortemente ligado à vilegiatura e à segunda residência.

Com o aumento e conseqüente vulgarização do uso do automóvel e com a criação de estradas como a IC19, foi possível chegar a lugares mais segregados, criando urbanizações e grandes loteamentos, não servidos pelos transportes coletivos. A partir da década de 1960, a mancha urbana começou a dispersar-se e a crescer consideravelmente, gerando situações de grandes contrastes e de difícil caracterização.

São estes lugares que, de certa maneira, fazem parte do quotidiano de muita gente e que, ao longo do tempo, se tornaram comuns ao olhar, no entanto, são lugares que apresentam restos de um passado já quase esquecido. É de extrema importância referir que, da cartografia disponibilizada, não foi possível encontrar nenhuma com escala e definição suficientemente rigorosa para determinar, com exatidão, quais os edifícios de cada época, sendo que são aqui mostradas interpretações com o máximo rigor possível.



[15]

[14]

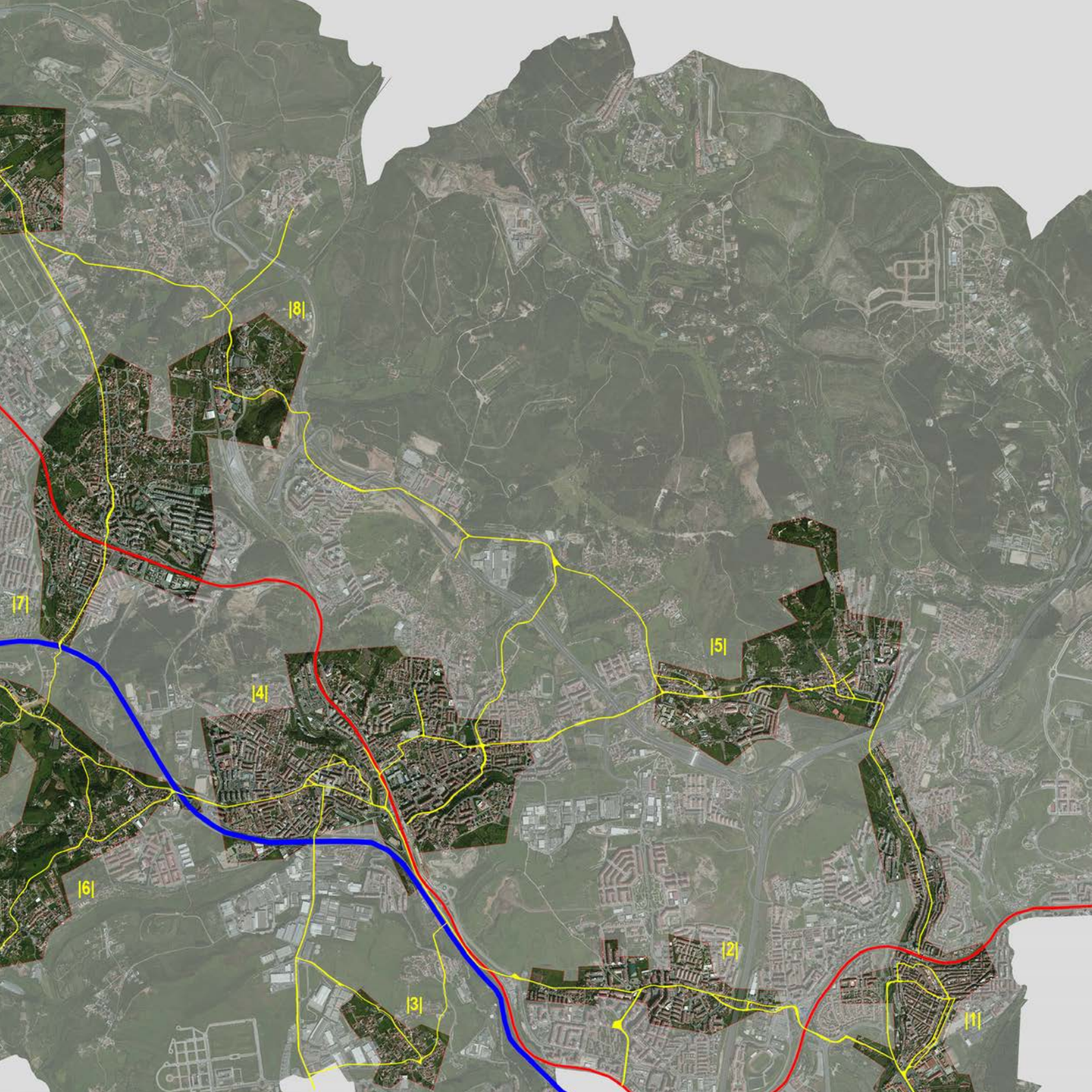
[13]

[9]

[12]

[11]

[10]



|8|

|7|

|4|

|5|

|6|

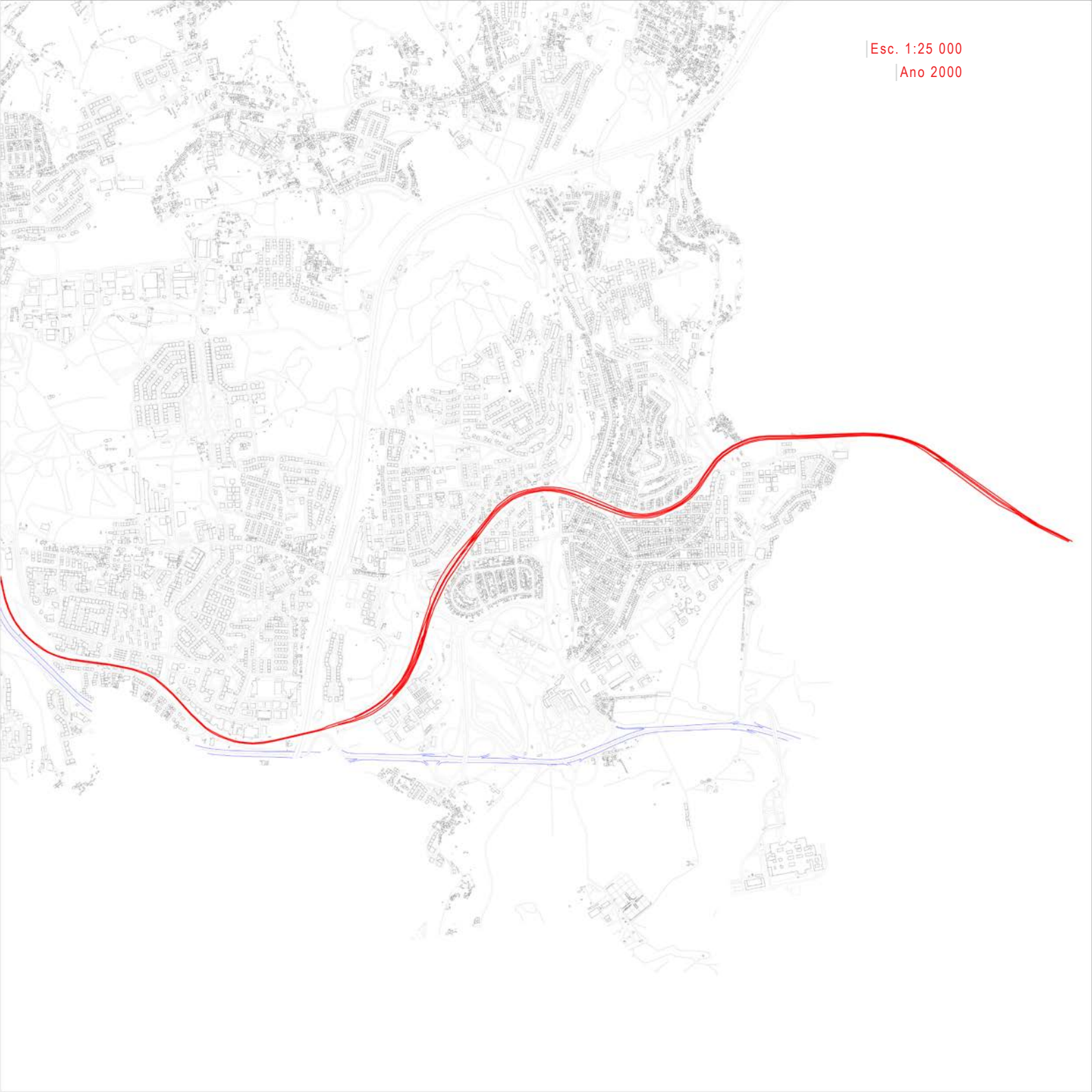
|3|

|2|

|1|

Esc. 1:25 000

Ano 2000





01

1893 - 1900



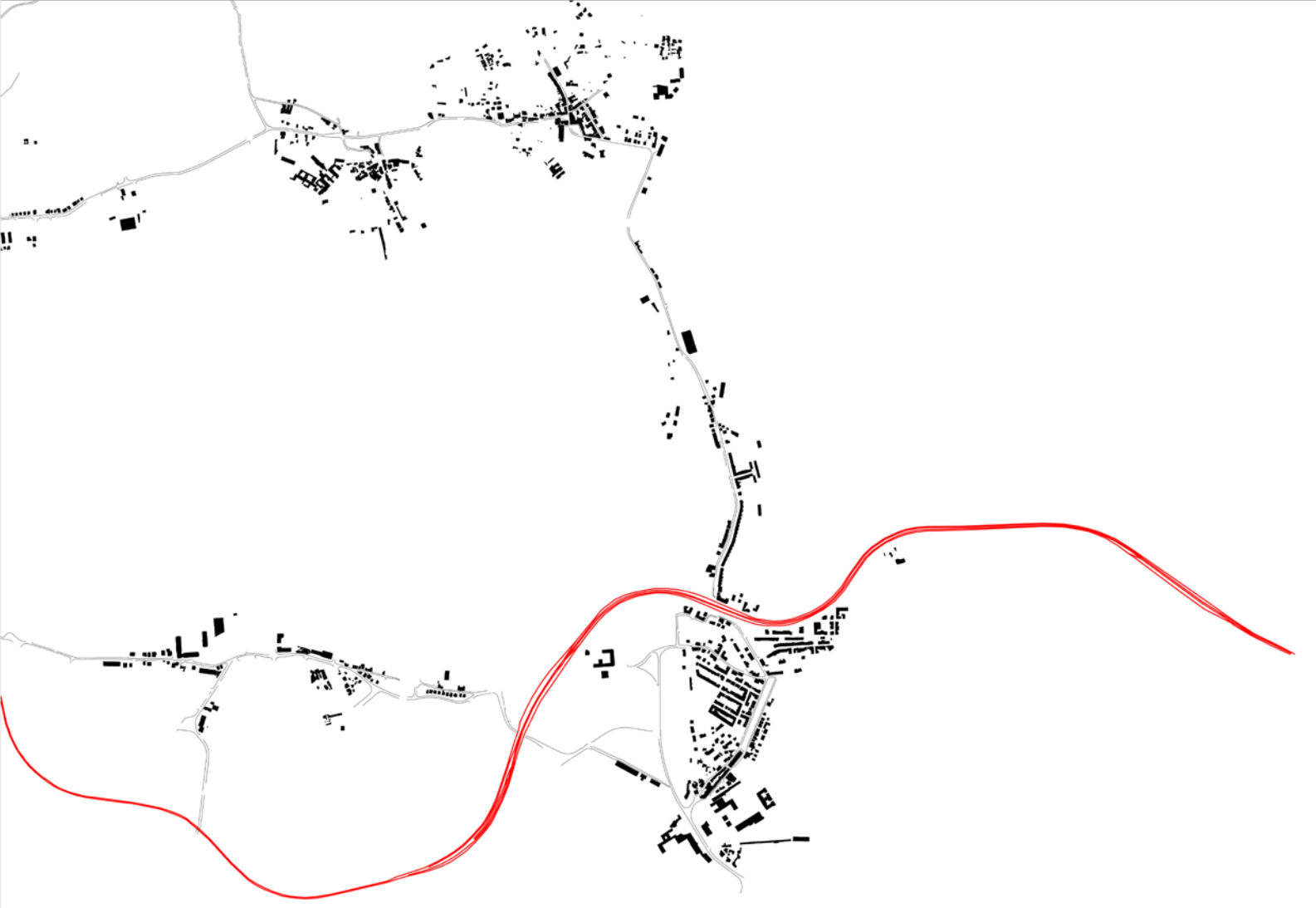
01

1914 - 1916



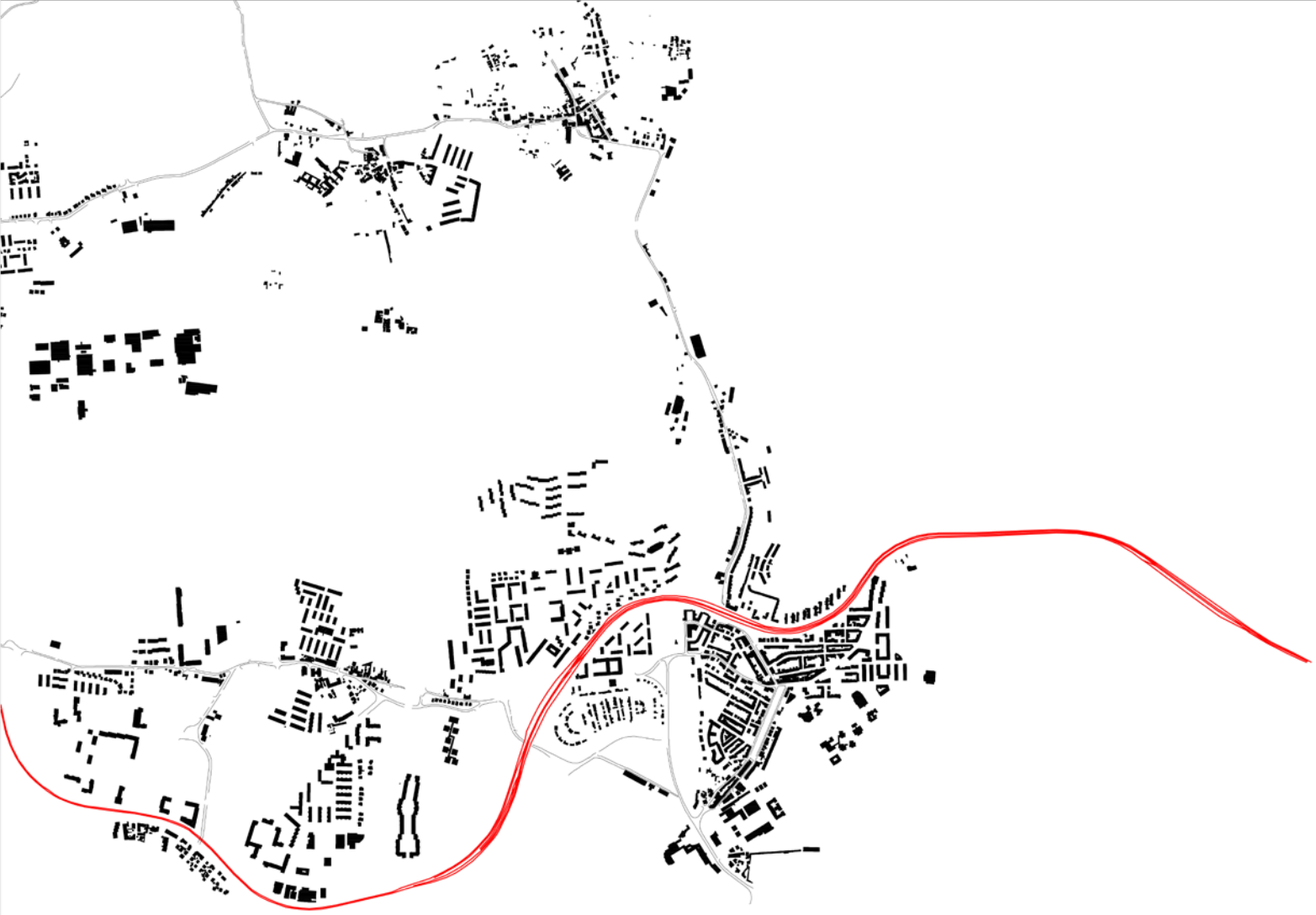
01

1935 - 1939



01

1954 - 1962

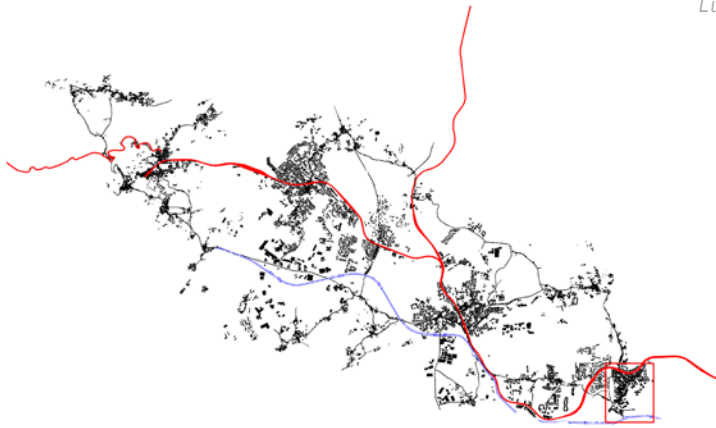


01

1992



01



01

QUELUZ

Queluz tornou-se um dos lugares, patrimonialmente, mais especiais, pois é precisamente aqui que, se encontra o Palácio Nacional de Queluz que, por sua vez, constitui um marco importante do património nacional.

O Palácio de Queluz data de 1747, quando "o *Infante D. Pedro (1217-1786), terceiro Senhor da casa do Infantado e futuro rei consorte D. Pedro III (...)* promove uma campanha concertada de obras, ampliando o chamado «Paço velho» e dando-lhe uma envergadura de *Palácio Real*".⁶²

Devido à quase inexistência de elementos gráficos e dados concretos, foi impossível garantir um suporte rigoroso desenhado dos aglomerados desta zona até à data de 1935, apenas aparecendo desenhado o Palácio. Ainda assim, a partir do portal do Instituto Nacional de Estatística, foi possível confirmar que até 1945 existiam já construídos 248 edifícios (Instituto Nacional de Estatística, s.d.).

Apesar desta falta de informação, é possível verificar que Queluz teve uma primeira fase de construção nas proximidades do Palácio, onde se verifica uma matriz mais orgânica e um tipo de construção mais envelhecido, apresentando

⁶² <https://www.parquesdesintra.pt/parques-jardins-e-monumentos/palacio-nacional-e-jardins-de-queluz/descricao/>

tipologias de dois e três pisos. Com a cartografia de 1935 já se consegue verificar grandes arruamentos com lotes bem demarcados e tipologias de maior envergadura, sendo que foi a partir desta altura que surgiram tipologias de quatro e mais pisos.

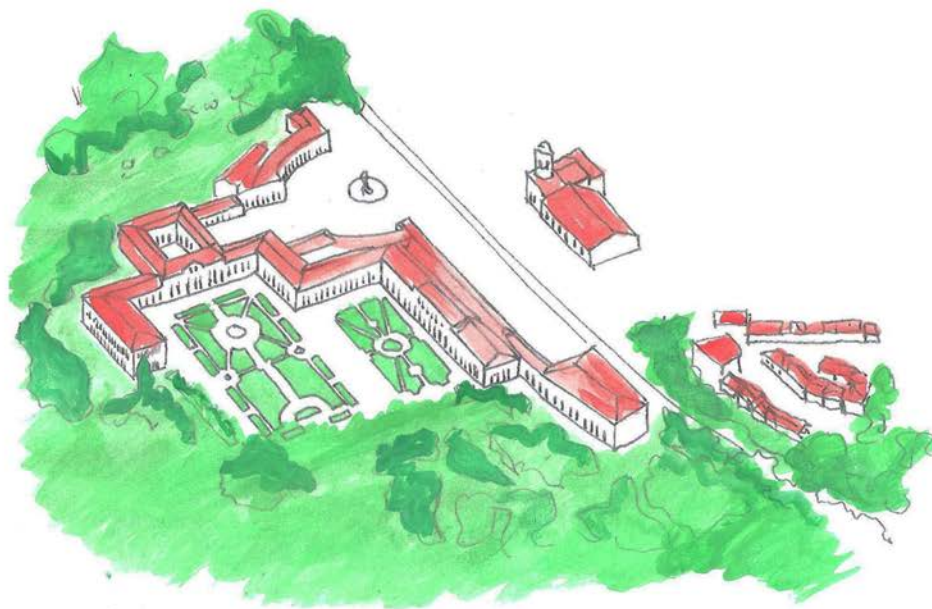




Fig. 19 - Retalhos de Arquitectura

Esc. 1:25 000

Ano 2000





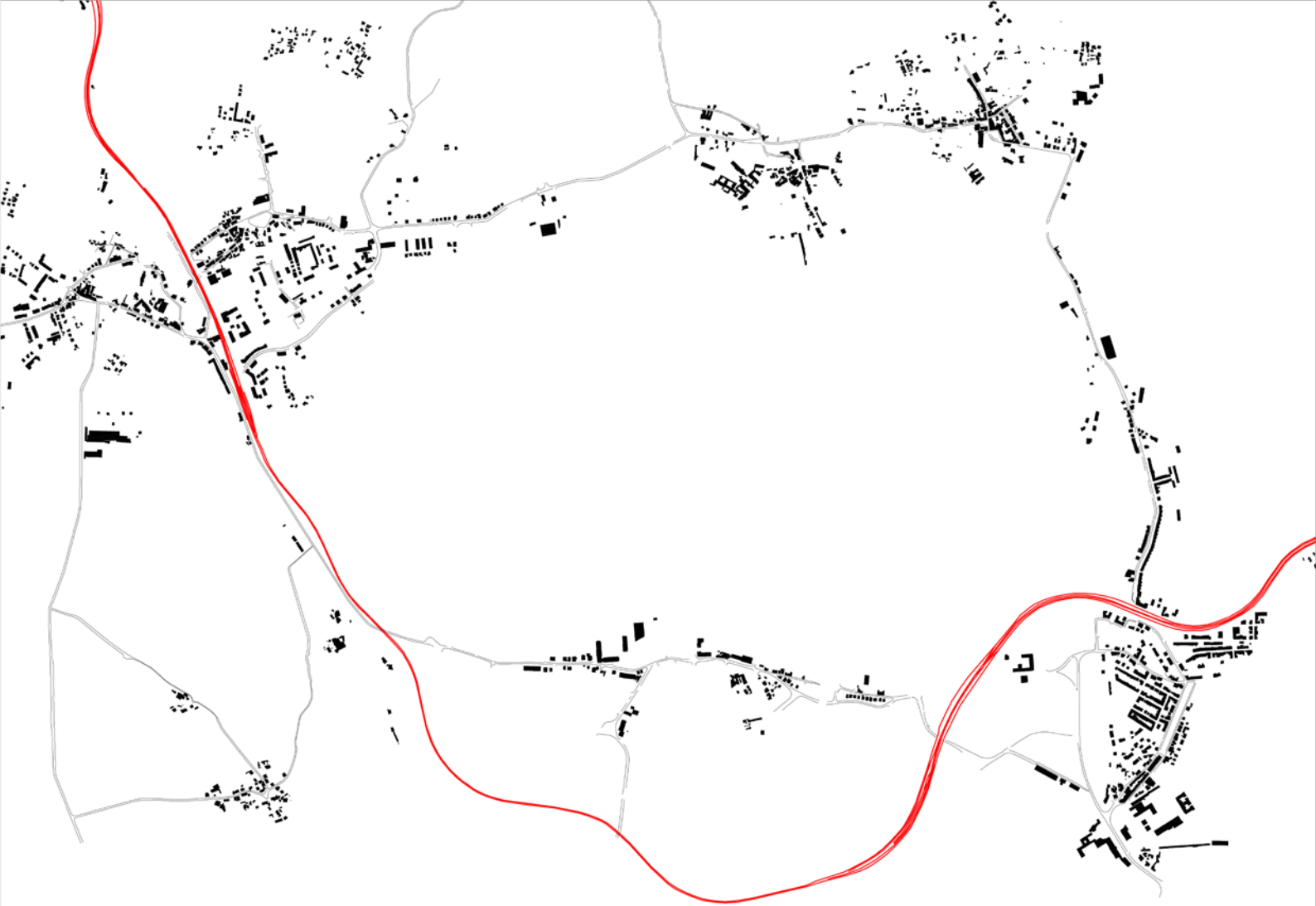
02

1914 - 1916



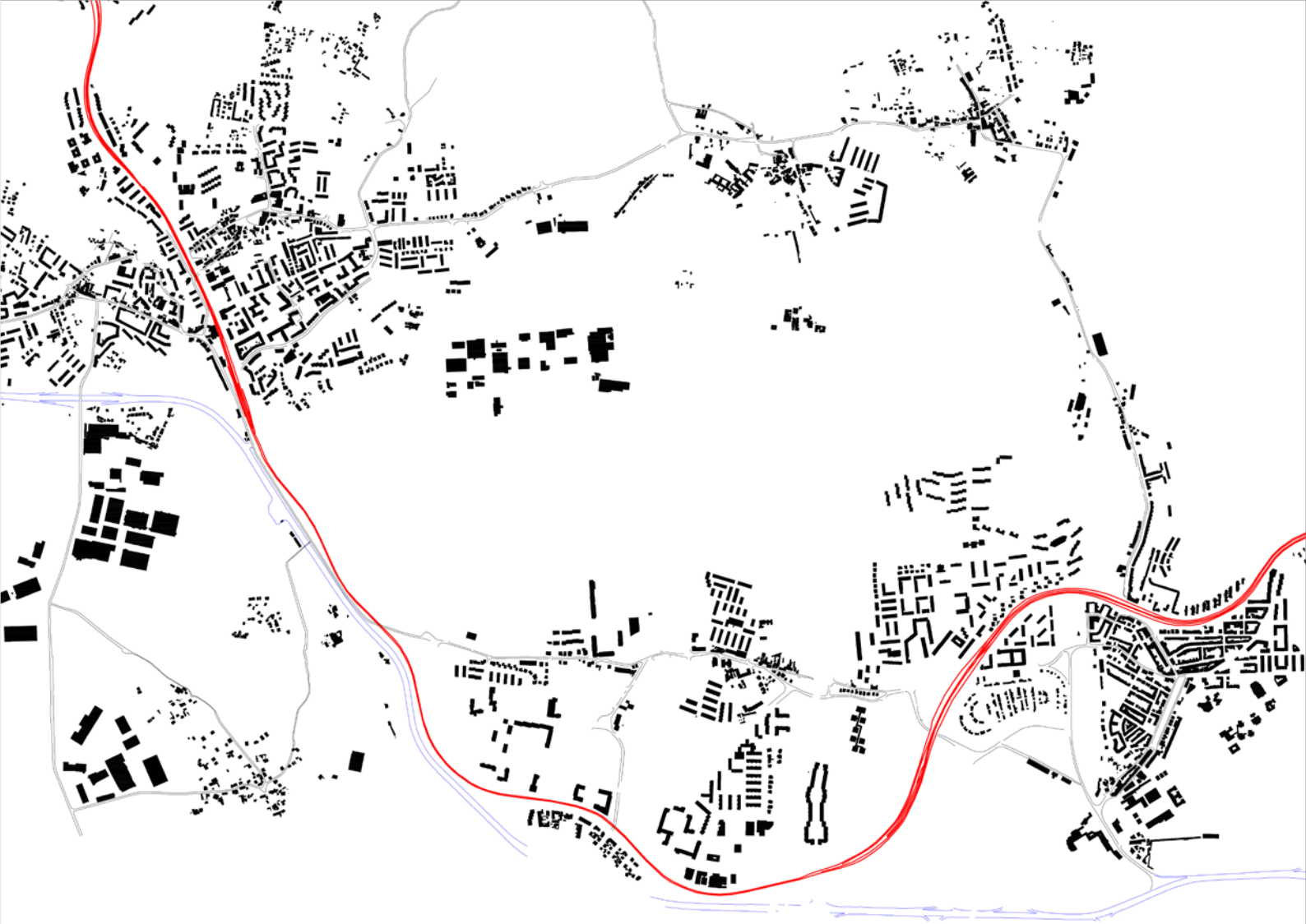
02

1935 - 1939



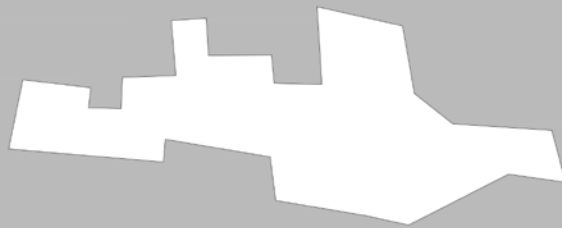
02

1954 - 1962

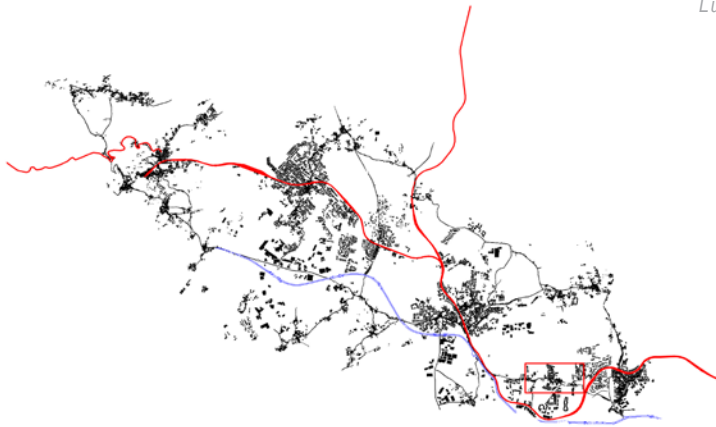


02

1992



02



02

MASSAMÁ - ESTRADA

Massamá é um caso bastante interessante, pois só começou a ter alguma expressão urbana na década de 1970, possível verificar por comparação das cartografias de 1954 e 1992, tendo sido a sua morfologia, numa fase inicial, origem ao longo de um eixo viário.

No portal do Instituto Nacional de Estatística, à data dos censos de 2011, Massamá tinha contabilizado a existência de apenas um edifício construído até 1919. No entanto, na cartografia disponibilizada pelo Instituto Nacional do Exército, utilizada como fonte para a realização de nova cartografia, foi possível verificar que, à data de 1914, existiam já algumas construções demarcadas. Estas construções eram acompanhadas de grandes espaços verdes e zonas de cultivo. Pode-se presumir que, de certa maneira, pudessem existir nesta zona algumas construções ilegais ou que simplesmente não tivessem um estatuto de "edifício", propriedades de carácter mais rural, as chamadas "quintas".

No que toca ao desenho da macha urbana, Massamá é, provavelmente, o melhor exemplo de como o passado se tornou quase irreconhecível. As várias épocas de construção posteriores a 1970 dissolveram por completo o aglomerado original, ficando apenas o caminho de outrora, onde é possível assimilar os variados contrastes deixados pelo tempo.



76| Fig. 20 - Antiga sinalização, marcador



Fig. 21 - Contrastes

Esc. 1:25 000

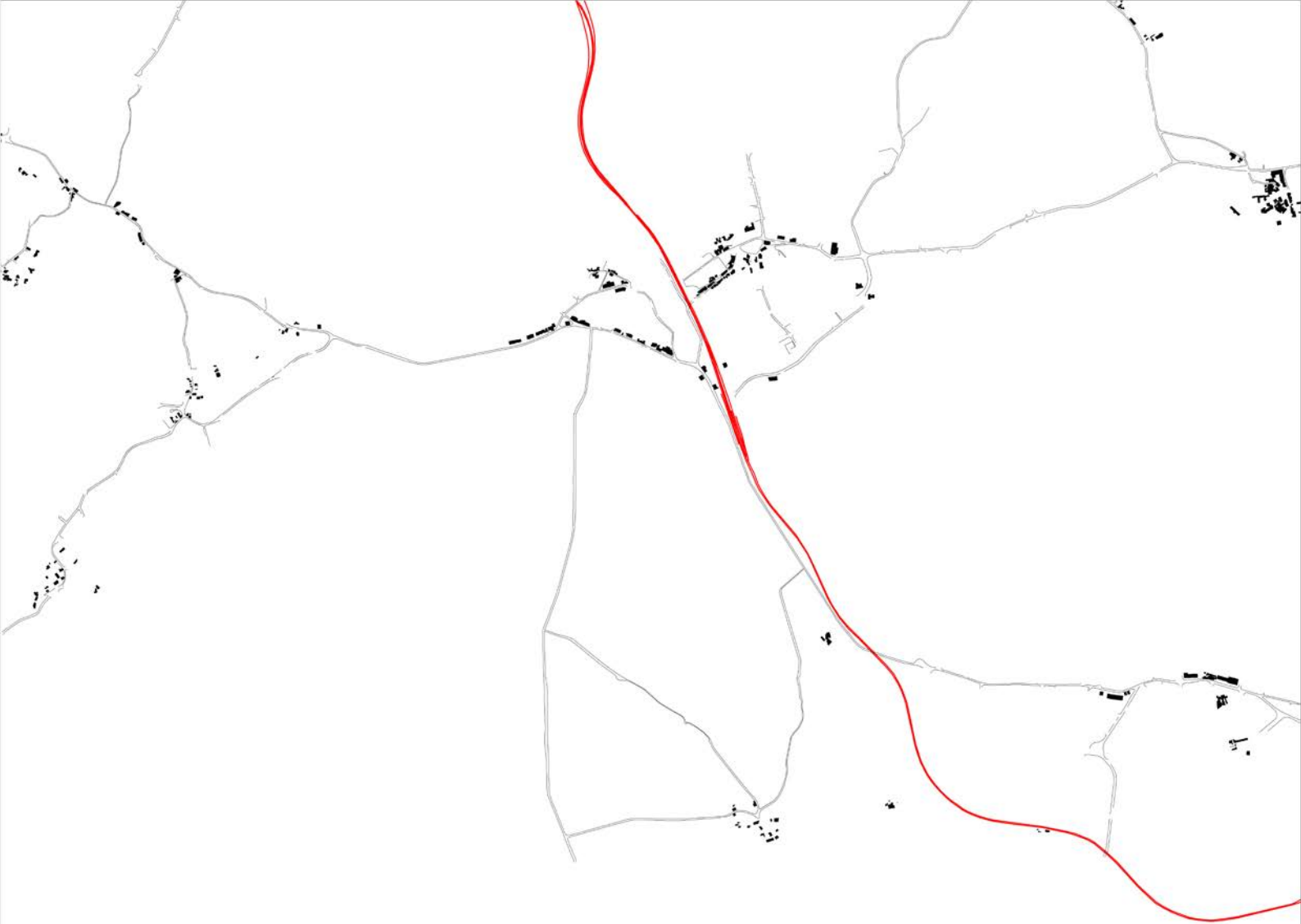
Ano 2000





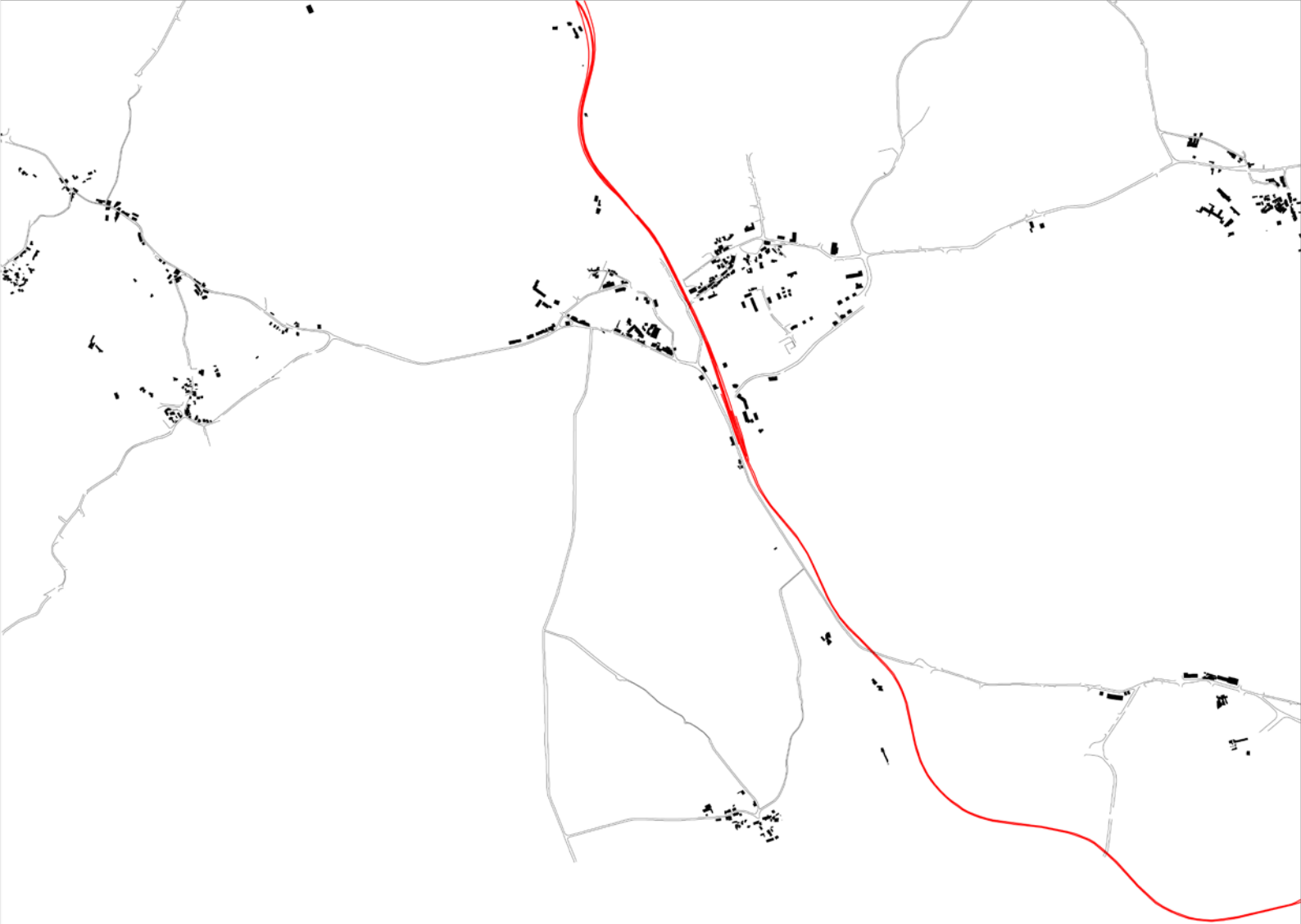
03

1893 - 1900



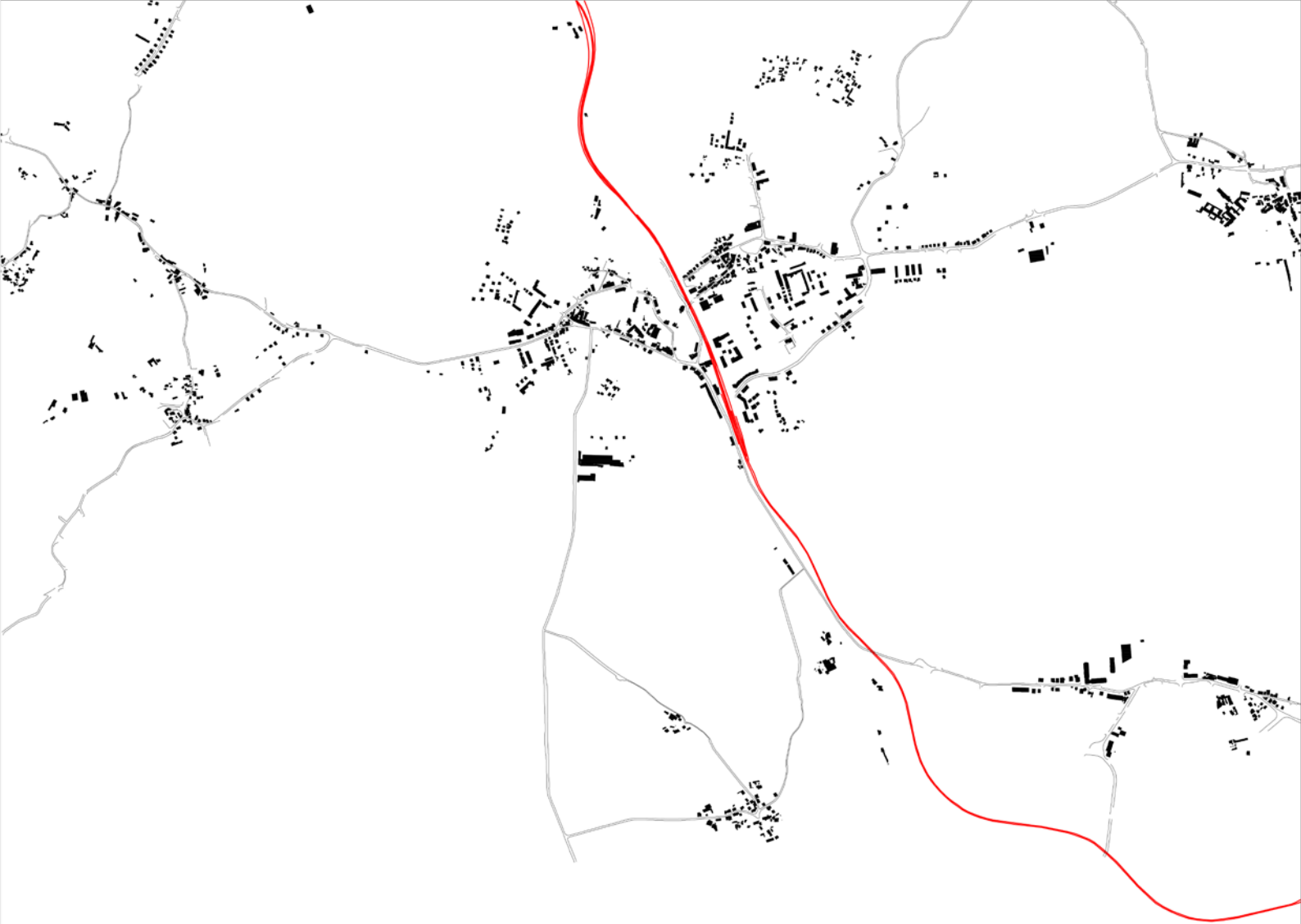
03

1914 - 1916



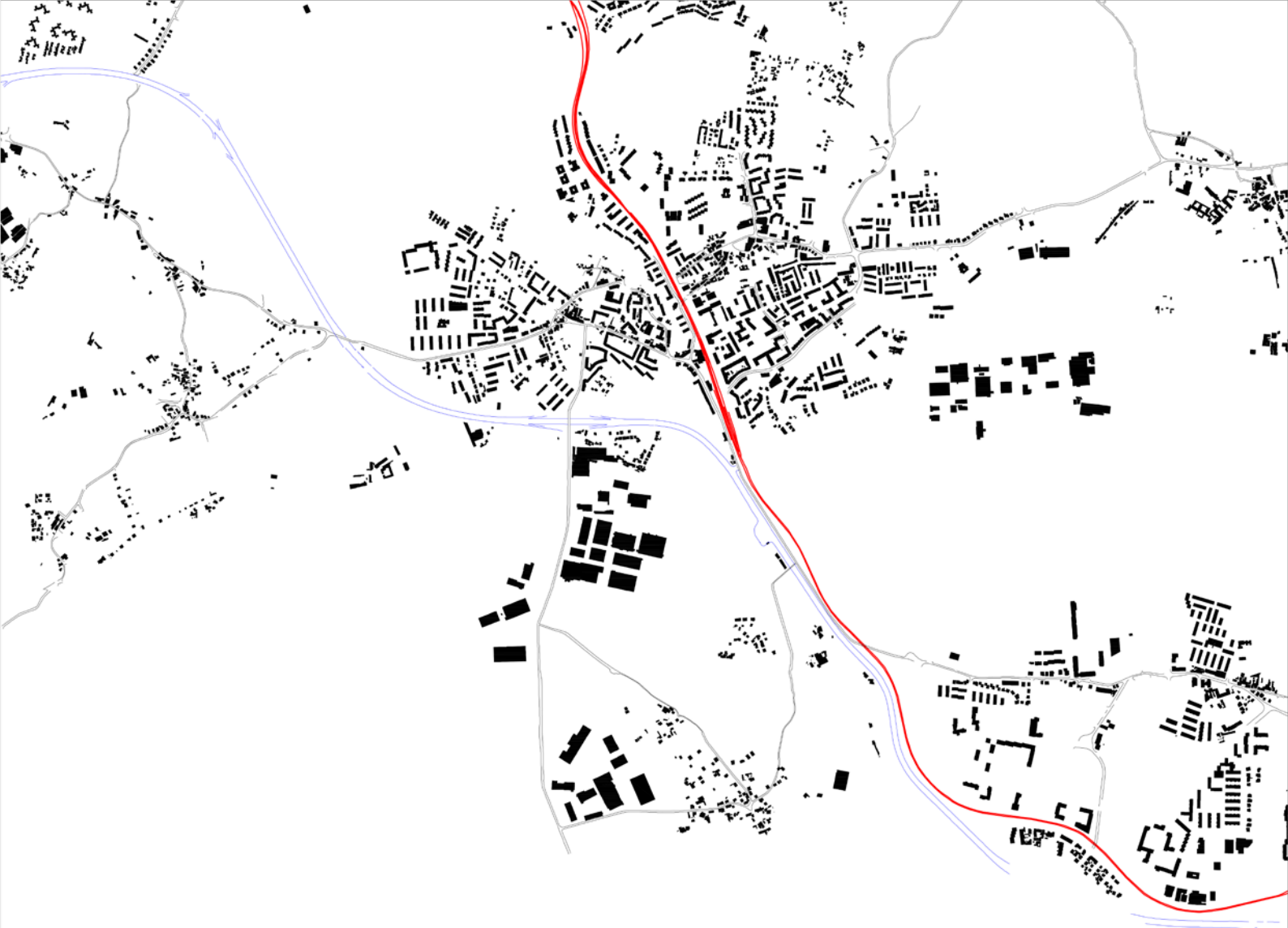
03

1935 - 1939



03

1954 - 1962

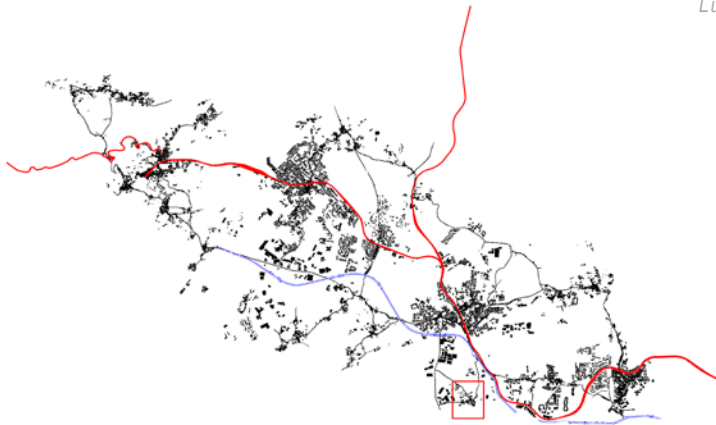


03

1992



03



03

SÃO MARCOS "VELHO"

São Marcos é definido, pelos moradores locais, por duas zonas distintas: a "Urbanização de São Marcos" e "São Marcos Velho", sendo esta última a zona mais antiga, aquela que é facilmente perceptível nos desenhos, contendo uma malha urbana de matriz mais orgânica e irregular, adaptada ao terreno.

Ao nível dos usos, esta zona é, na sua grande maioria, constituída por habitações unifamiliares, no máximo com dois pisos e, muitas delas, inseridas em terrenos com uma considerável dimensão, limitados por vedações ou muros.

Este é um dos casos onde há um forte contraste das tipologias. Por um lado temos uma zona com características mais rurais, onde maior parte dos lotes contém hortas, e uma construção, de baixa densidade, que abrange variadas épocas. Por outro lado, temos uma urbanização constituída por grandes "prédios", resultado de um planeamento realizado de antemão, que marca fortemente a paisagem pela sua dimensão e pelas cores vivas que apresenta.

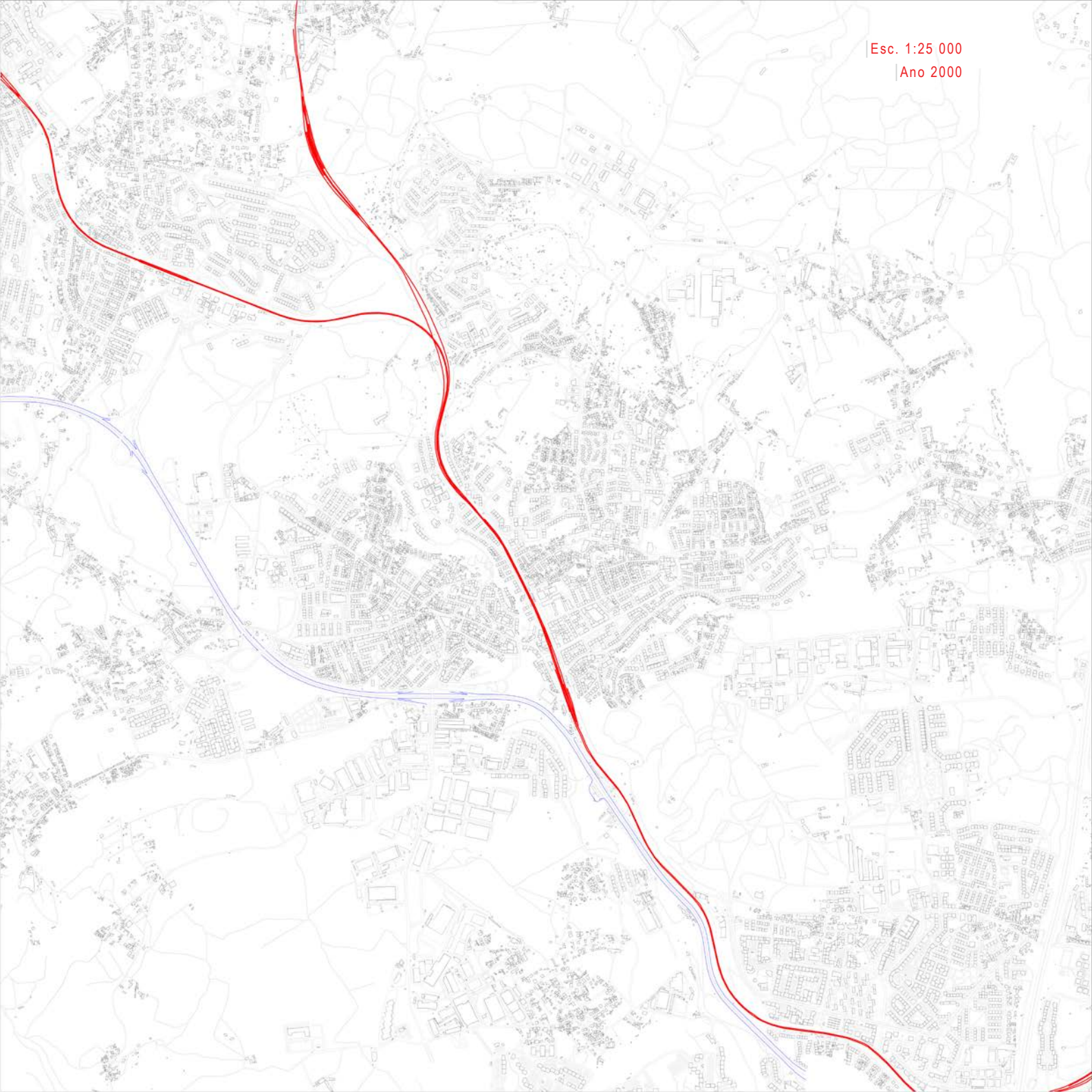


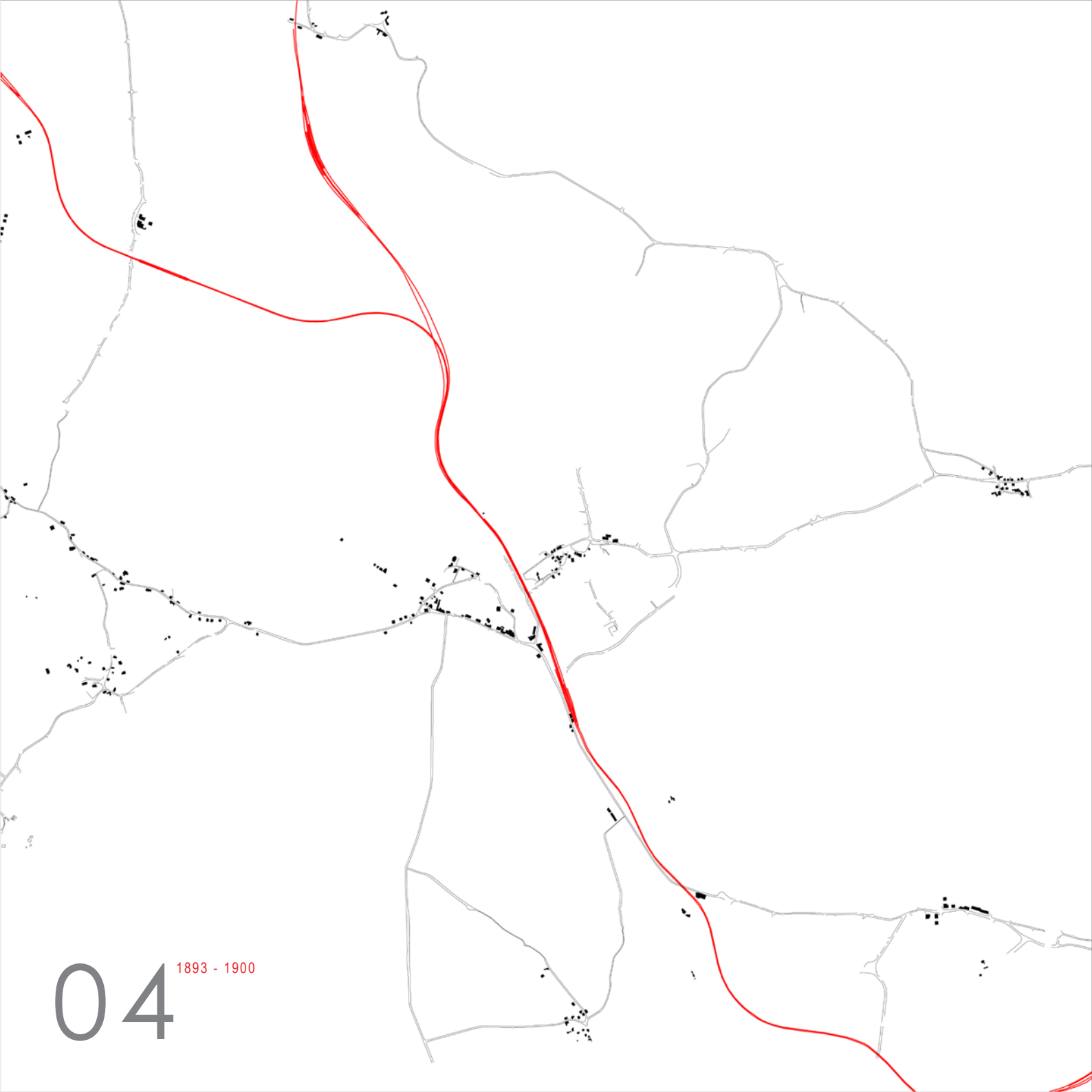
80| Fig. 22 - Esquisso da Igreja da Freguesia de São Marcos, Sintra



Fig. 23 - Urbano vs Rural

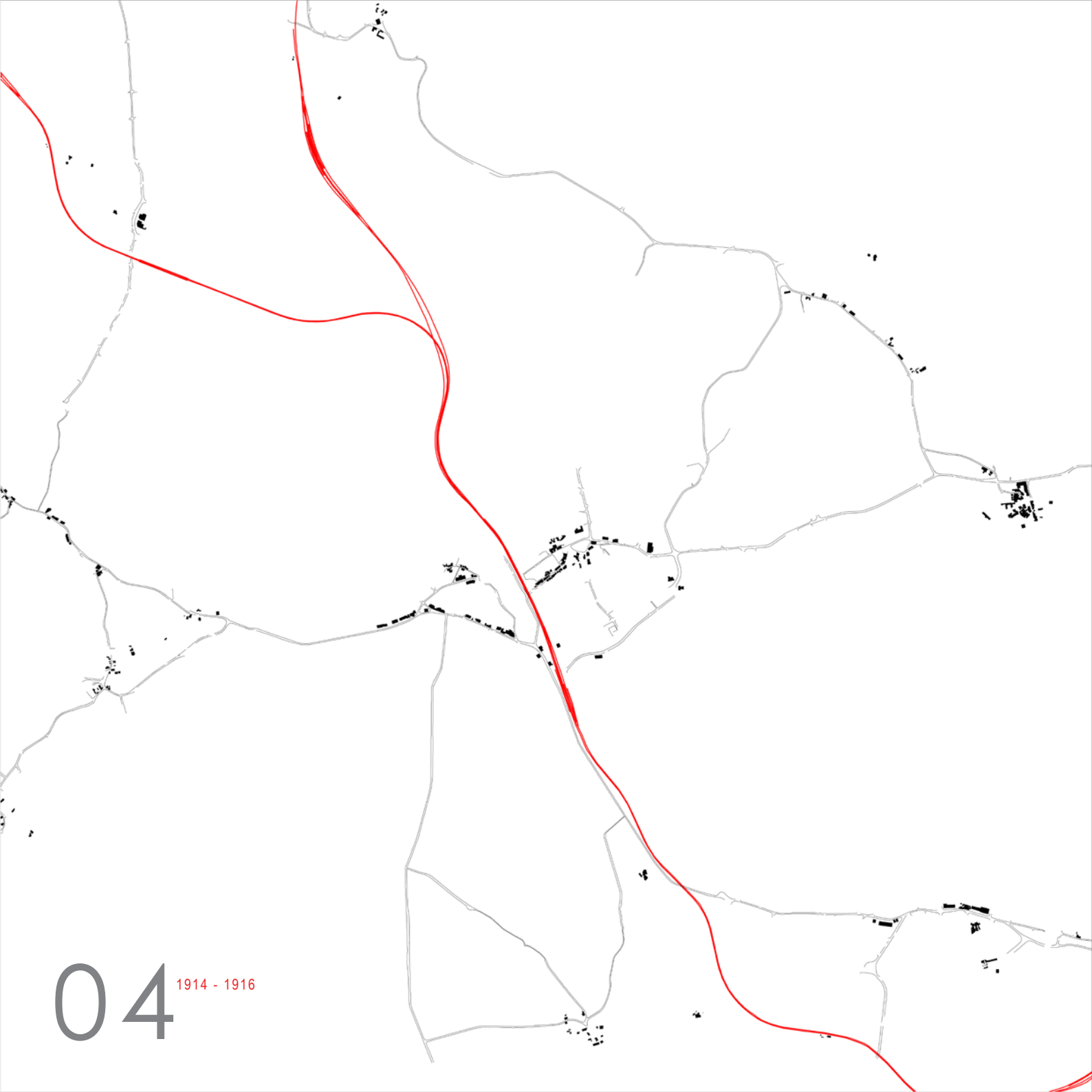
Esc. 1:25 000
Ano 2000





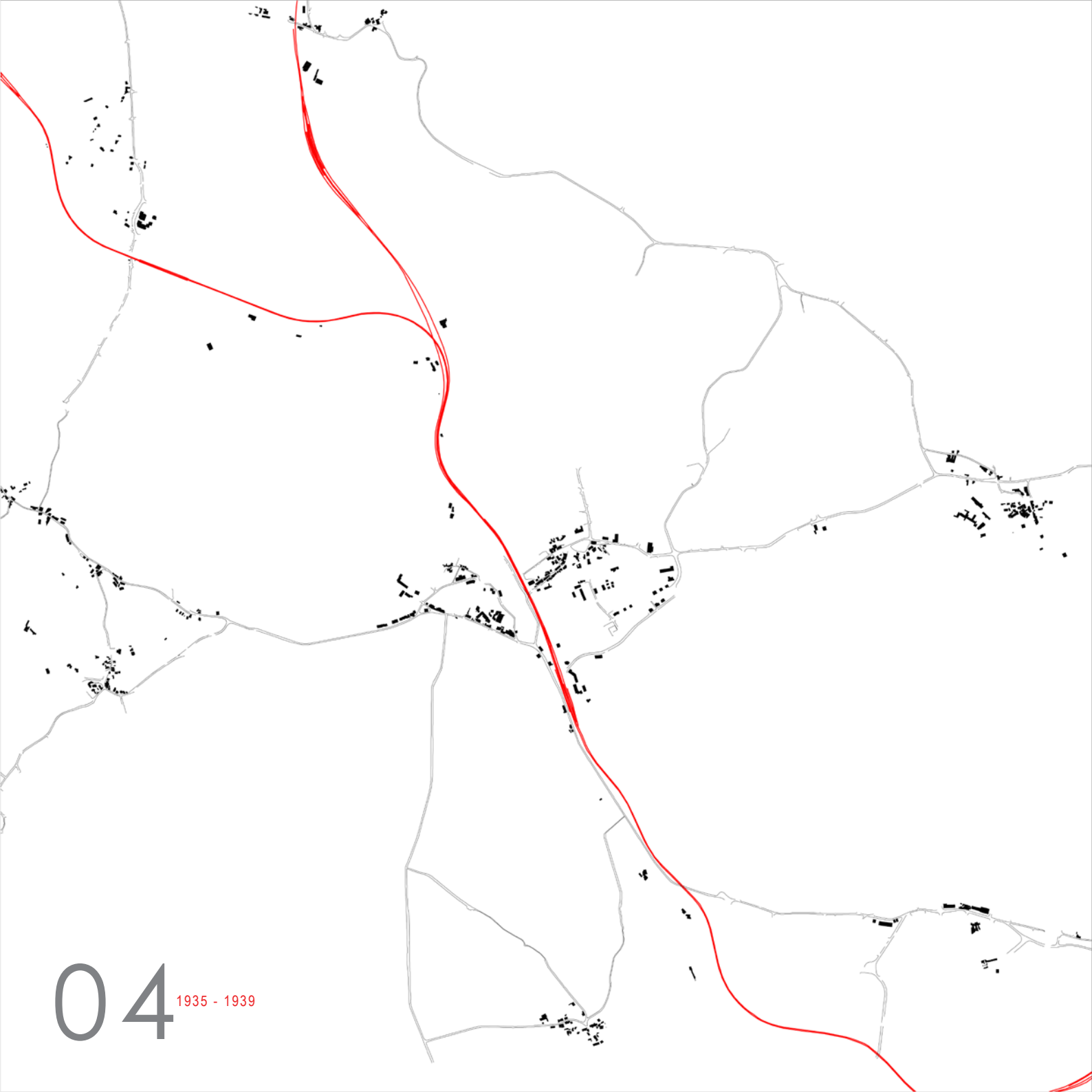
04

1893 - 1900



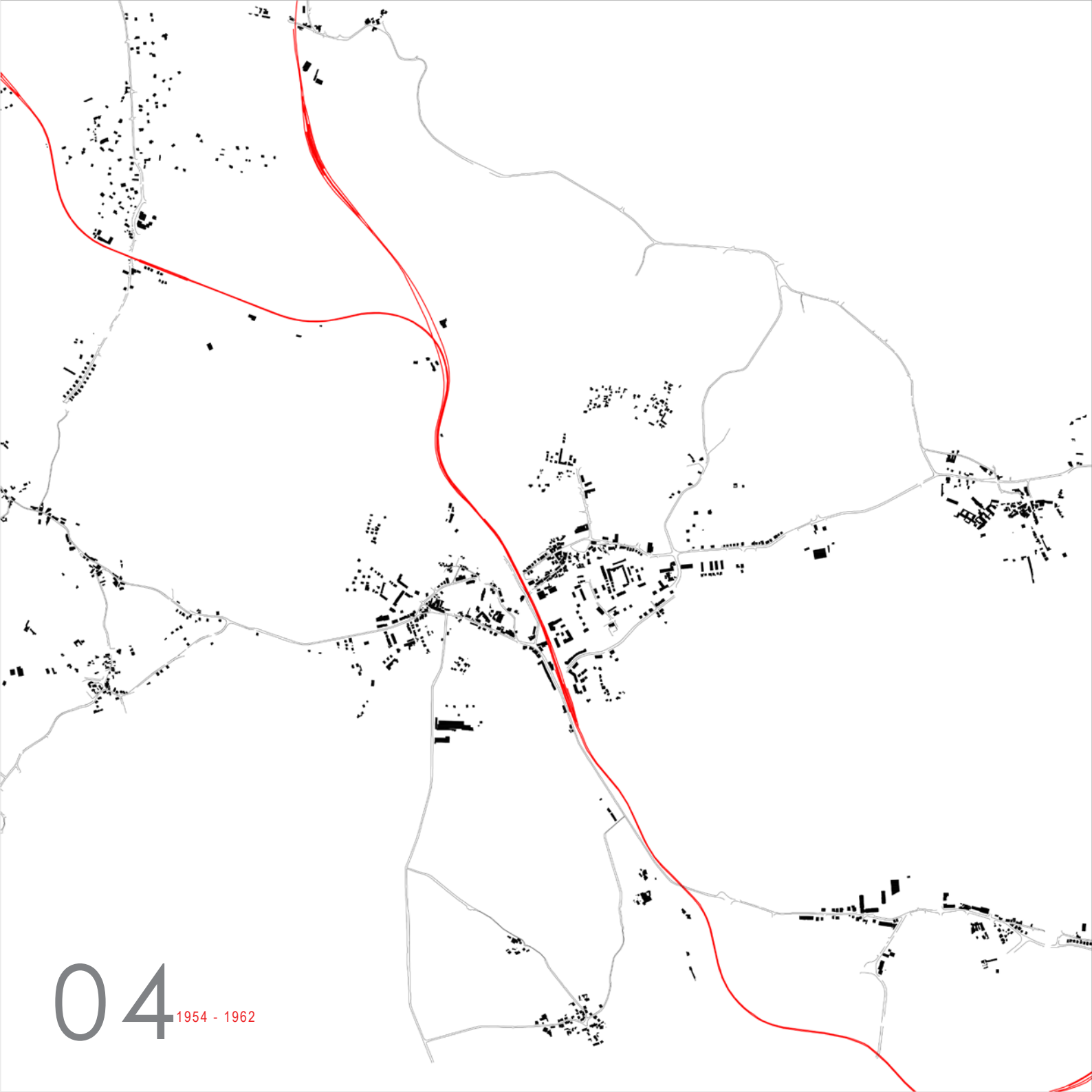
04

1914 - 1916

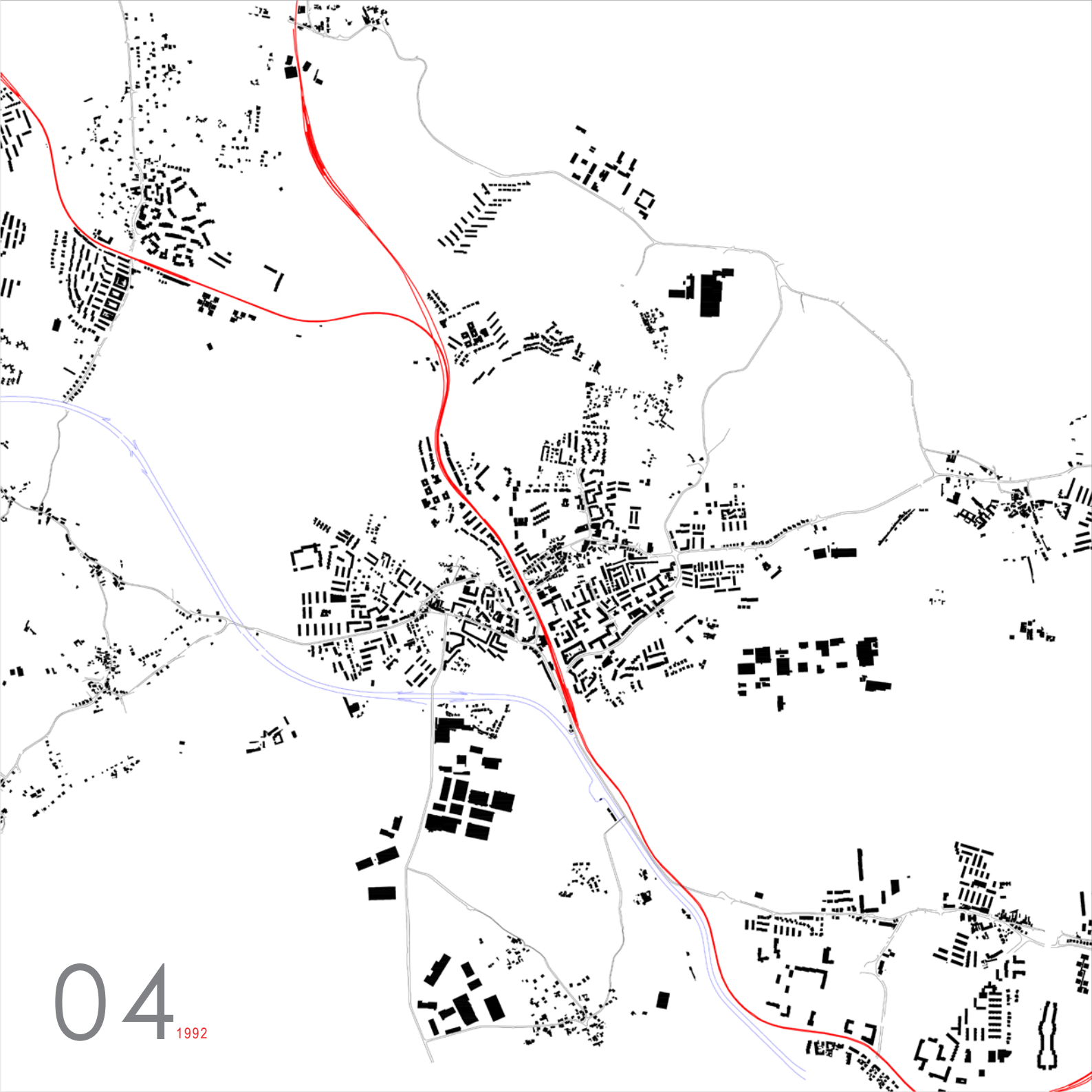


04

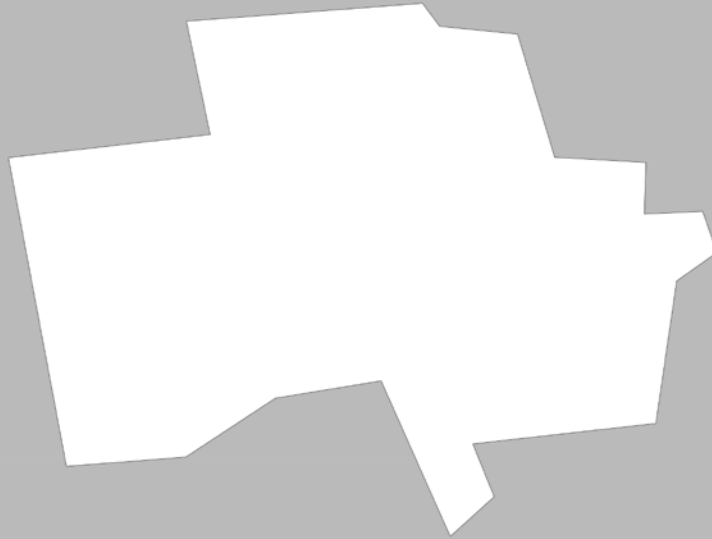
1935 - 1939

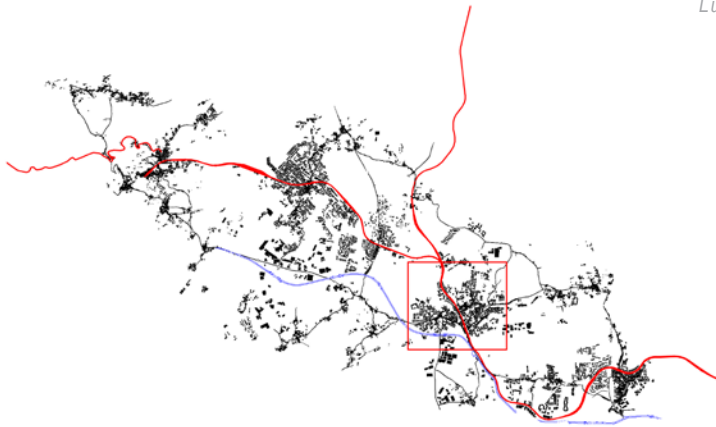


04 1954 - 1962



04 1992





04

CACÉM

O Cacém é das zonas mais "urbanas" do concelho e, conseqüentemente, deste estudo. No âmbito deste trabalho, consideram-se as uniões das freguesias de Cacém e Aqualva, assim como assumido no portal da Câmara Municipal de Sintra (Câmara Municipal de Sintra, 2013).

Esta zona apresentava, à data dos censos de 2011, um total de 57 113 residentes e uma área construída com um total de 3 626 edifícios. À semelhança de outras zonas mais "urbanas", o Cacém teve o seu maior pico de construção entre as décadas de 1960 e 1980, tendo sido construídos neste período 645 edifícios (Instituto Nacional de Estatística, s.d.).

É perceptível, pelos vários mapas realizados, que esta zona teve um grande desenvolvimento urbano e uma densidade populacional avultada devido à proximidade da linha de comboio, que fazia simultaneamente o transporte de mercadorias pela linha do oeste e a ligação à cidade de Lisboa.

A tipologia de construção no centro desta zona é, maioritariamente, de habitações multifamiliares, com "prédios" entre dois a seis pisos.

Atualmente, o Cacém é um exemplo de sucesso no que toca ao planeamento e gestão do território Sintrense. De acordo com o nº 72 de 26 de Março de 2003 do Diário da República, "(...) *Sob proposta da Câmara Municipal, a Assembleia*

*Municipal de Sintra aprovou, em 18 de Outubro de 2002, o Plano de Pormenor da Área Central do Cacém, (...) integrado no âmbito do Programa Polis (...)*⁶³. Este plano foi muito importante, pois contemplou uma serie de intervenções que contribuíram para um melhor funcionamento e uma imagem renovada e reabilitada desta zona.





Fig. 25 - Confrontos

Esc. 1:25 000

Ano 2000





05

1893 - 1900



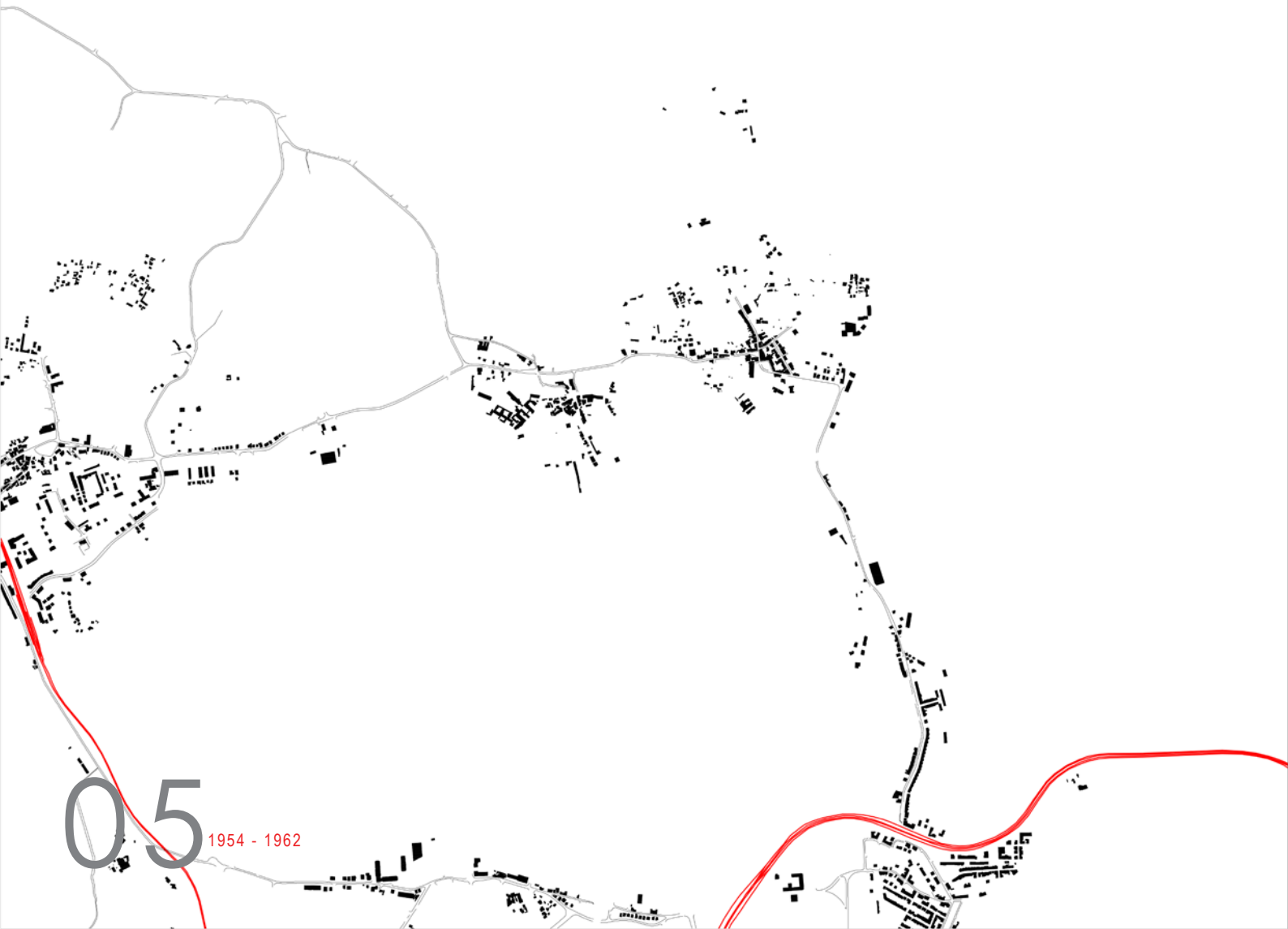
05

1914 - 1916



05

1935 - 1939



05

1954 - 1962

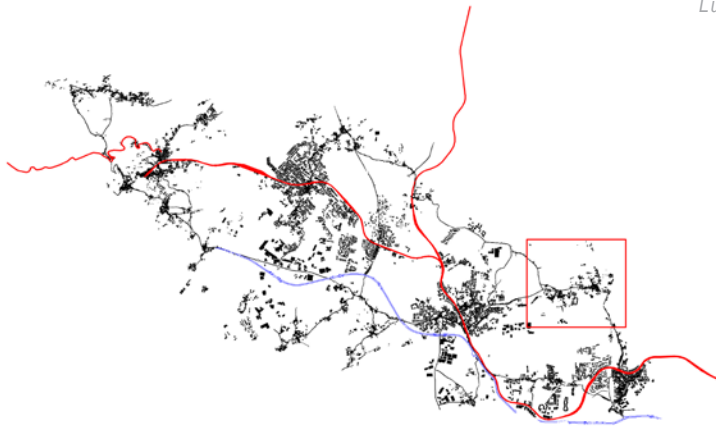


05

1992



05



05

BELAS - IDANHA

Aqui apresentam-se duas zonas: Belas e Idanha. À semelhança de outros casos de estudo, estas duas localidades surgem no seguimento de um eixo viário, sendo possível verificar que a zona de Belas apresenta uma raiz mais consolidada em comparação com Idanha, ainda que ambas se apresentem com uma matriz um tanto ou quanto orgânica.

Idanha tem como plano de fundo o vasto manto verde da paisagem sintrense. Demonstrando vários indícios do seu passado, é possível, nos dias de hoje, contemplar vários edifícios já devolutos e outros que, embora habitados, são também exemplos de uma época de outrora, constituindo assim, uma variedade de tipologias e de épocas de construção, gerando várias situações de grandes contrastes.

A localidade de Belas, por sua vez, apresenta um maior registo do seu passado. Ao contrário de Idanha, esta localidade manifesta uma serie de frentes construídas, sobretudo, nas décadas de 1970 e 1980, maioritariamente de um e dois pisos. Em Belas os contrastes são maiores, pois existem edifícios que chegam a ter cinco ou mais pisos, construídos, sobretudo, a partir da década de 1980, constituindo, assim, um mosaico de várias épocas de construção, atribuindo duas imagens completamente distintas da mesma zona, dividindo-a em duas partes:

numa zona mais antiga e numa zona mais recente.



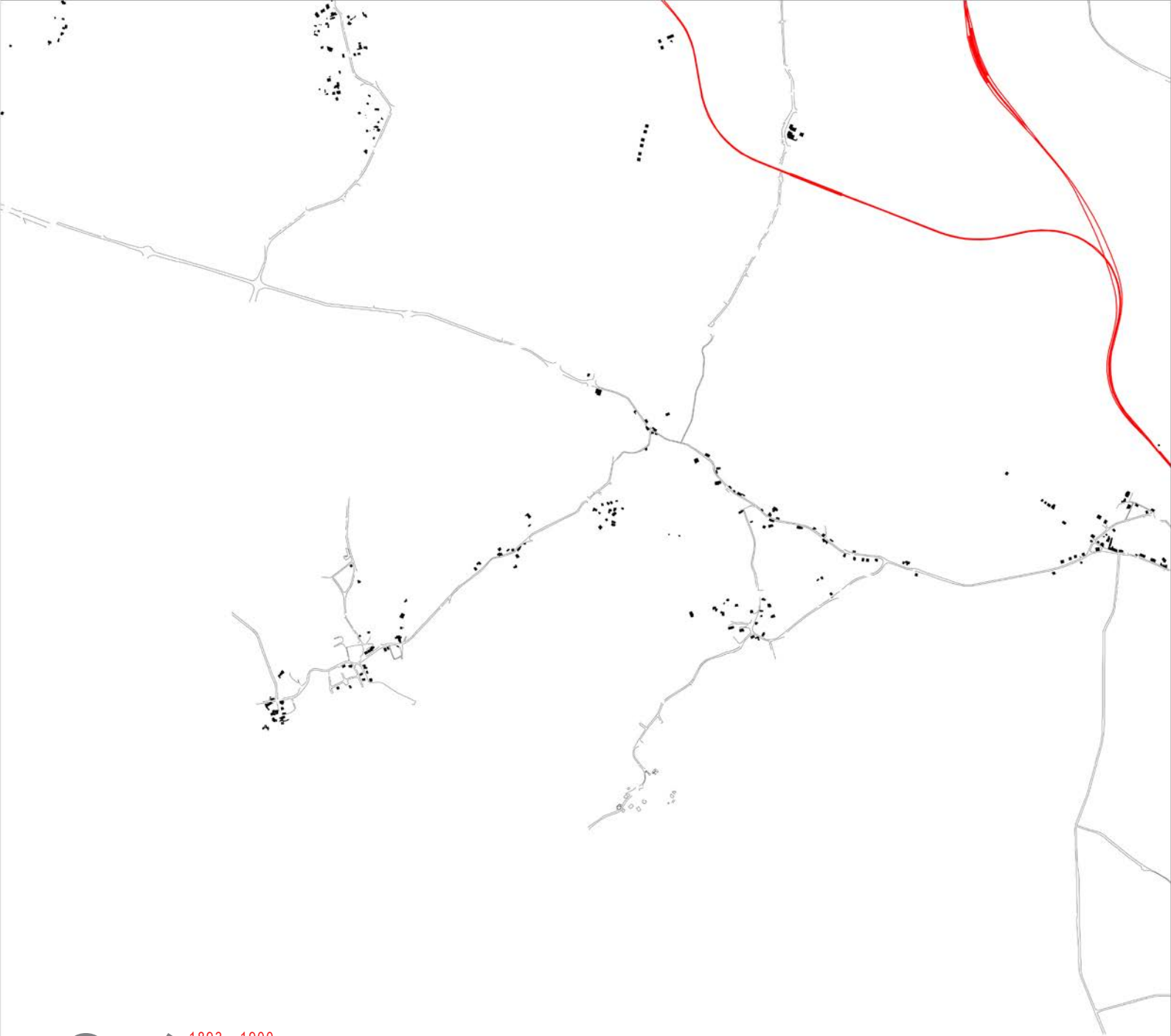
88| Fig. 26 - Fonte de água em Idanha, 1955



Fig. 27 - Contrastes

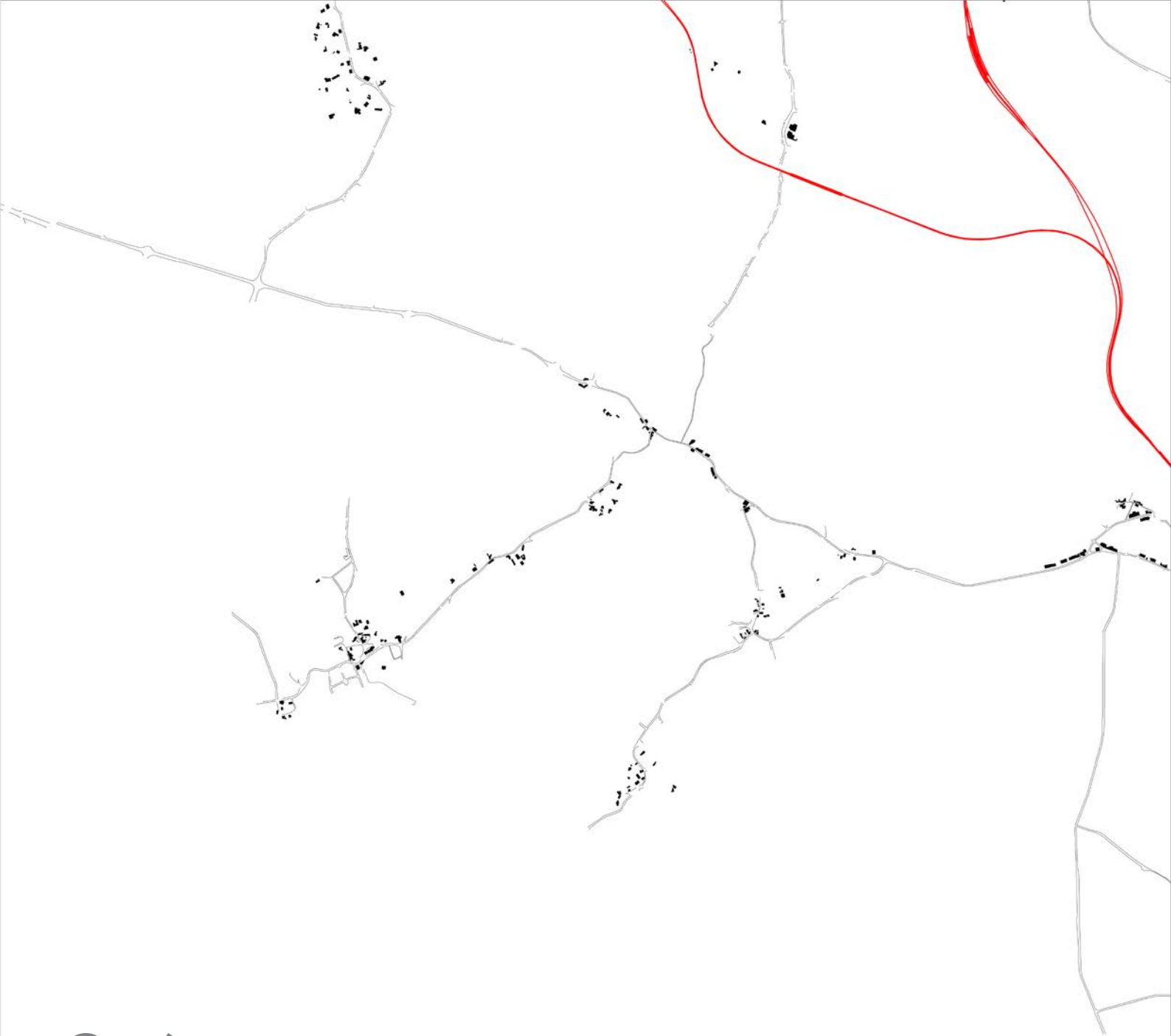
Esc. 1:25 000
Ano 2000





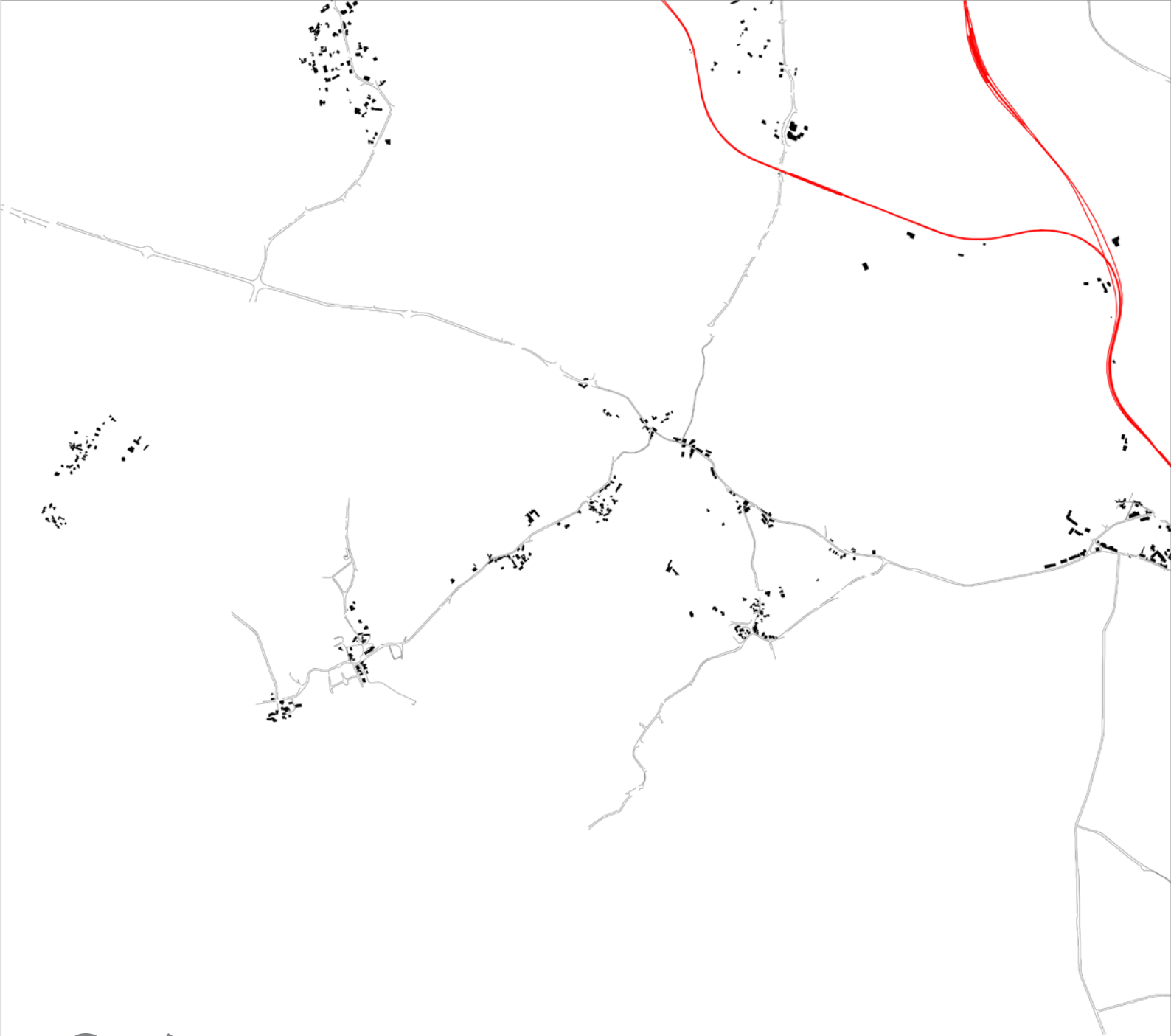
06

1893 - 1900



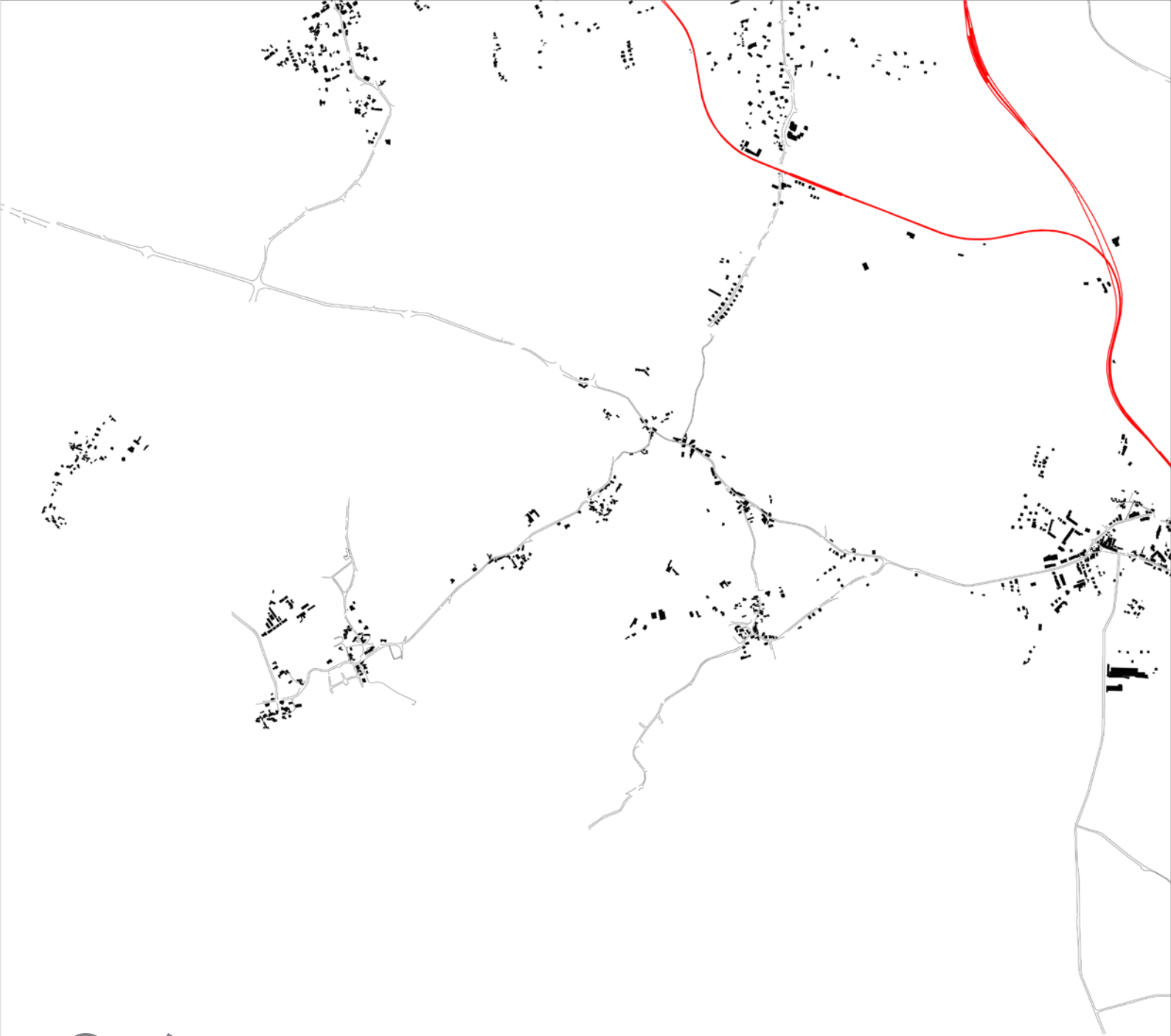
06

1914 - 1916



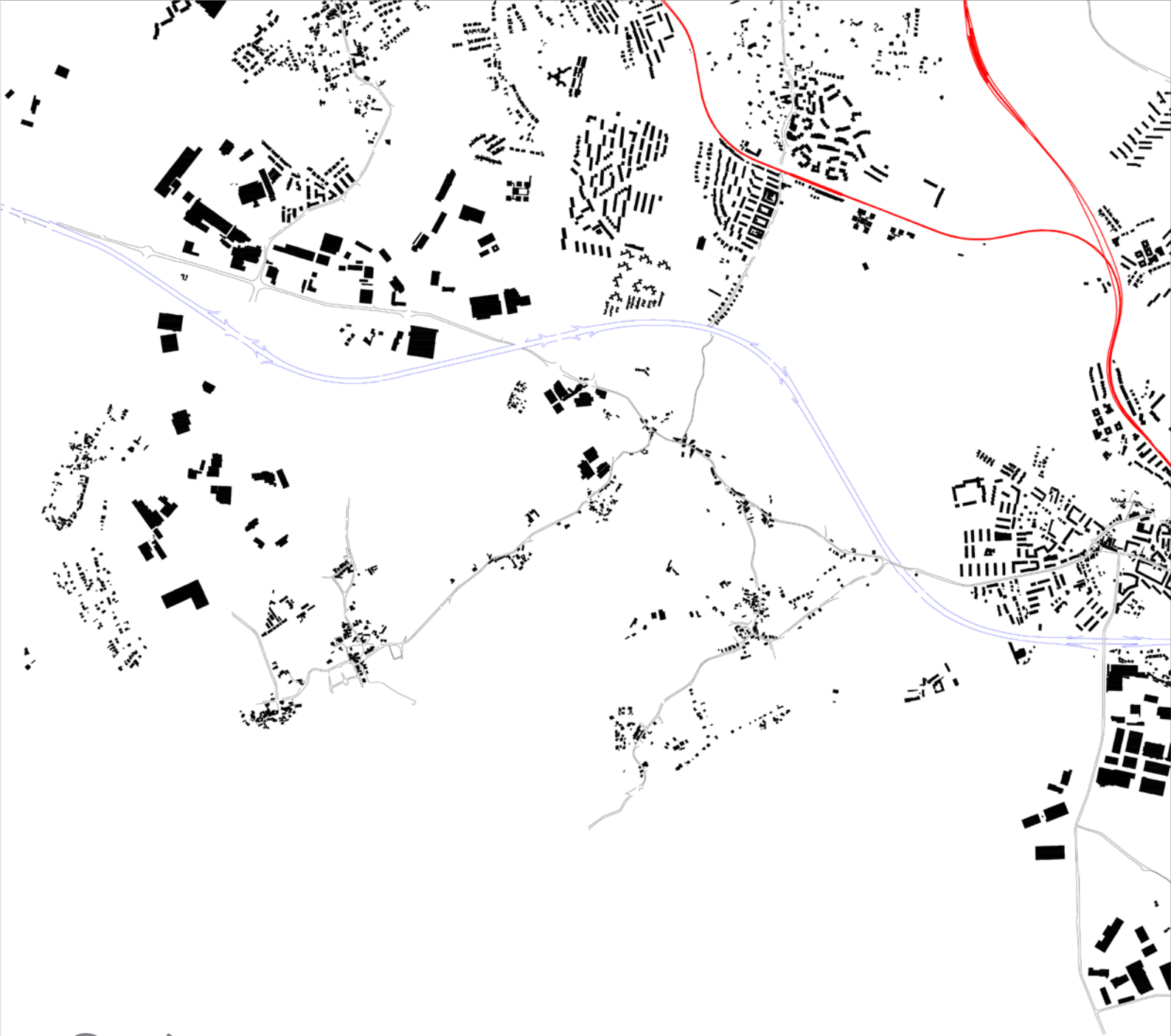
06

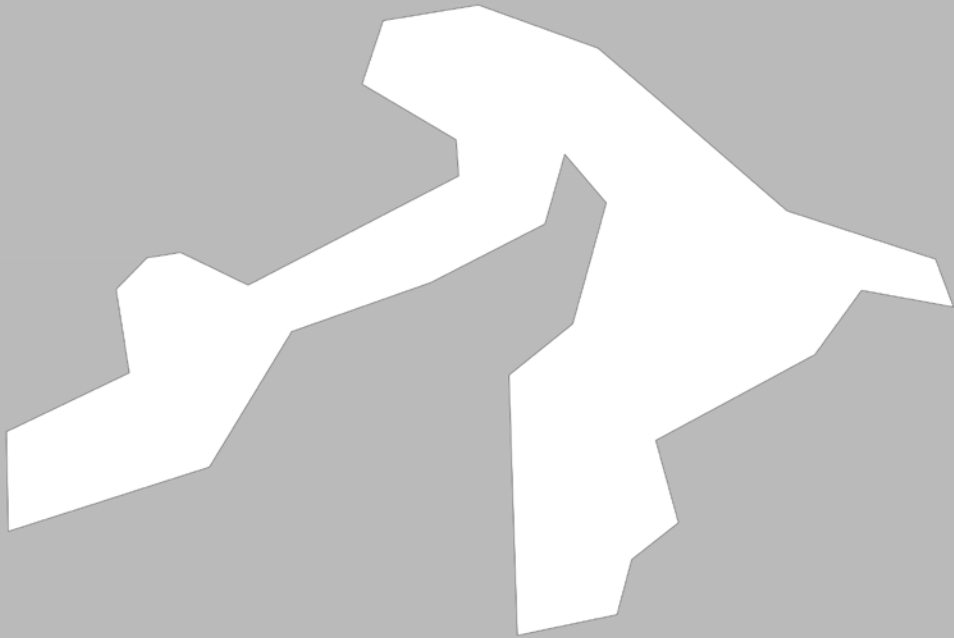
1935 - 1939



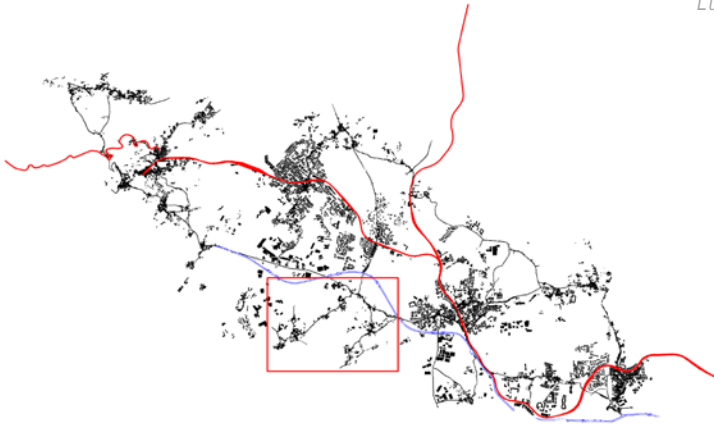
06

1954 - 1962





06



06

RIO DE MOURO - ESTRADA

Esta localidade teve, também, o seu núcleo original ao longo de um eixo viário, não contendo um centro bem demarcado, nem limites bem definidos.

Por estarem inseridos numa zona com topografia bastante acidentada e pelo seu relativo difícil acesso, estes aglomerados mantiveram grande parte da sua matriz original. Por se estenderem ao longo de um eixo, tornam-se extremamente interessantes, pois permitem facilmente identificar as várias épocas de construção. Esta zona, por não estar regulada por um plano previamente desenhado, contém as mais variadas soluções arquitetónicas, revelando-se como se fosse uma espécie de “montra”, sendo possível apreciar a sua beleza intrínseca e a natureza em seu redor.

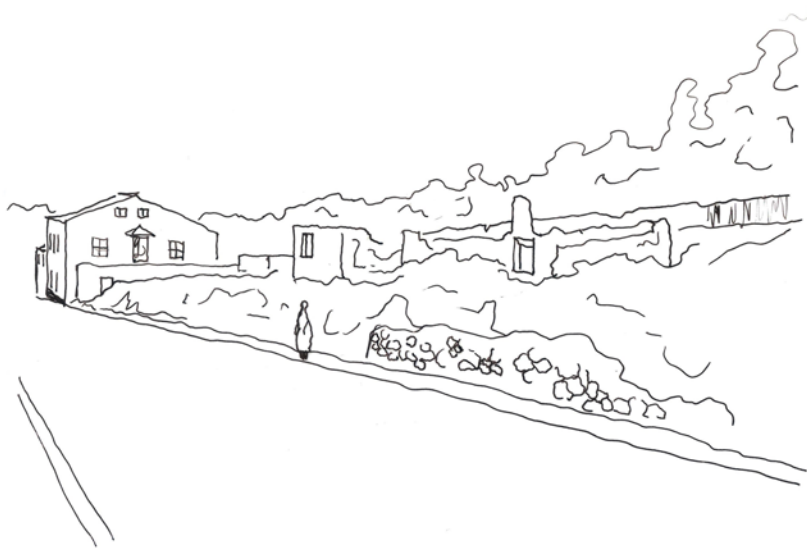




Fig. 29 - Caminhos de antigamente

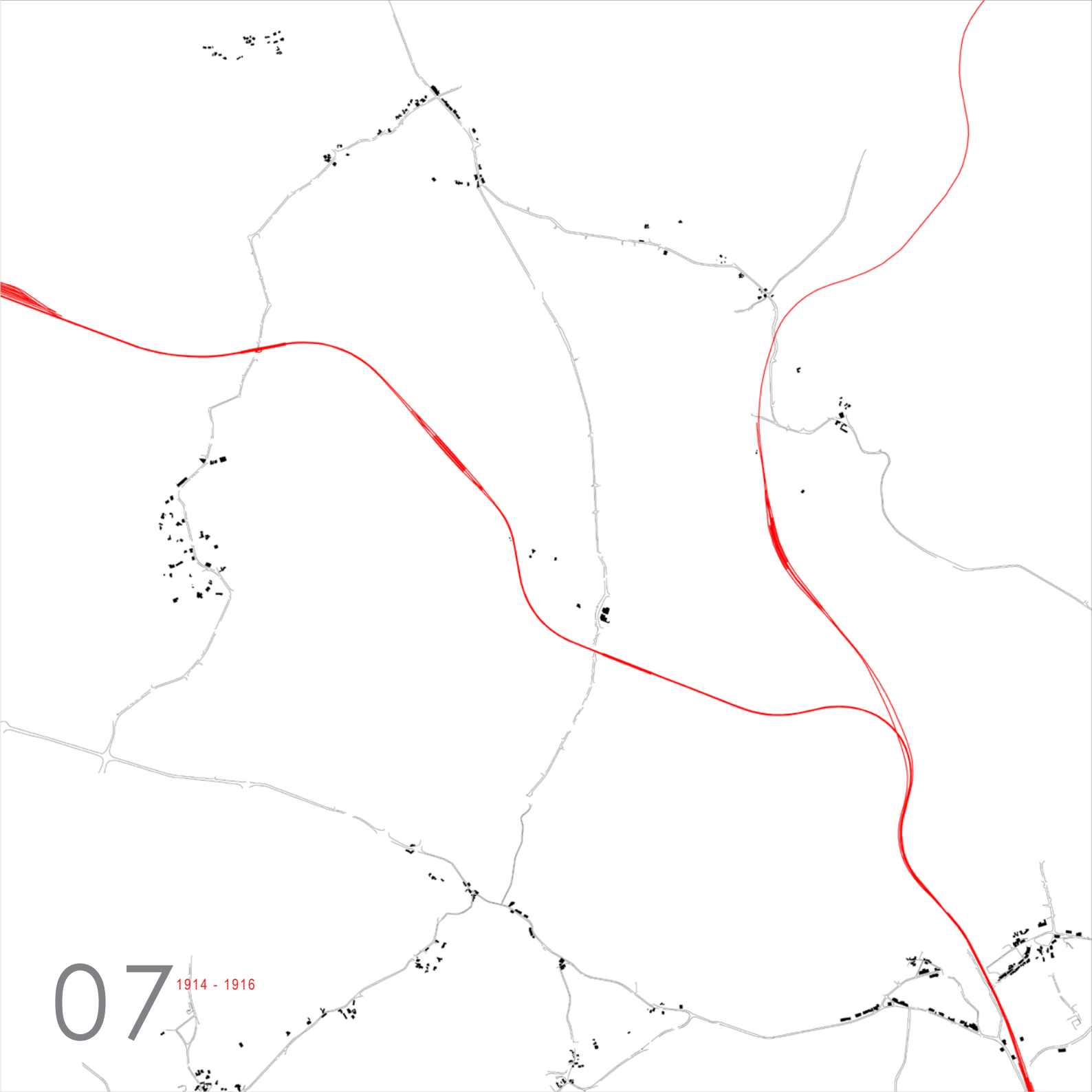
Esc. 1:25 000

Ano 2000

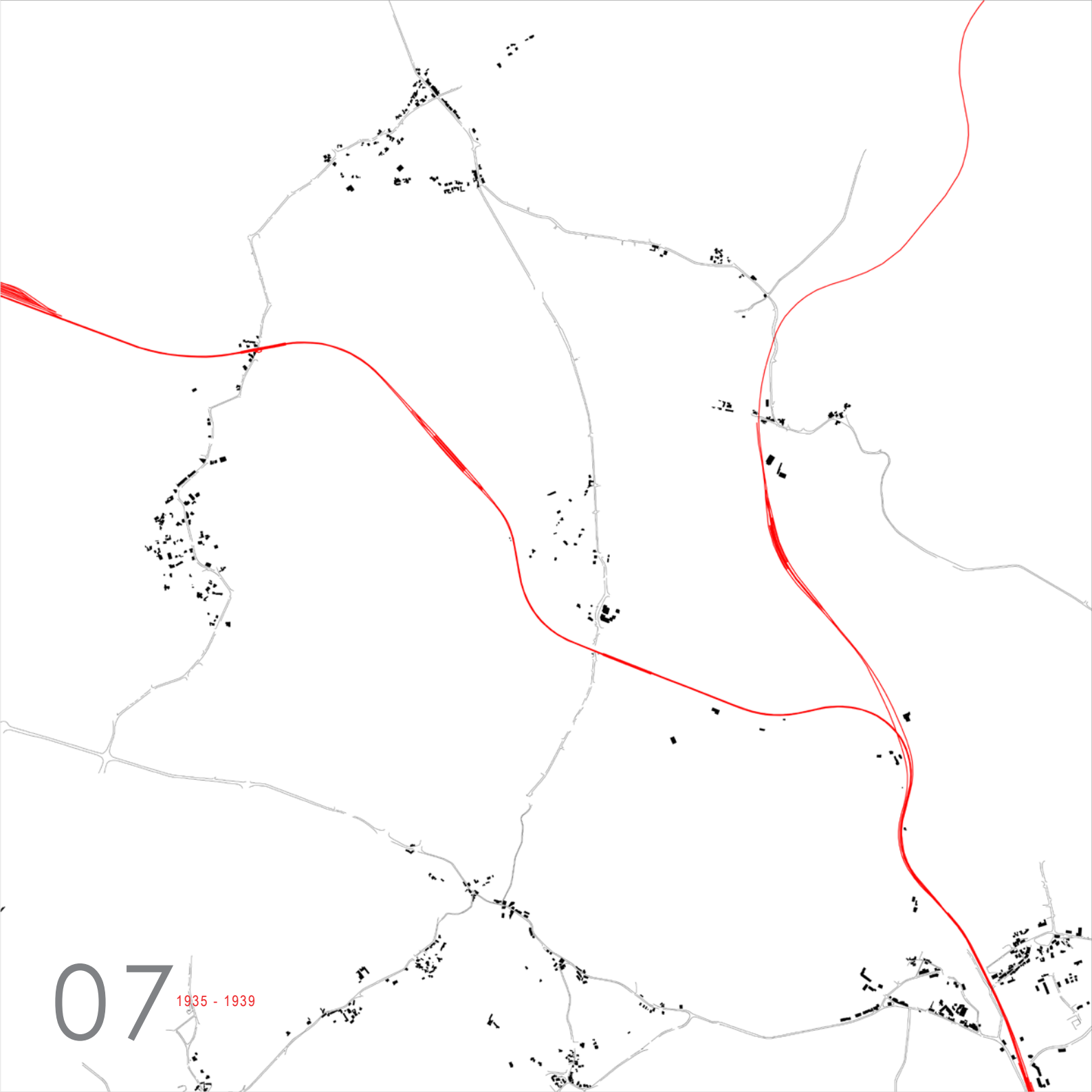




07 1893 - 1900

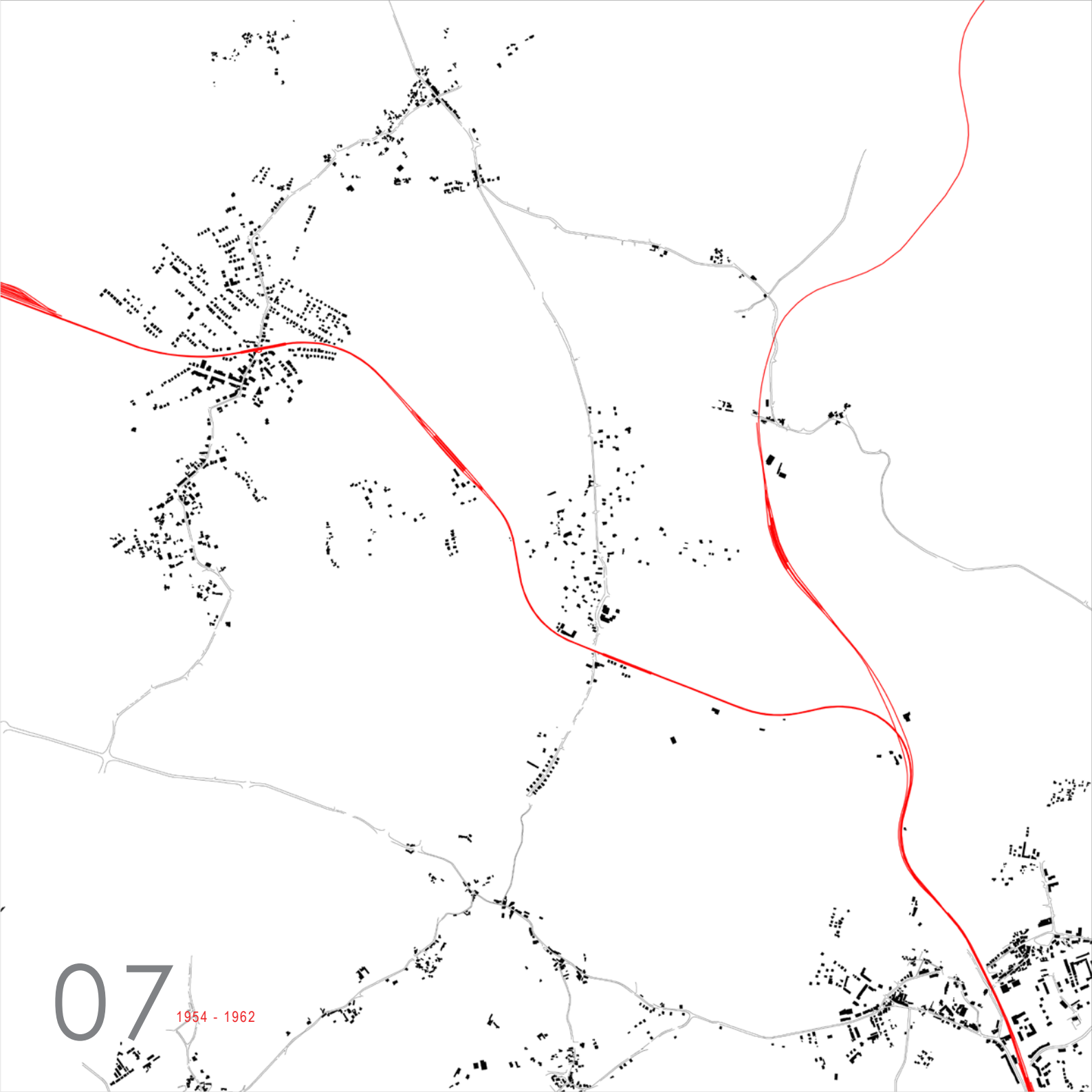


07 1914 - 1916



07

1935 - 1939



07

1954 - 1962

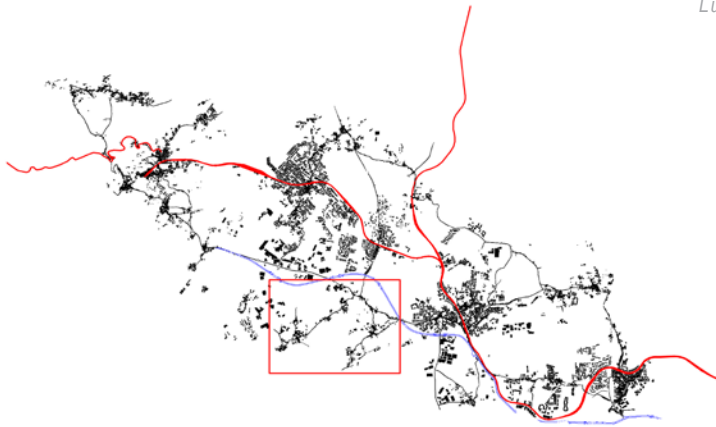


107

1992



07



07

RINCHOA

Rinchoa, pelo facto de estar inserida na freguesia de Rio de Mouro que, por sua vez, tem uma dimensão bastante extensa, torna-se uma zona mais difícil de quantificar em relação aos edifícios construídos durante os vários períodos. Esta freguesia teve o seu maior auge de construção entre as décadas de 1970 e 1990, sendo que, a partir da década de 1930 começou a ganhar contornos de maior expressão.

A partir de um olhar mais cuidadoso, ainda é possível identificar alguns exemplos de um passado mais distante. À semelhança de outras zonas do conselho, Rinchoa tem o seu núcleo mais antigo próximo da linha de comboio, sendo que, nos dias de hoje se torna difícil a sua perceção. Muitos dos edifícios mais antigos foram recuperados e os que ainda permanecem estão abandonados, "camuflados" na vegetação ou escondidos nas traseiras de outros edifícios.

Os maiores contrastes existem nas próprias ruas. De um lado da rua é possível vislumbrar um passeio feito de calçada portuguesa com um distanciamento generoso, seguido de um "prédio" de cores claras com materiais de construção correntes, de um estilo de arquitetura depurado e limpo com ritmos fortes. Do outro lado, encontra-se um muro de pedra, em que a cor há muito desapareceu, muito espesso, feito com alvenaria mista, rematado em cima por uma silhueta curva,

limitando uma propriedade privada com vegetação de altura elevada e densidade razoável, que algures tem, ou teve, uma construção, habitada ou não, em que o tempo claramente deixou marcas.

Mais do que grandes contrastes de arquitetura e construção, causados pelo tempo, são os modos de vida que saltam ao olhar. Estes lugares quase que se assemelham a “verdadeiras aldeias” dentro de um determinado núcleo mais urbano.



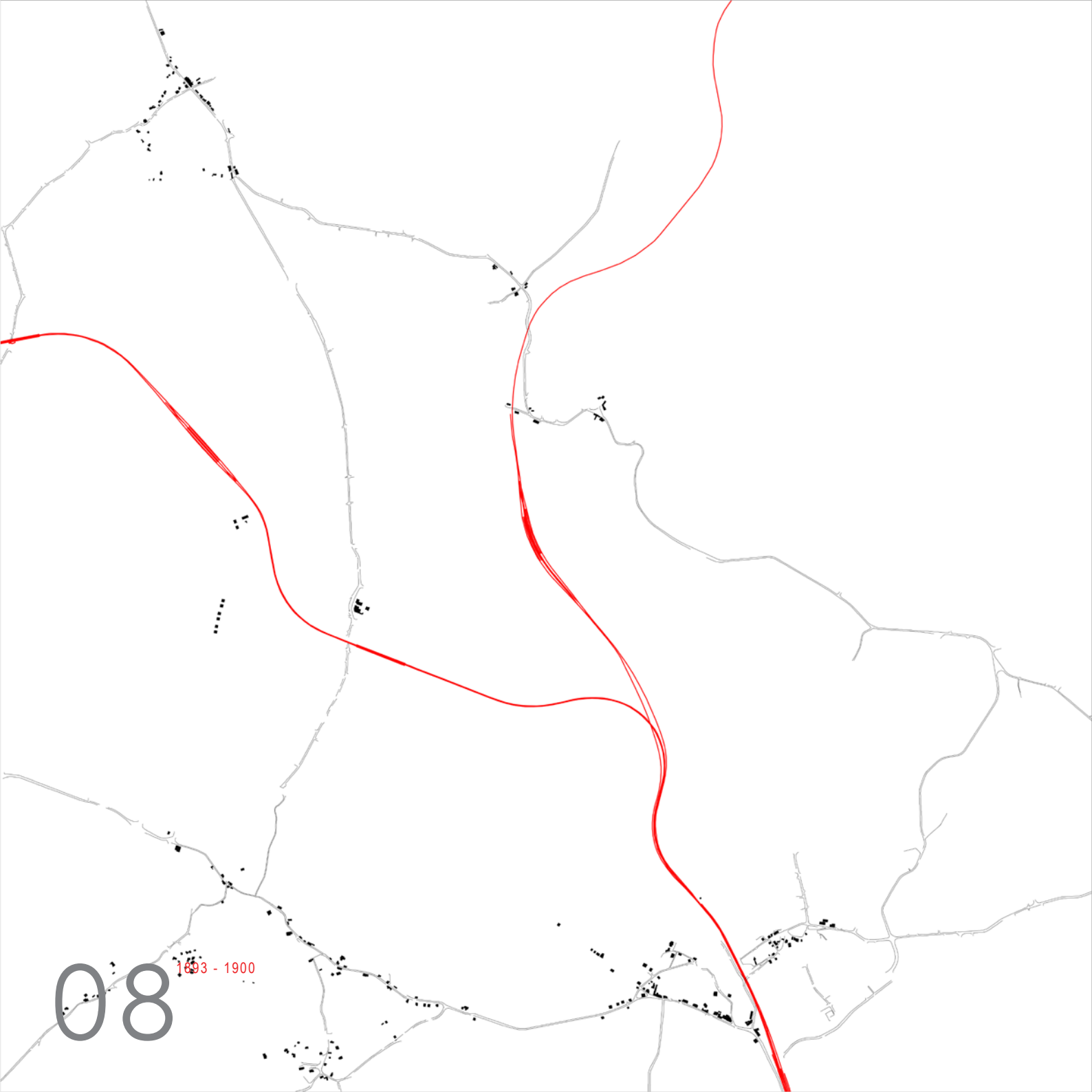


Fig. 31 - Escondido e Revelado - Confrontos

Esc. 1:25 000

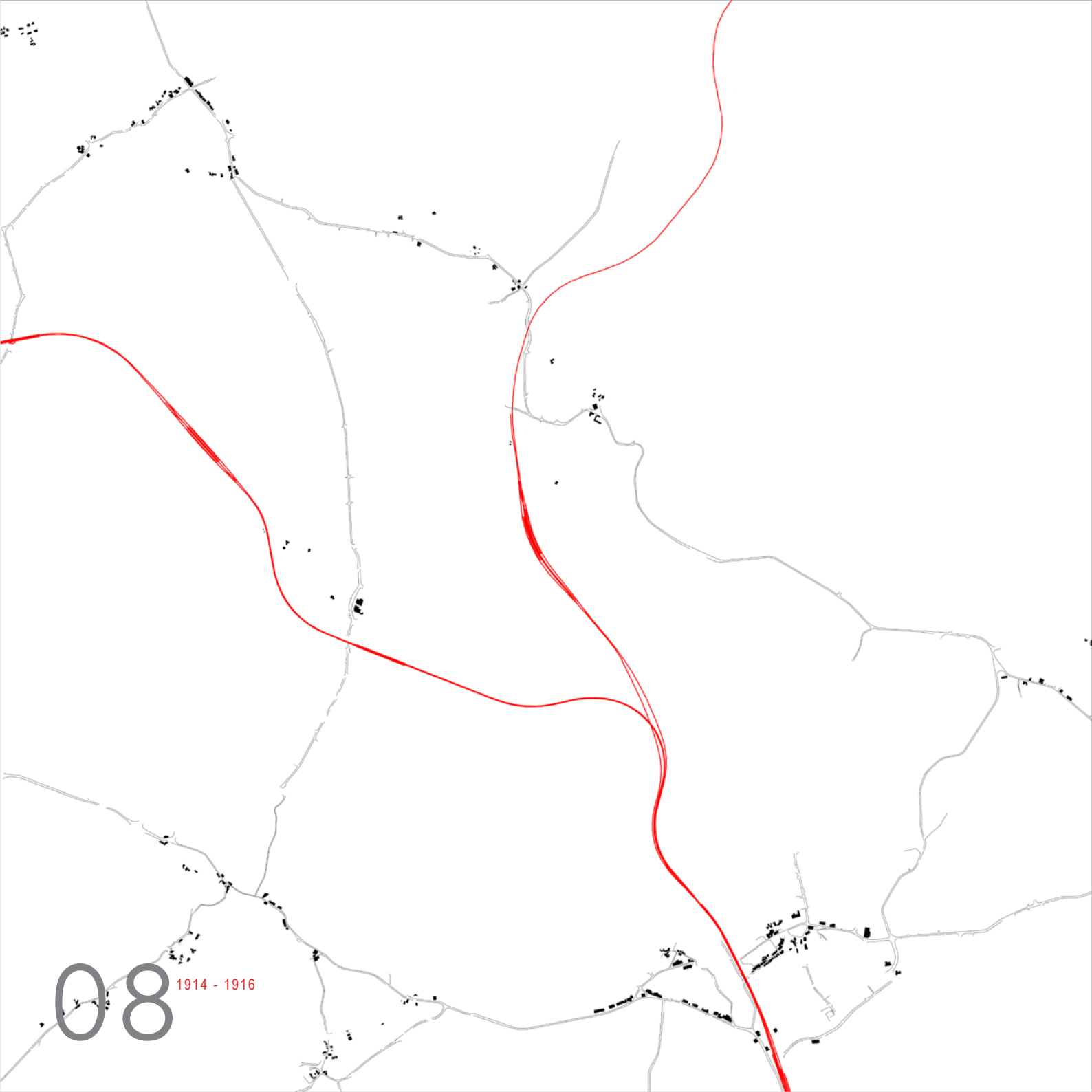
Ano 2000





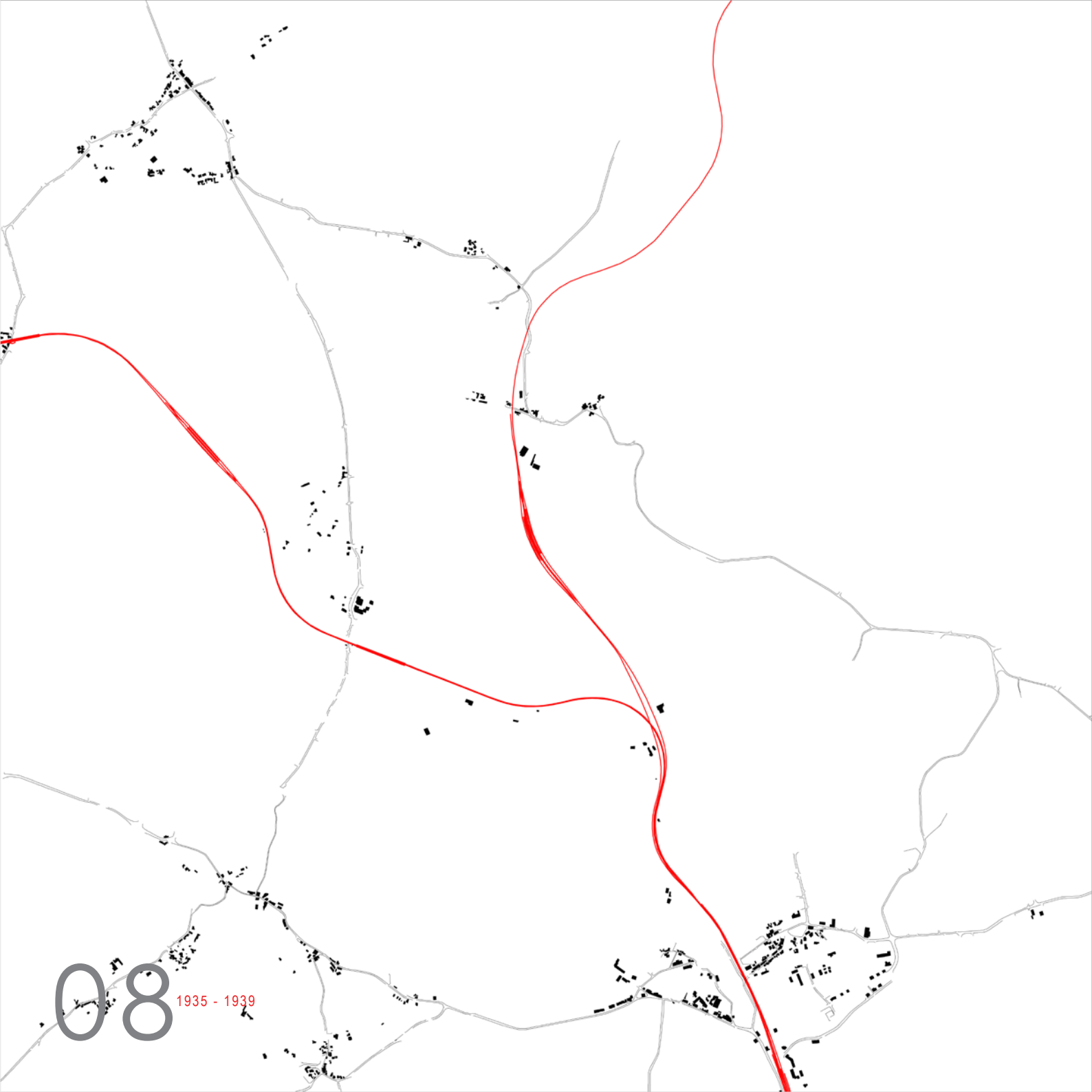
08

1893 - 1900



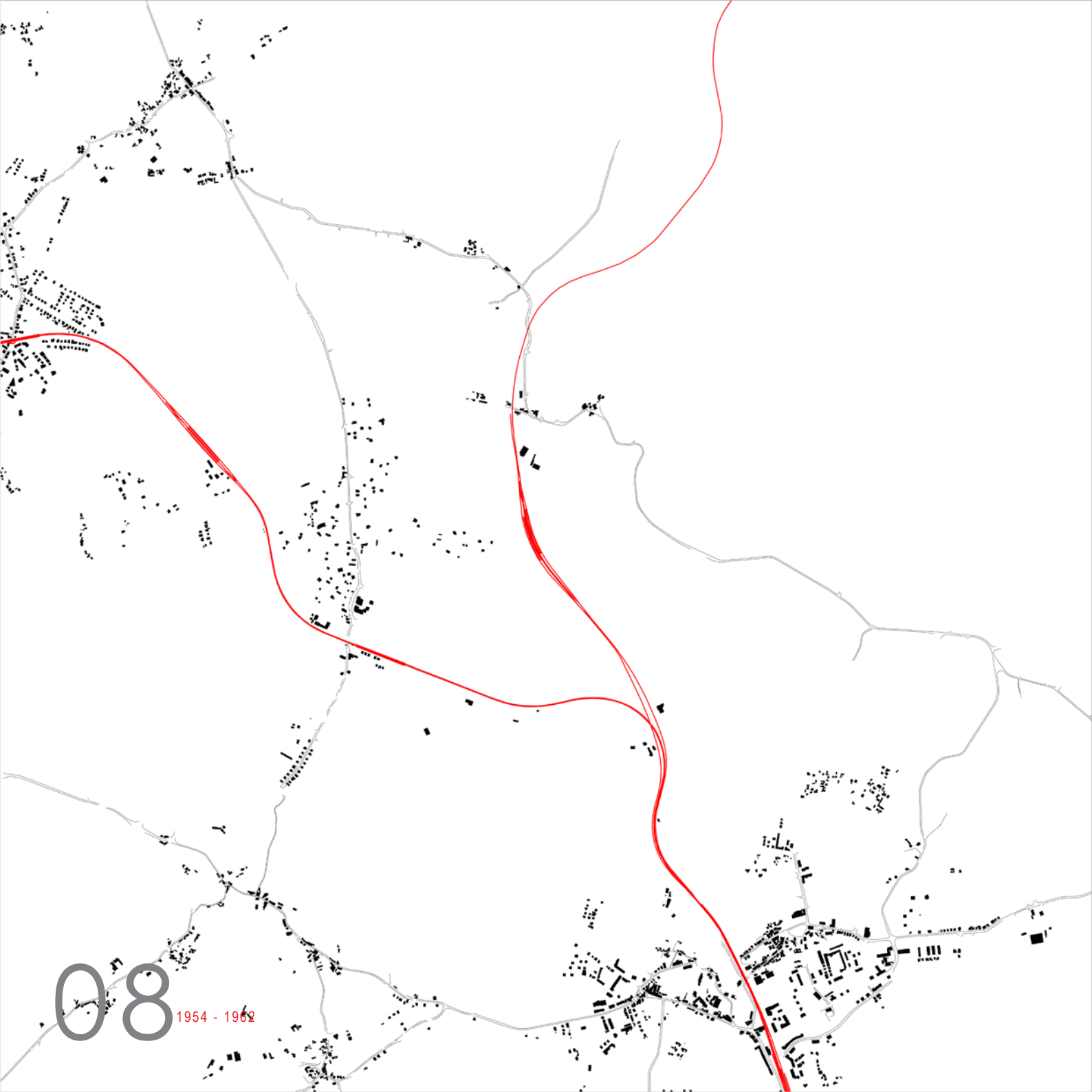
08

1914 - 1916



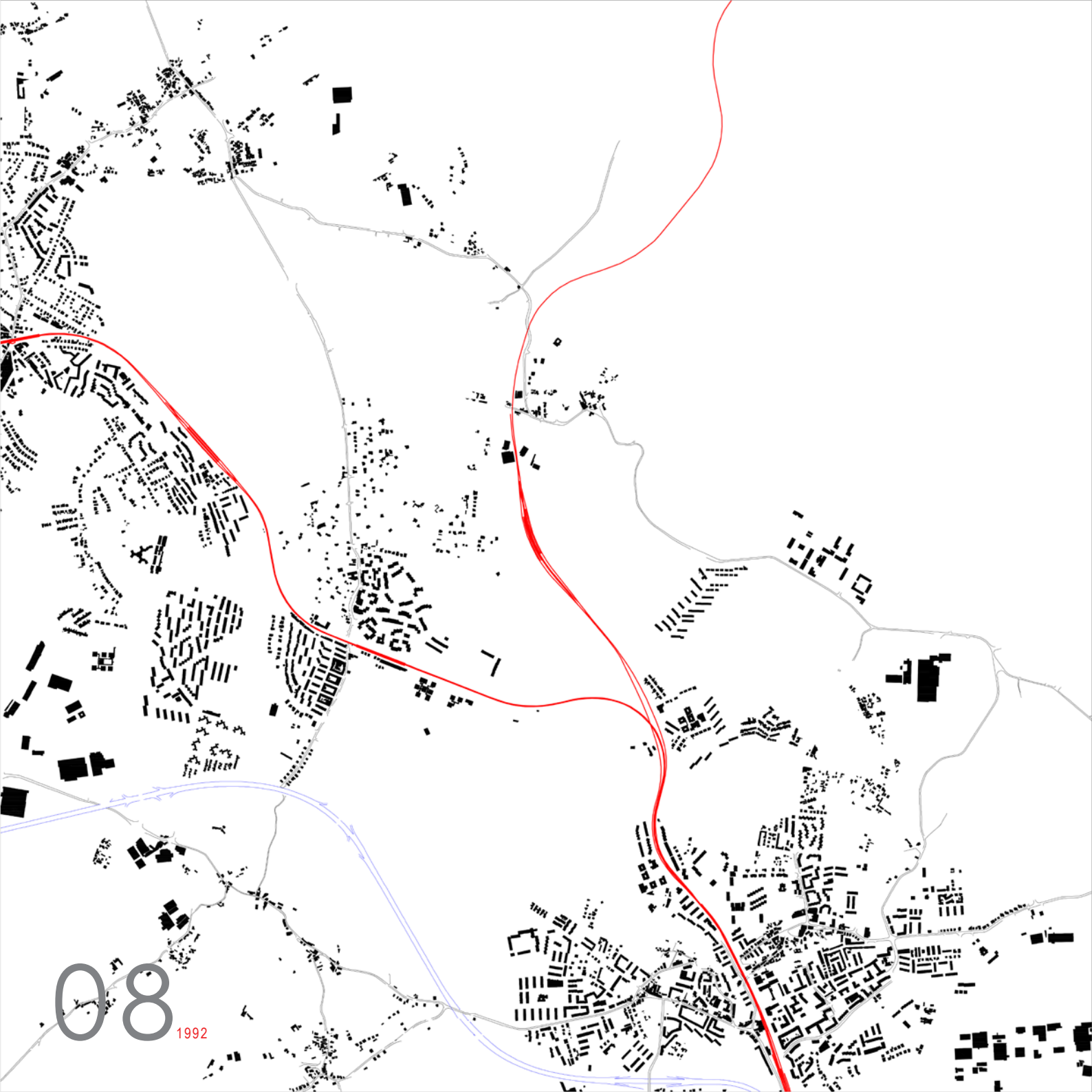
08

1935 - 1939



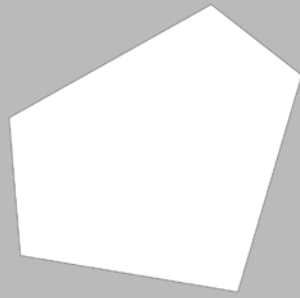
08

1954 - 1962

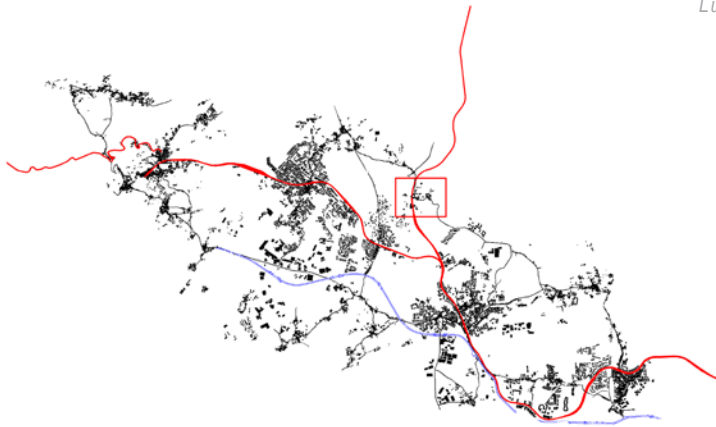


08

1992



08



08

MELEÇAS

Meleças pertence à freguesia de Belas e é o típico lugar rural com urbanizações em seu redor. As estradas, as vias rápidas e até mesmo a estação de comboio, fazem com que esta zona não se dissolva por completo na vegetação em seu redor.

Alguns lugares descritos neste trabalho apresentam uma certa ruralidade, mas este é, provavelmente, o melhor exemplo disso. Aqui é possível constatar a imensa quantidade de terrenos de cultivo e existência de vários animais de pasto.

As poucas construções que são possíveis de identificar como registo de épocas anteriores são, precisamente, as construções abandonadas, pois as que estão habitadas, por serem propriedades privadas, apresentam uma enorme variedade de formas, tornando-se mais difícil determinar a sua época de construção.

Neste lugar são possíveis de contabilizar 131 edifícios, maioritariamente, de habitação unifamiliar.



100| Fig. 32 - Cada um por si

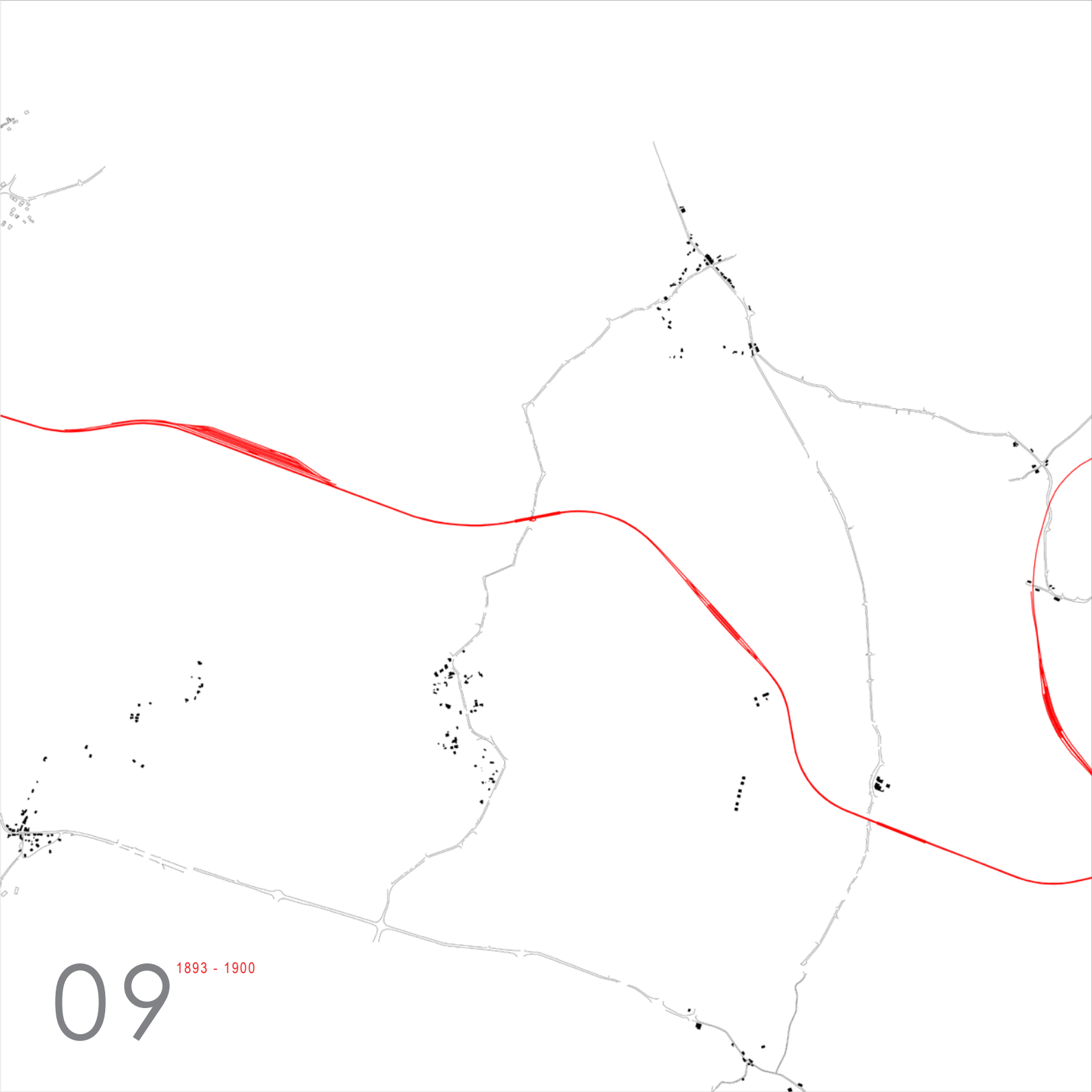


Fig. 33 - Ruralidade |101

Esc. 1:25 000

Ano 2000



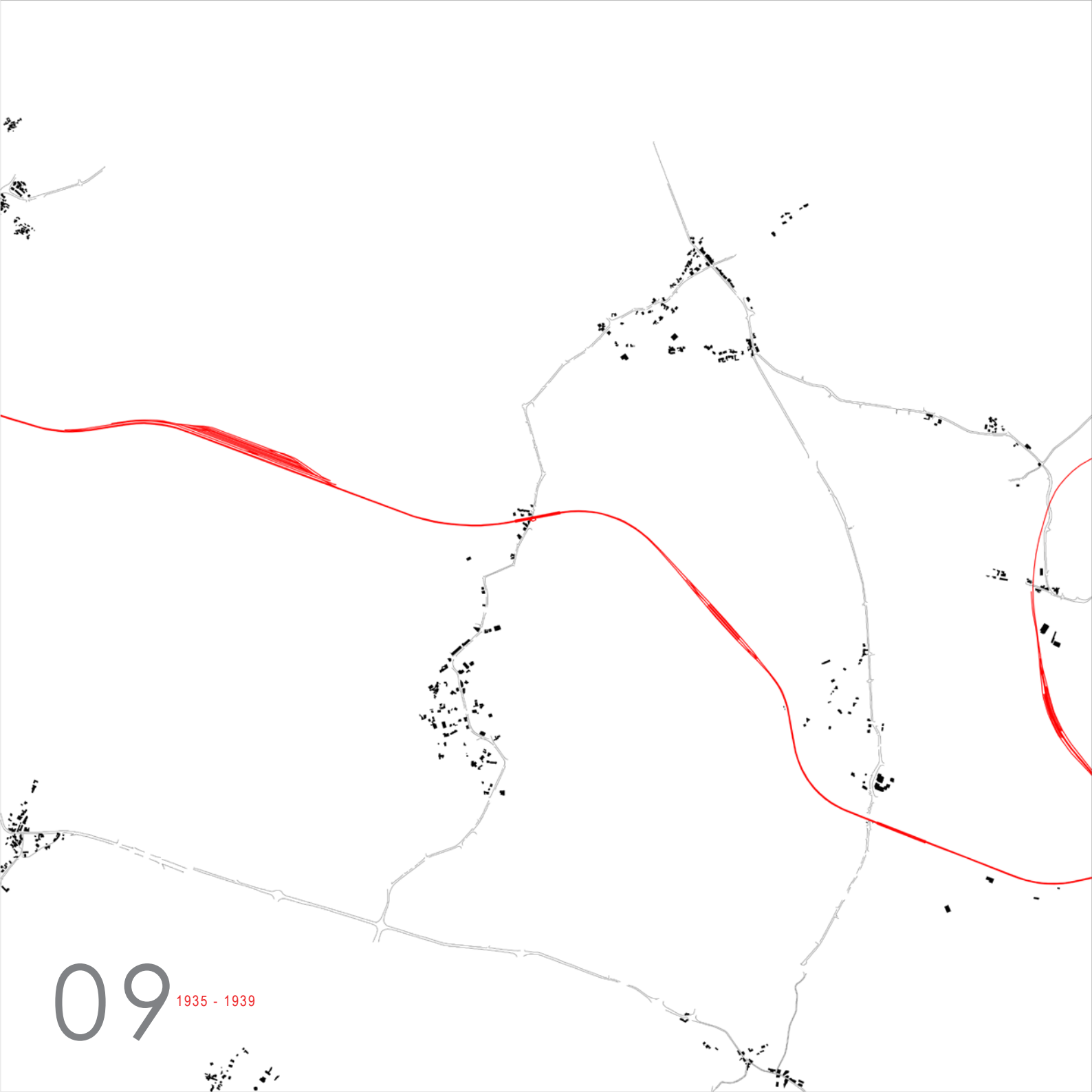


09

1893 - 1900

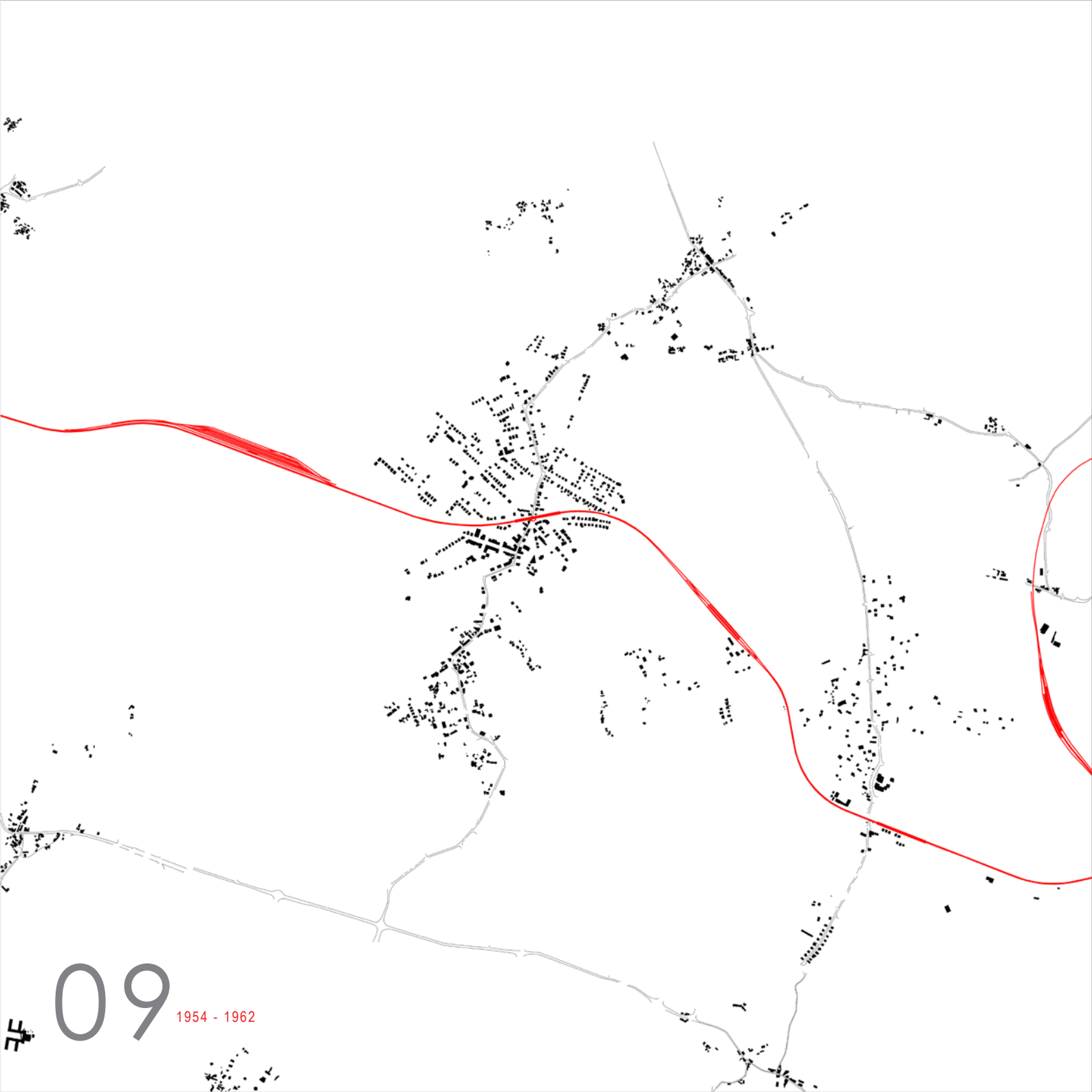


09 1914 - 1916



09

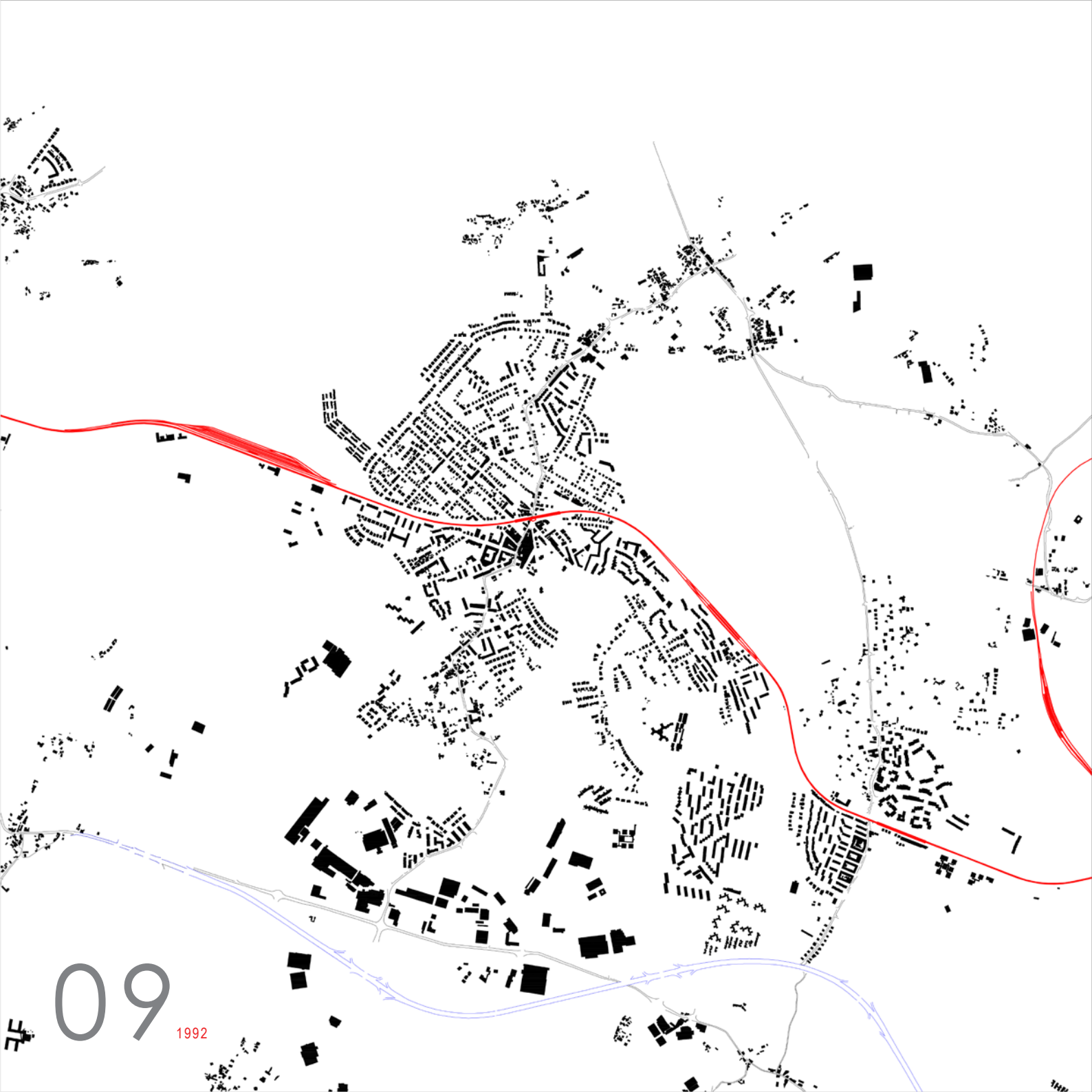
1935 - 1939



09

1954 - 1962

7E

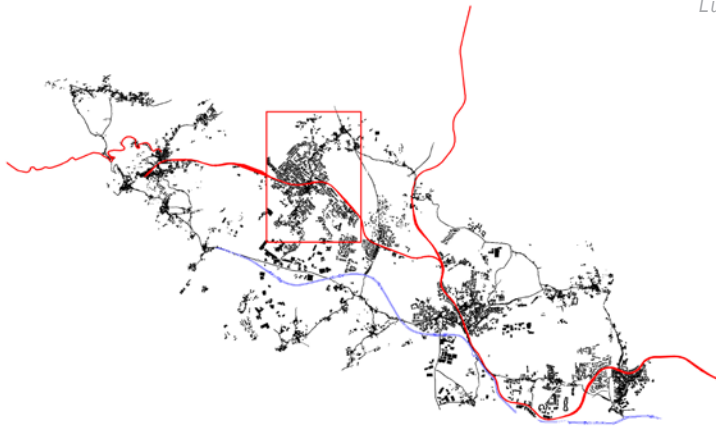


09

1992



09



09

MEM MARTINS

Mem-Martins é dos aglomerados com maior extensão territorial e é constituído, maioritariamente, por habitações unifamiliares, gerando uma imensa variedade de tipologias, épocas de construção, formas e cores.

O seu núcleo original, desencadeado, também, ao longo de um grande eixo viário, foi perdendo, com o decorrer dos anos, a sua forma original, tornando-se cada vez mais difícil a sua perceção. À data de 1946 existiam na freguesia 247 edifícios, sobretudo, no máximo com dois pisos. Entre a década de 1945 e a de 1990 a freguesia sofreu um aumento exponencial, no que diz respeito à construção, aumentando para um total de 4562 edifícios (Instituto Nacional de Estatística, s.d.).

Para realizar este trabalho, foi necessário visitar todos estes lugares à procura de situações que retratassem grandes contraste, o que nem sempre foi possível de registar fotograficamente.

A determinada altura, numa das visitas realizadas a este lugar, foi possível visualizar uma imagem que retratava, exatamente, o que se pretende demonstrar com este trabalho. Naquele preciso lugar, na intersecção de duas ruas, foi possível observar uma série de “prédios” que rodeavam um considerável conjunto de casas de um só andar, de construção bastante humilde, todas diferentes, mas todas iguais. Por de trás deste conjunto mais humilde existiam ainda duas casas de

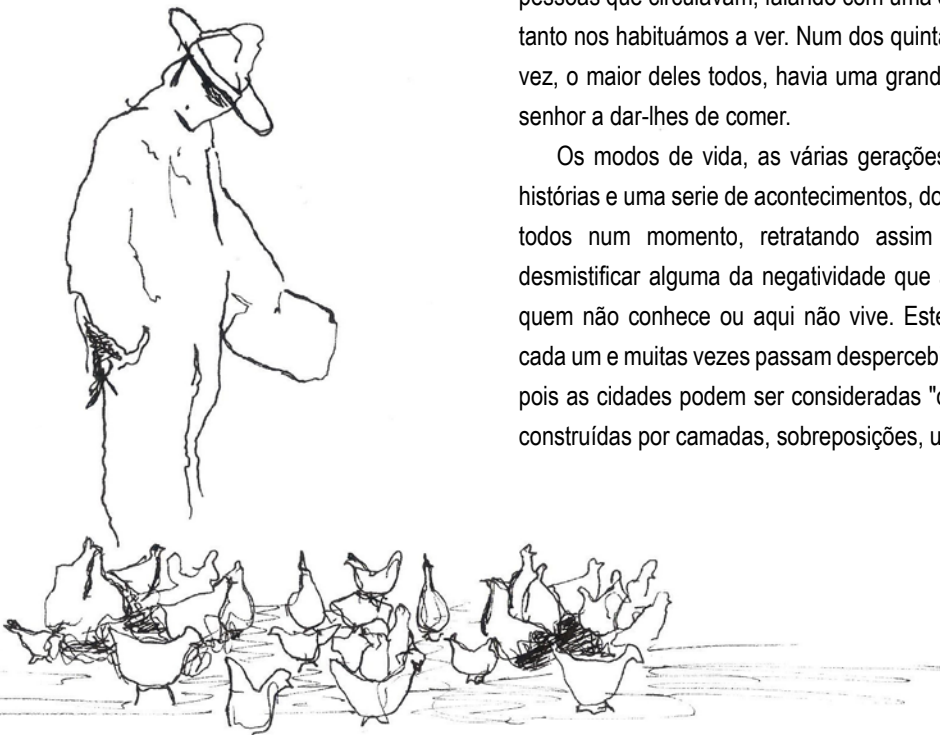


104| Fig. 34 - Abandono

dois pisos já abandonadas, com os telhados a cair e a vegetação que parecia não tardar a "engolir" o restante, as suas traseiras eram pegadas com as traseiras das casas mais pequenas ainda habitadas, todas com as portas viradas para a rua, formando uma pequena ilha.

Os "prédios", que vieram posteriormente, possuíam arcadas onde existiam lojas e cafés, os passeios eram largos e com estacionamento e as pessoas circulavam com bastante afluência. Na pequena "ilha" de casas era possível identificar a enorme quantidade de utensílios mal arrumados num ou noutro quintal. Numa das casas havia uma senhora idosa na janela que simplesmente observava as pessoas que circulavam, falando com uma ou outra, uma das imagens típicas que tanto nos habituámos a ver. Num dos quintais das casas mais pequenas, por sua vez, o maior deles todos, havia uma grande quantidade de galinhas soltas e um senhor a dar-lhes de comer.

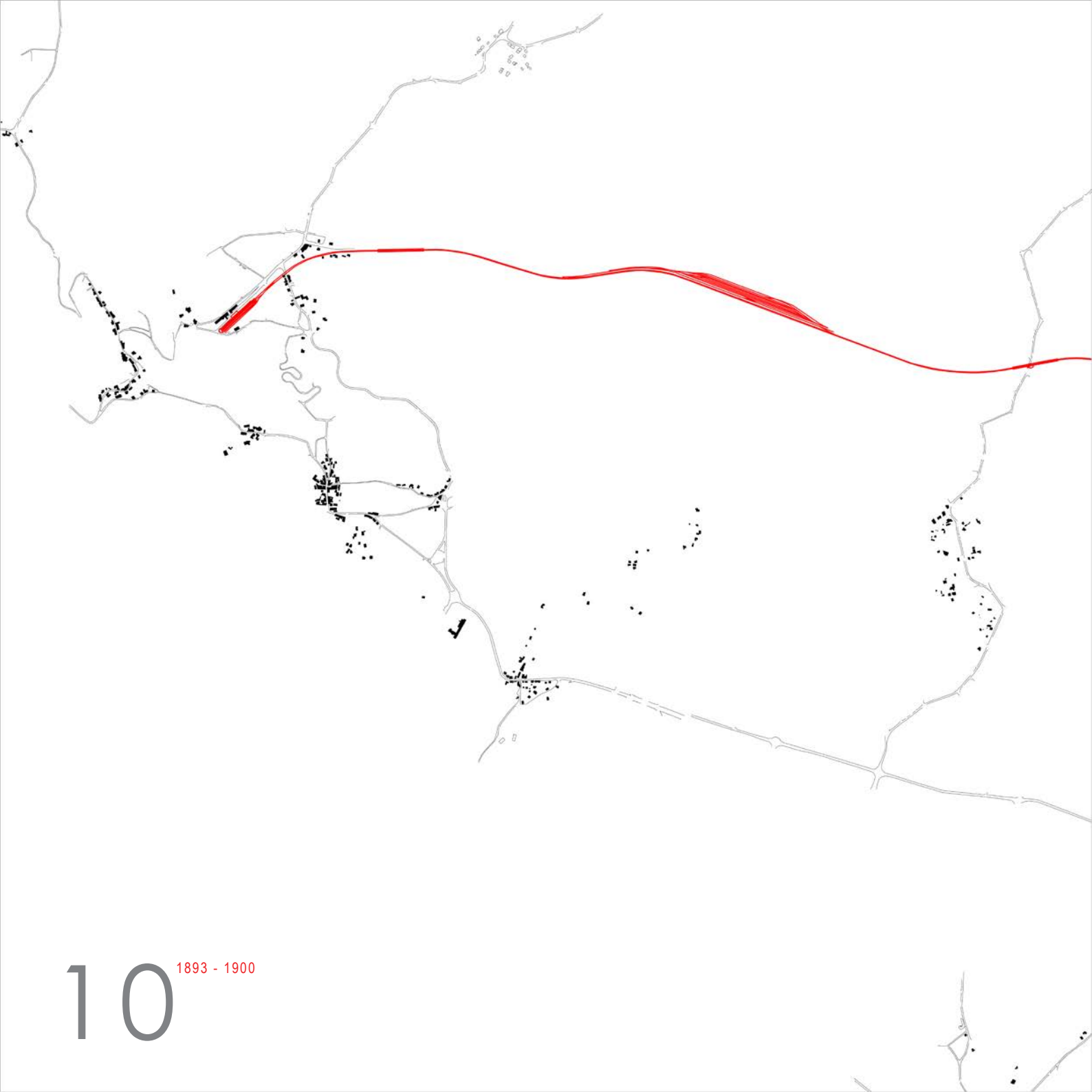
Os modos de vida, as várias gerações, os edifícios que, por si só, contam histórias e uma serie de acontecimentos, do mais urbano ao mais rural, confluíram todos num momento, retratando assim este lugar, servindo também para desmistificar alguma da negatividade que alguns destes sítios possam ter, para quem não conhece ou aqui não vive. Estes lugares entraram no quotidiano de cada um e muitas vezes passam despercebidos, mas estão e sempre estiveram lá, pois as cidades podem ser consideradas "organismos vivos" e serão certamente construídas por camadas, sobreposições, umas atrás das outras.



Esc. 1:25 000

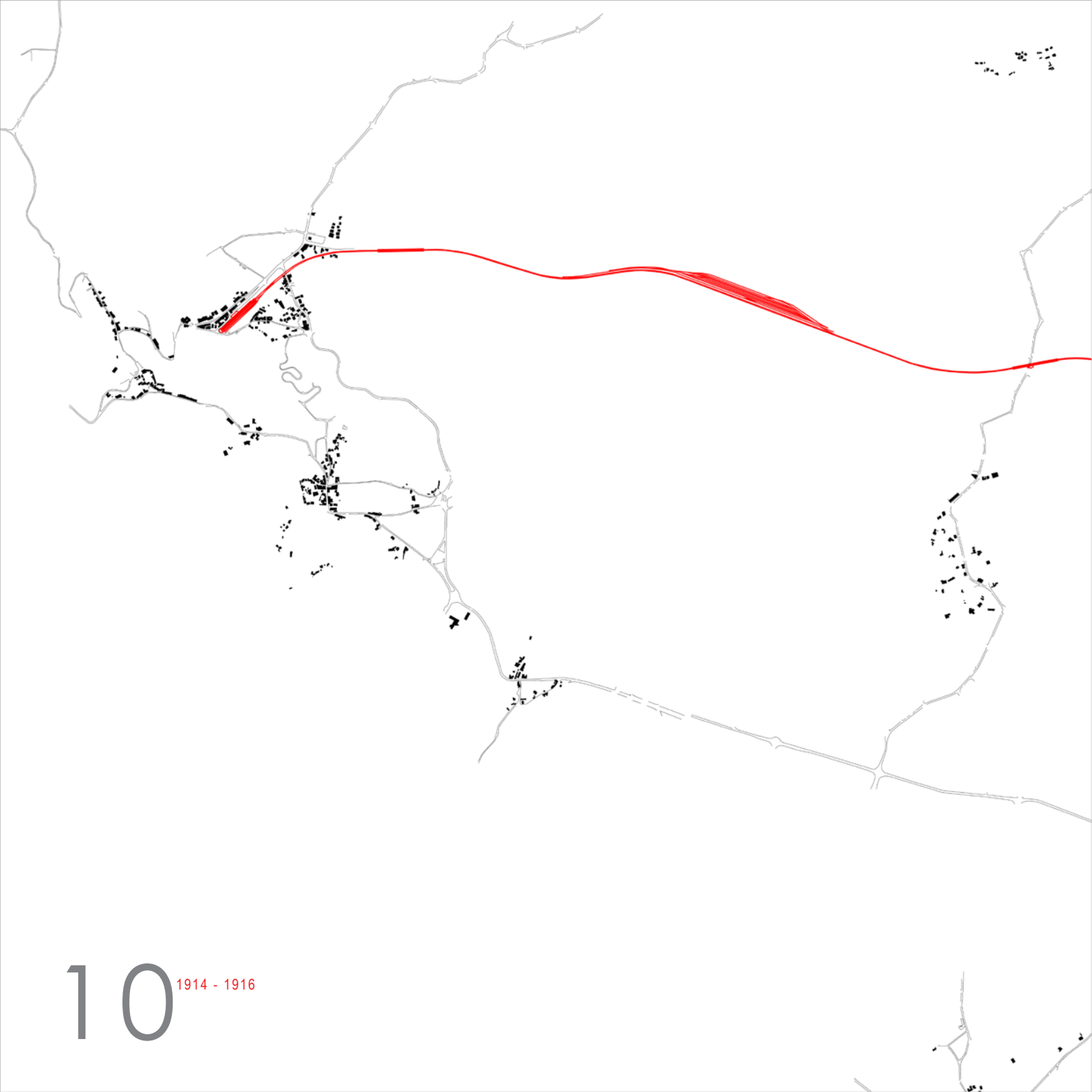
Ano 2000



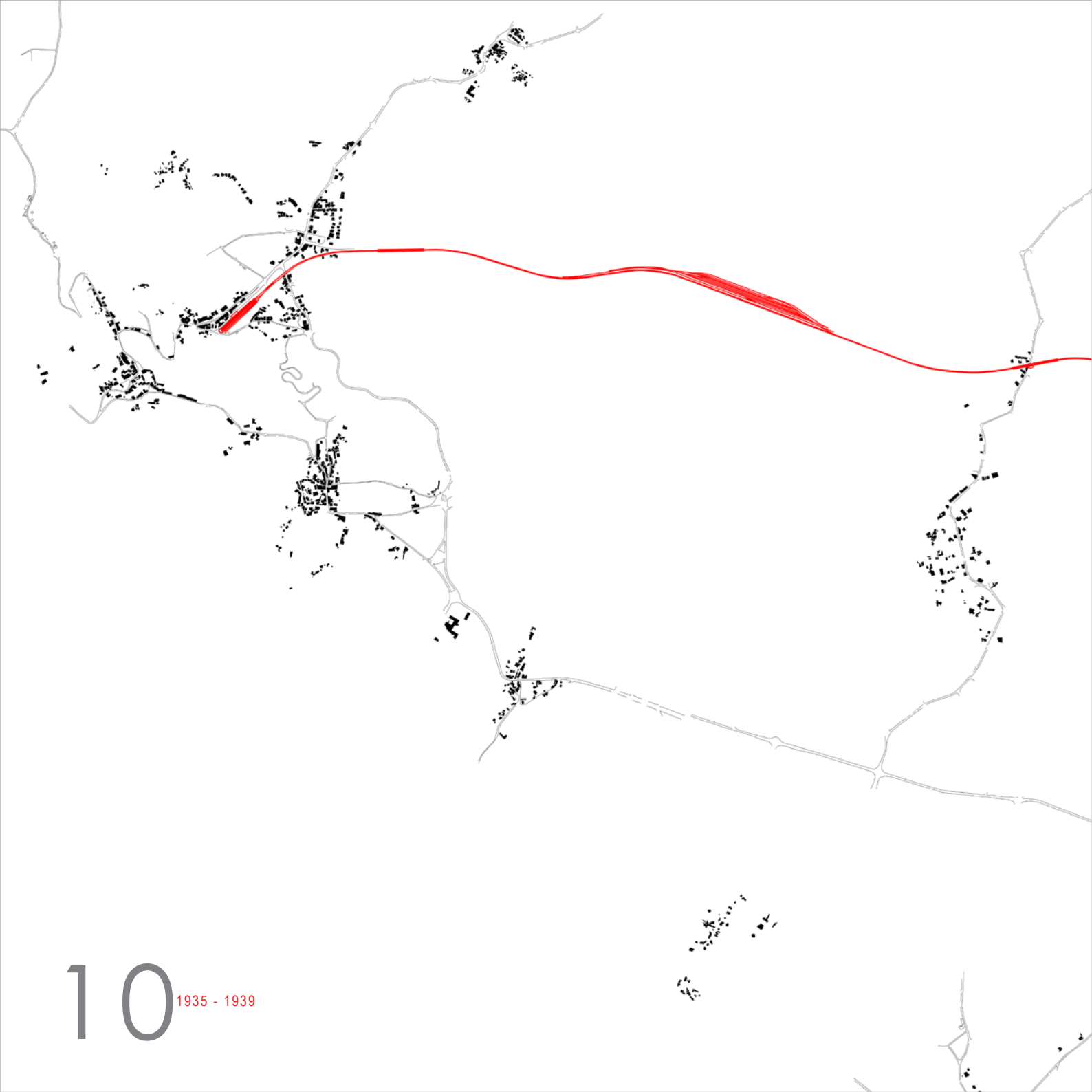


10

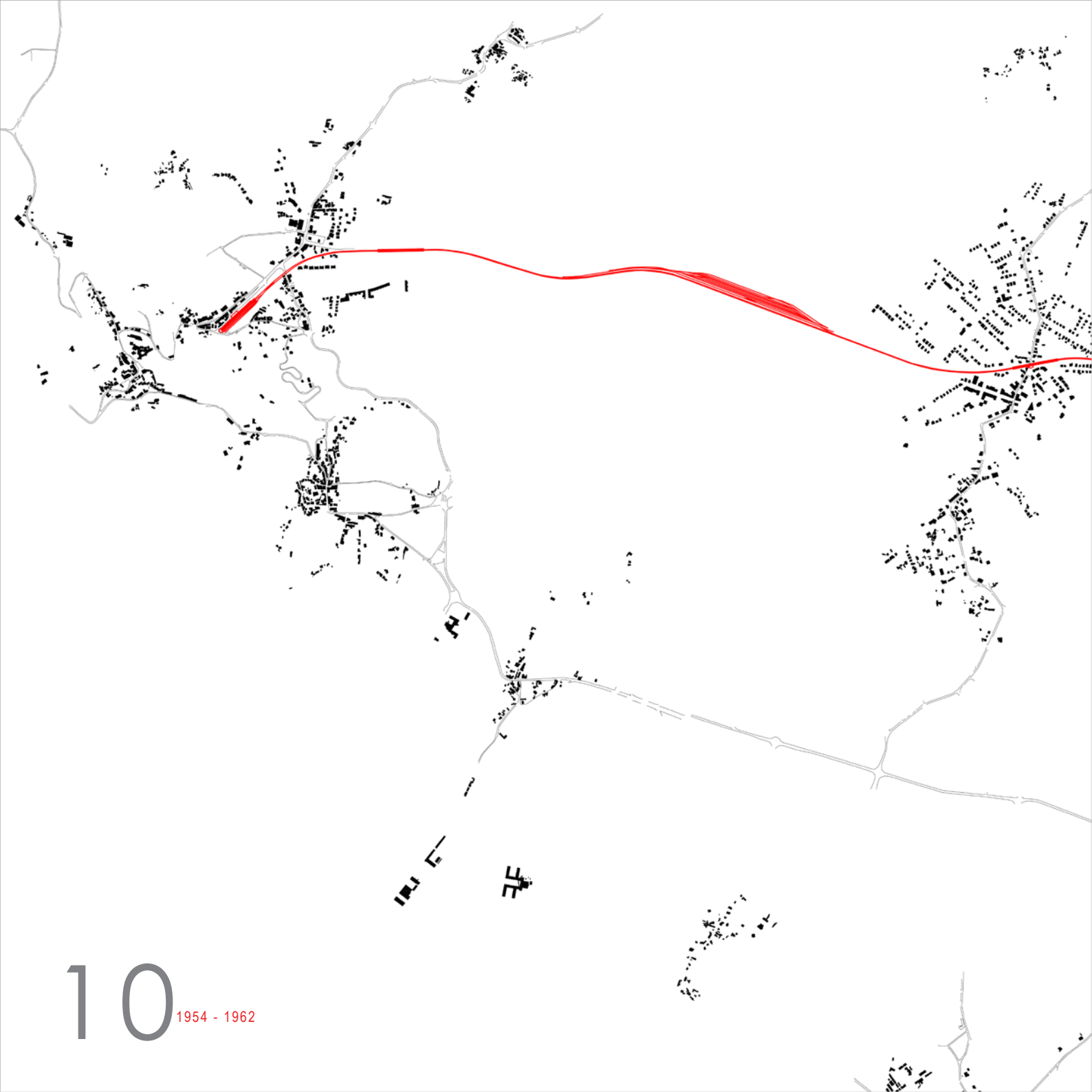
1893 - 1900



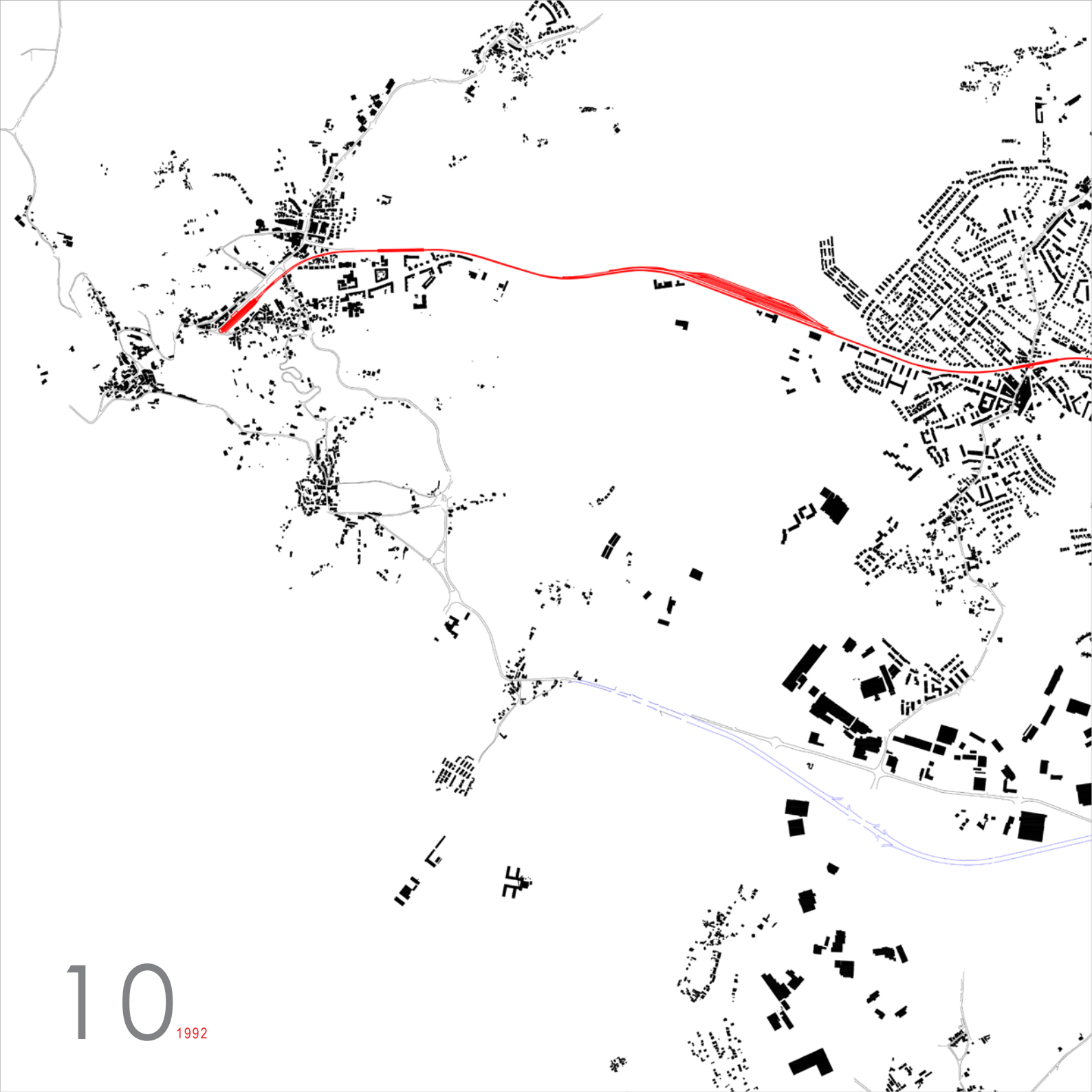
10 1914 - 1916



10 1935 - 1939



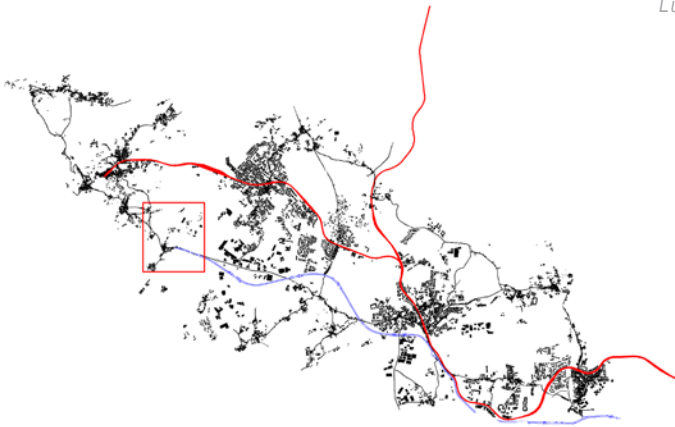
10 1954 - 1962



10
1992



10



10

RANHOLAS

Ranholas um lugar com características menos urbanas, onde os arruamentos e as construções se dissolvem com a paisagem, onde a magia de Sintra está mais presente e o passado é mais perceptível.

Este lugar é constituído por um conjunto de propriedades privadas que, no seu todo, formam um lugar com uma considerável dimensão territorial. Ao contrário de outras zonas mais urbanas, Ranholas, não se apresenta com uma malha ortogonal assumida e várias frentes construídas, mas sim com uma serie de arruamentos sinuosos, bastante adaptados ao terreno e construções com uma vasta diversidade de formas, cores e, sobretudo, épocas.

O distanciamento desta zona de outras zonas mais urbanas e da linha do comboio fez com que adquirisse características próprias, mantendo, ao longo dos anos, grande parte da sua matriz original e, mais do que isso, os modos de vida.

Ranholas é uma "verdadeira aldeia" servida pelo movimento de um eixo viário que, a partir desta zona, deixa de ser IC19 e transforma-se num dos principais acessos à Serra de Sintra.



108| Fig. 35 - Telhados, Paredes e Vegetação



Fig. 36 - Fonte de água em Ranholas, 1929

Esc. 1:25 000

Ano 2000





1 1

1893 - 1900



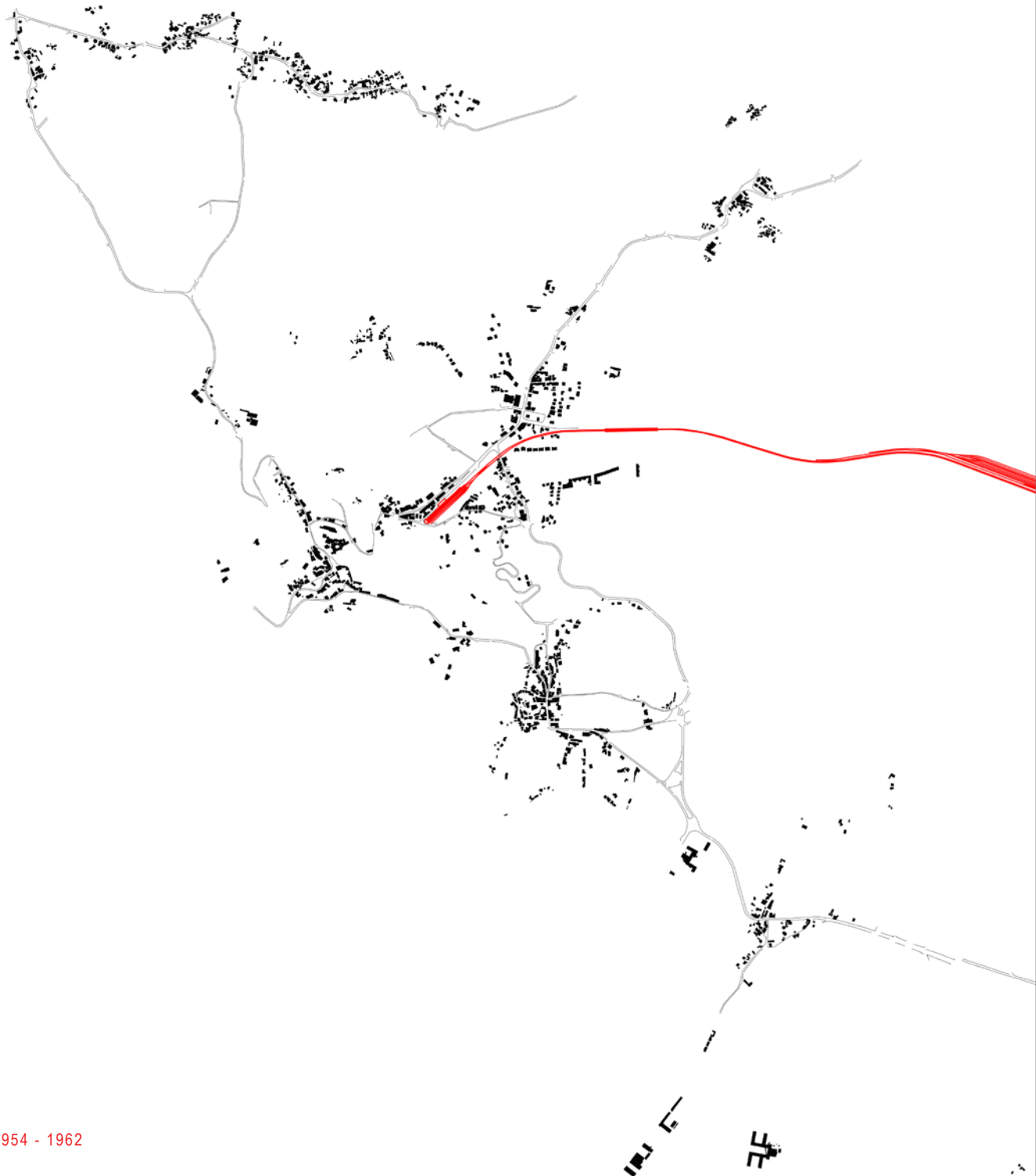
1 1

1914 - 1916



1 1

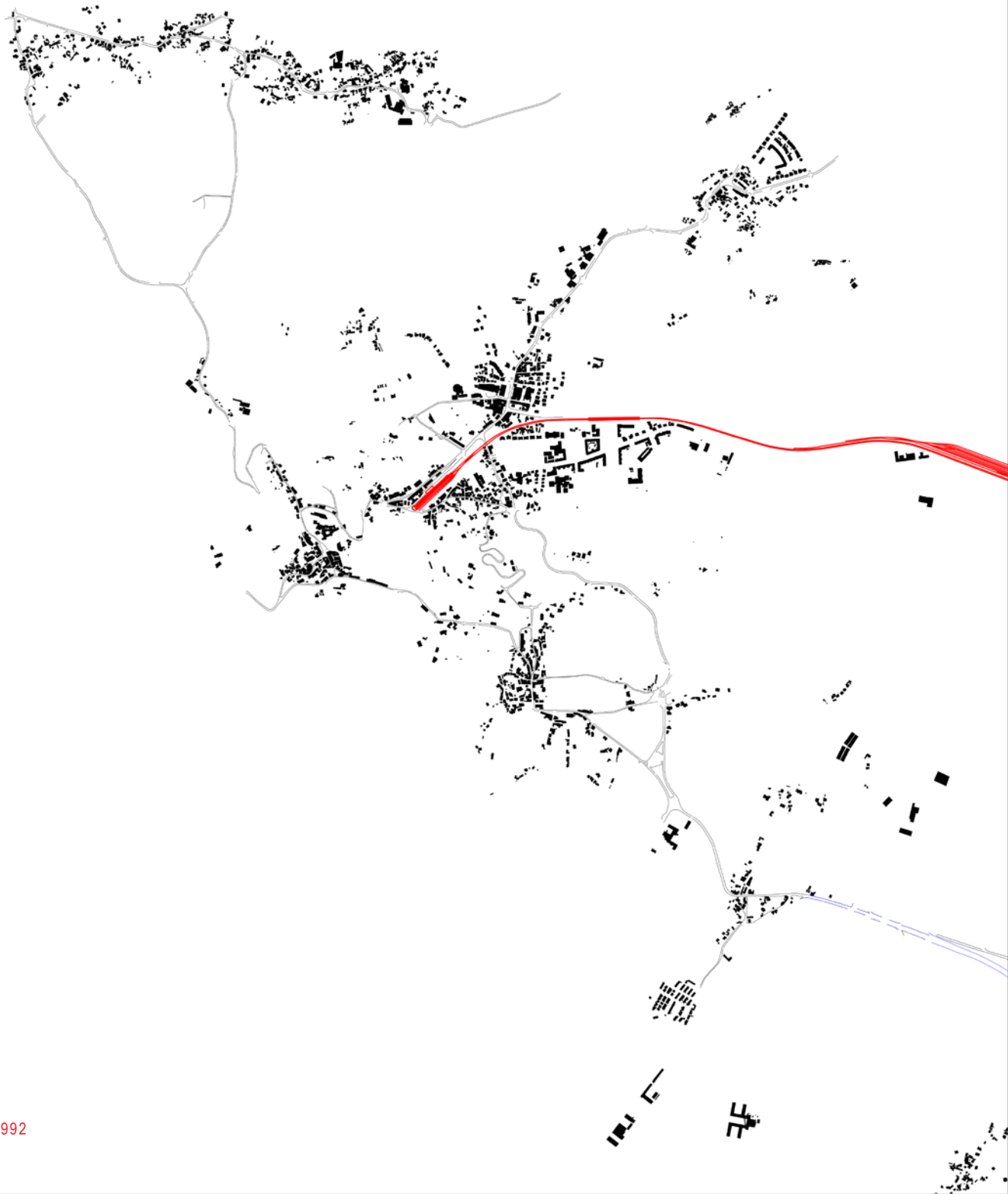
1935 - 1939



1 1

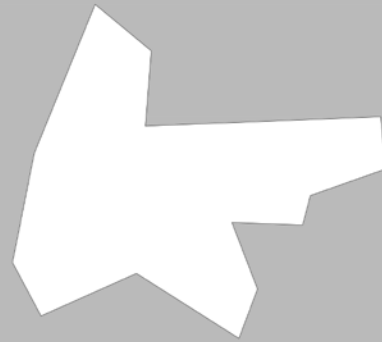
1954 - 1962

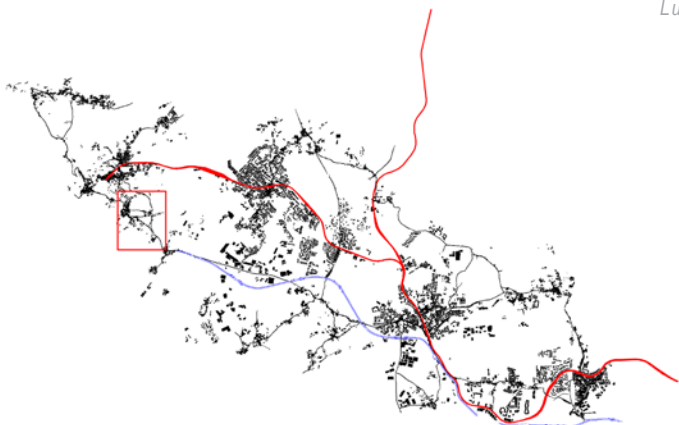
100 E
50 E



11

1992





11

SÃO PEDRO

São Pedro é uma das zonas que compõem os aglomerados da Serra de Sintra e tem características muito próprias no que toca à mística, à arquitetura e à paisagem.

Todos os aglomerados da serra estão protegidos pelo Plano de Urbanização de Sintra do Arquiteto e Urbanista Étienne de Gröer, datado de 1948/49. Este plano foi extremamente importante, pois impediu o crescimento desmesurado dos aglomerados, a perda de vegetação, preservou os vários monumentos presentes e, essencialmente, o caráter rústico da serra.

Foi devido às poucas e minuciosas intervenções que estes aglomerados têm vindo a manter-se fieis aos padrões originais ao longo dos anos, preservando uma identidade muito própria. Aqui, ao contrário de outras zonas, é mais fácil identificar algo novo, recente, em contraste ao que já lá está e que faz parte.



112| Fig. 37 - Protecção



Fig. 38 - Fonte de água em São Pedro de Peneferim

Esc. 1:25 000
Ano 2000



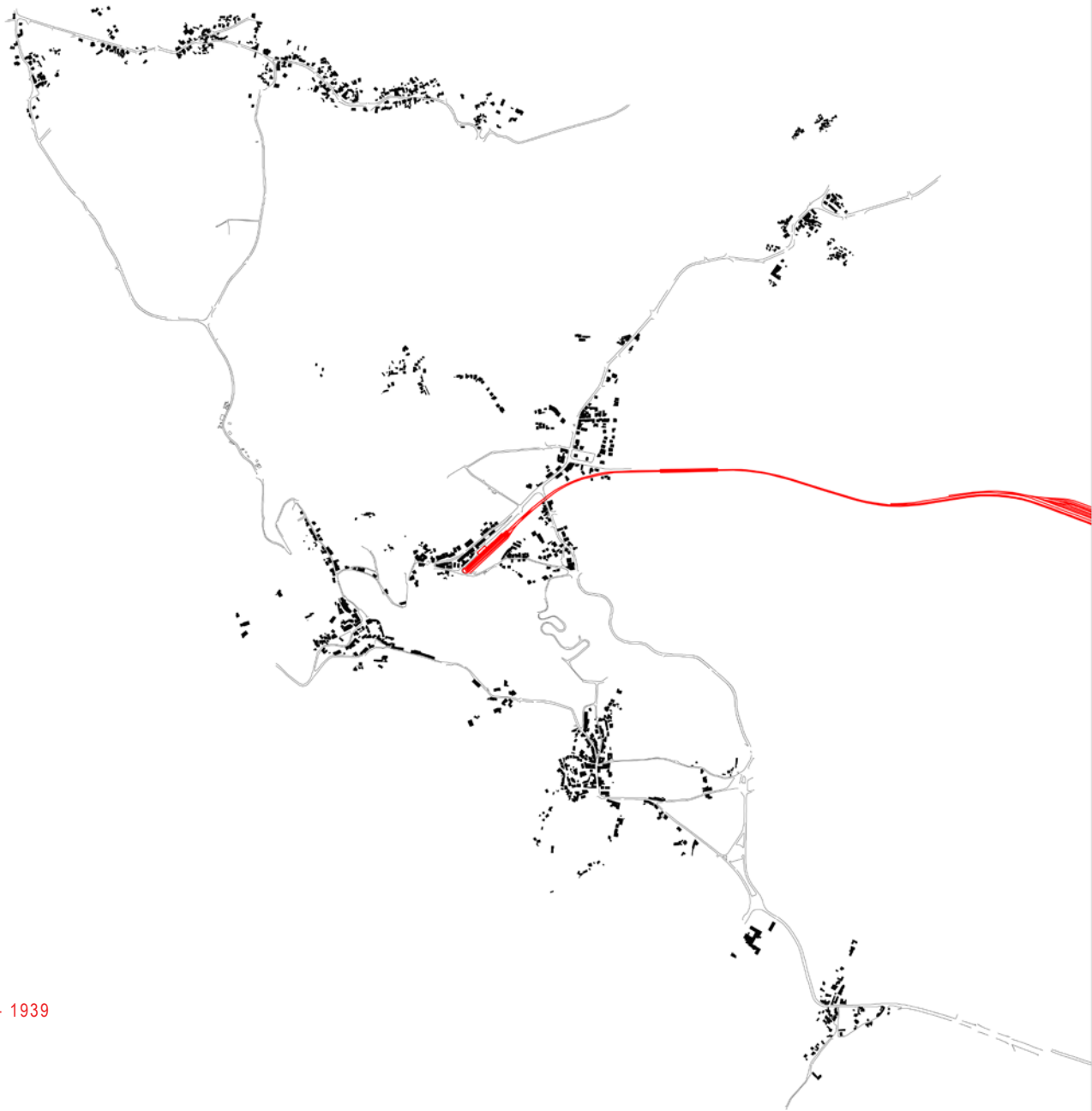
12

1893 - 1900

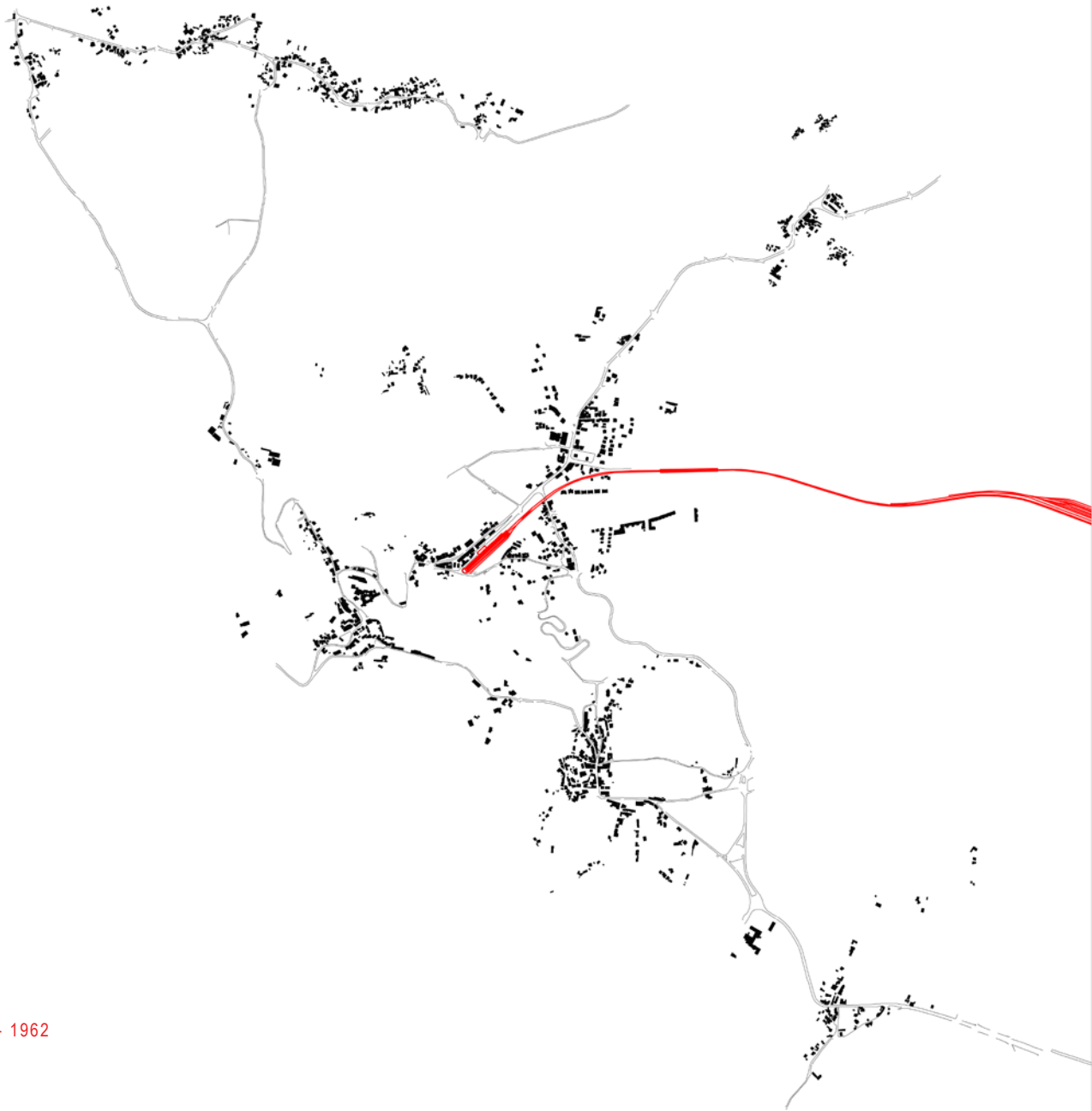




12 1914 - 1916

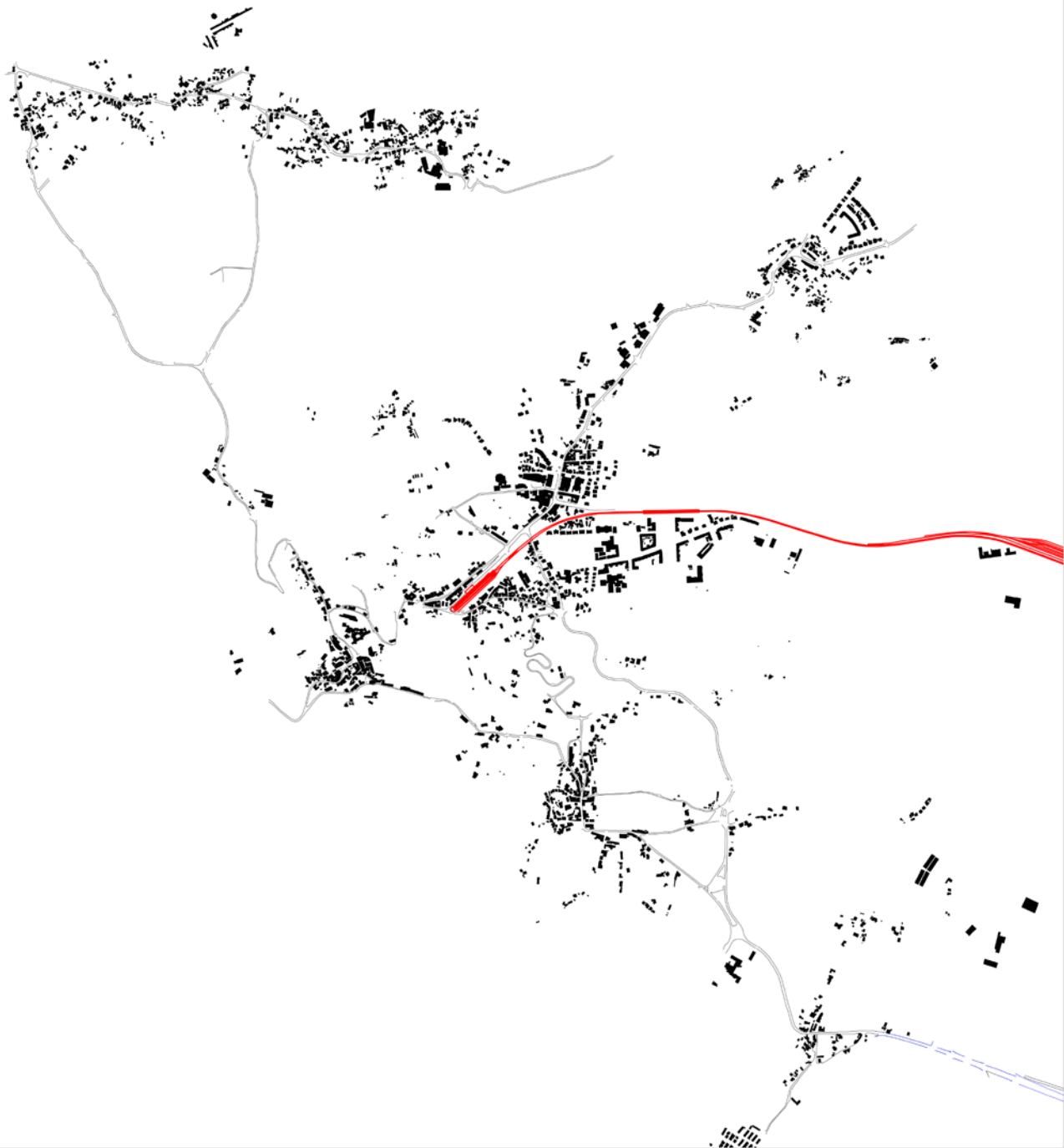


12 1935 - 1939



12

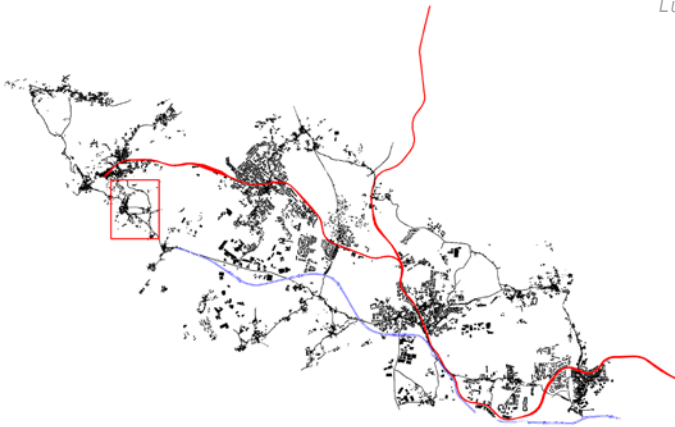
1954 - 1962



12
1992



12



12

SÃO MARTINHO

Pouco há a acrescentar ao ponto anterior contudo, é importante referir que é aqui que se localiza a chamada "Vila de Sintra". Aqui se encontram alguns dos monumentos tão famosos entre os turistas que visitam a Serra todos os dias ao longo do ano, mais concretamente o Palácio Nacional de Sintra, a Quinta e o Palácio da Regaleira, os Jardins e o Palácio de Seteais, entre outros.



116| Fig. 39 - Poço Inicial, Quinta da Regaleira em São Martinho



Fig. 40 - Recantos, São Martinho

Esc. 1:25 000
Ano 2000



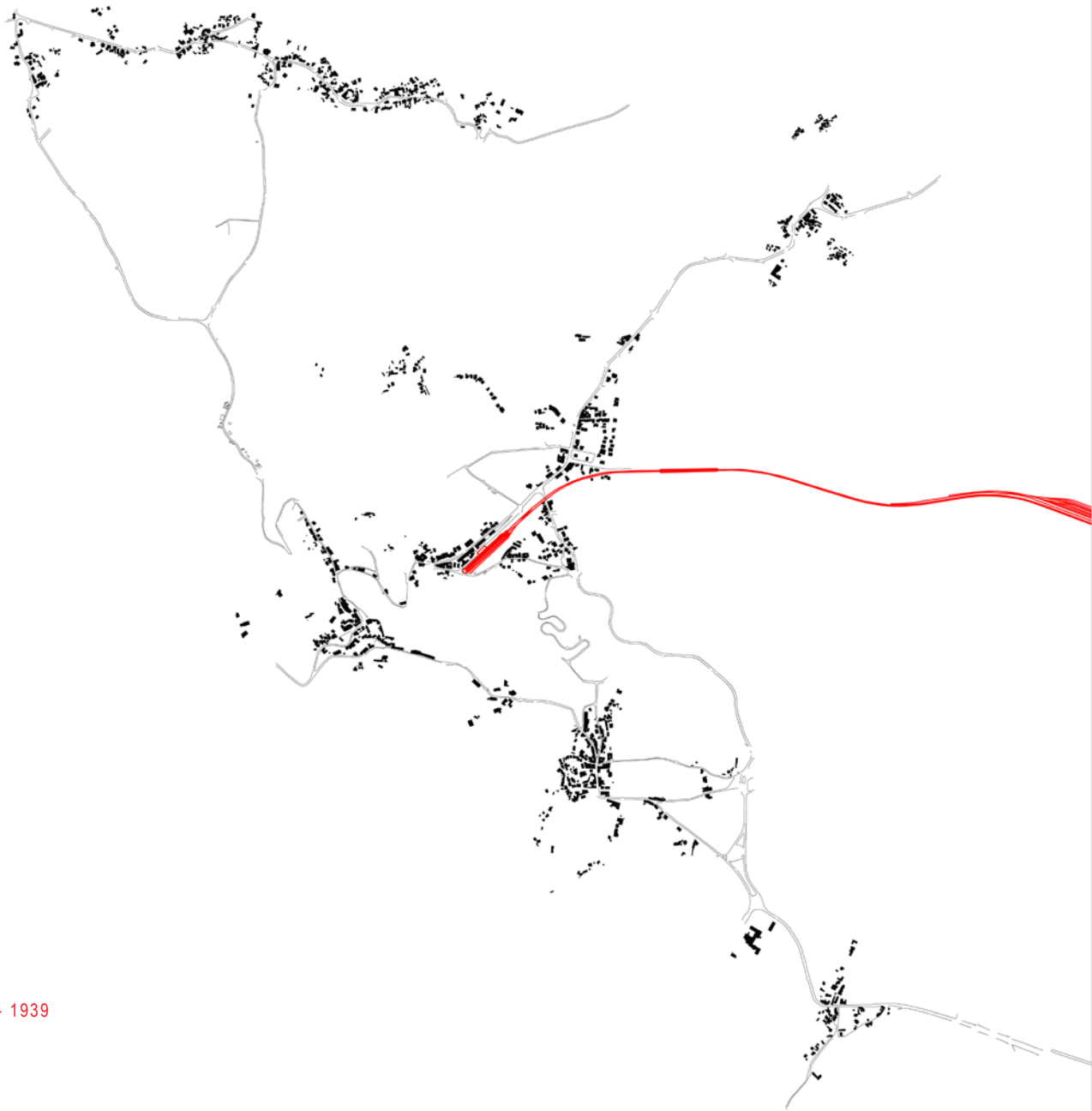
13

1893 - 1900

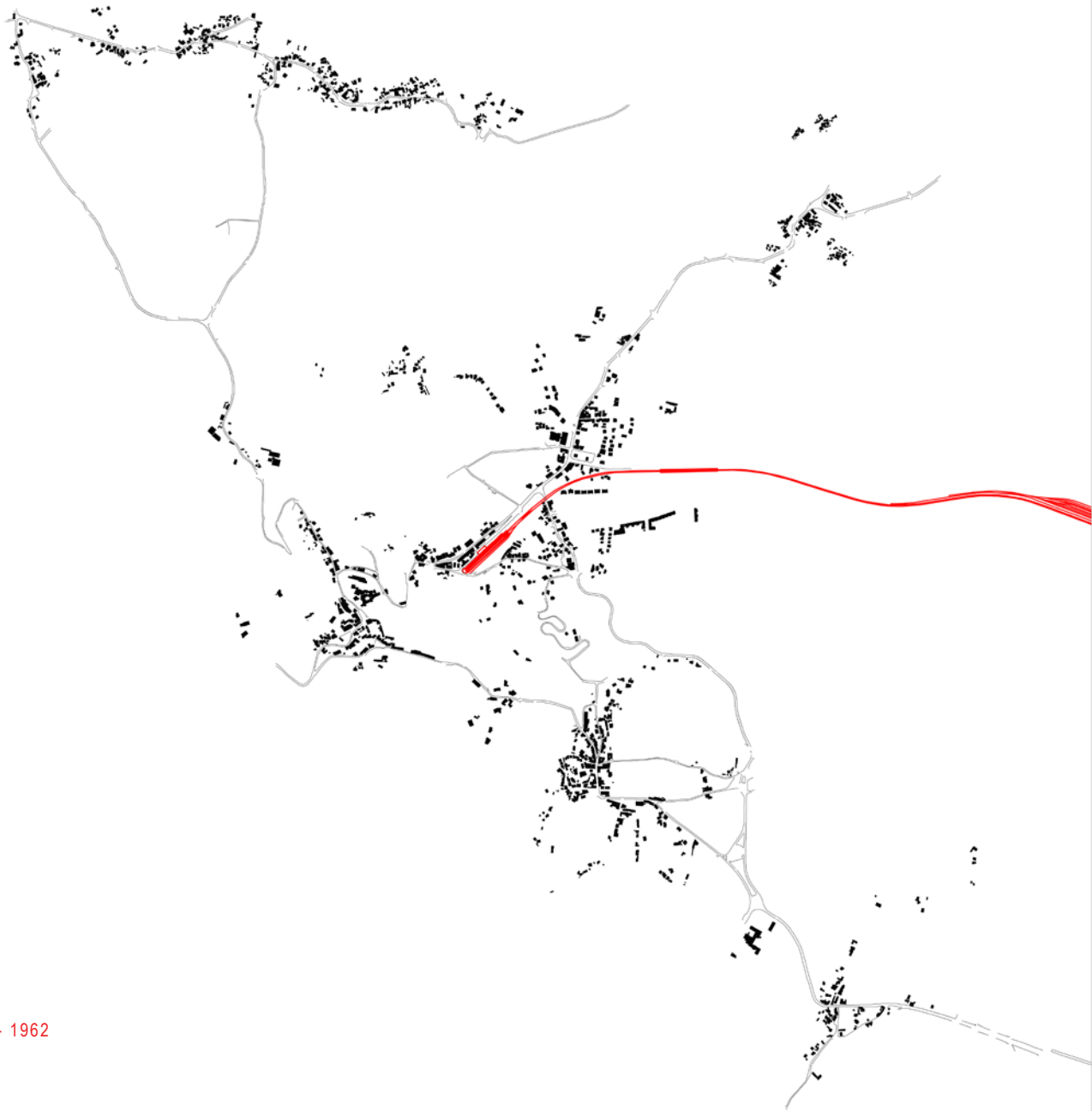




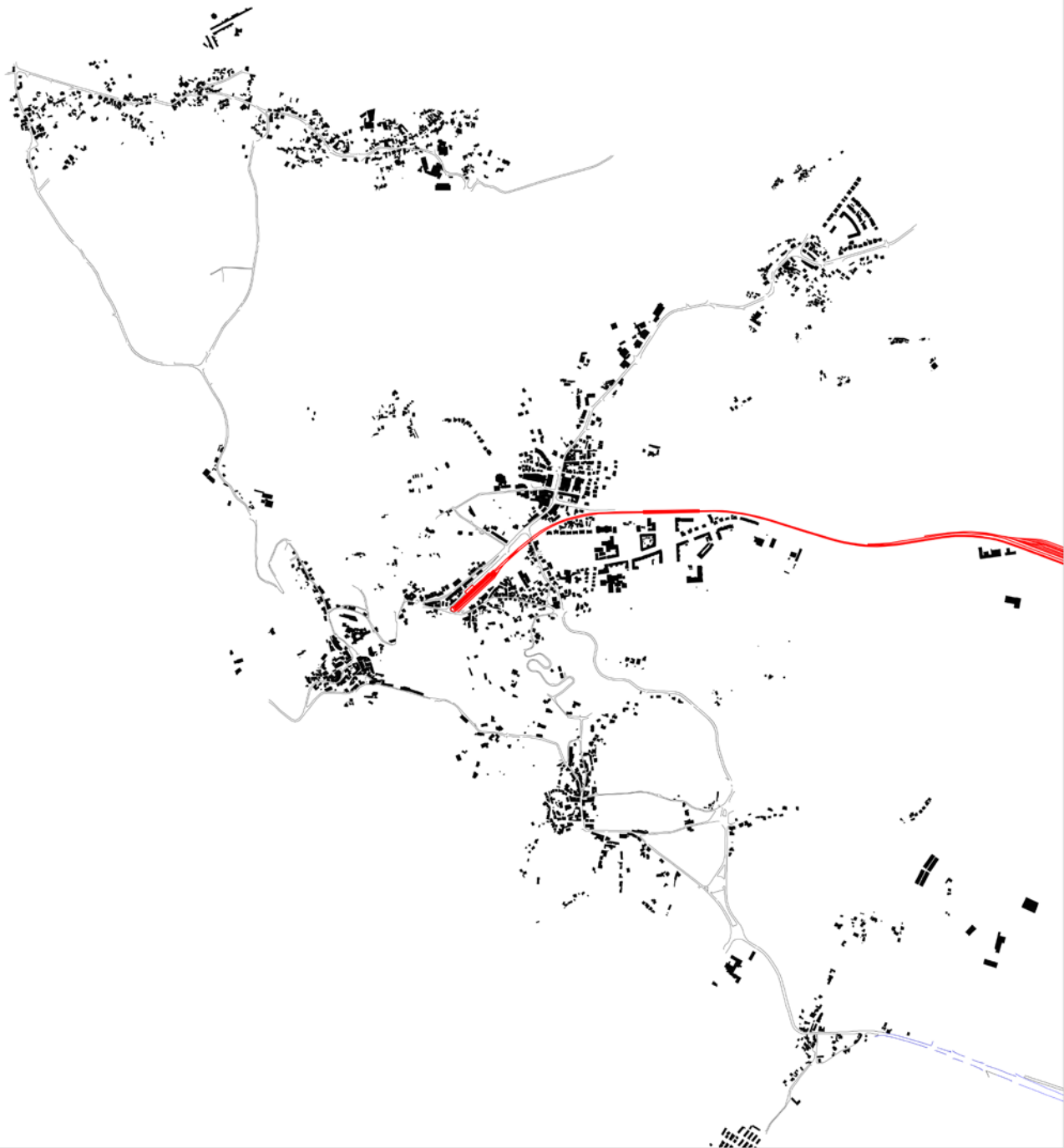
13 1914 - 1916



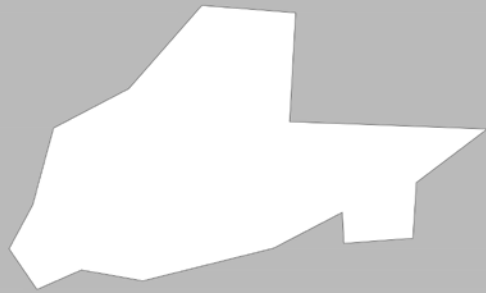
13 1935 - 1939

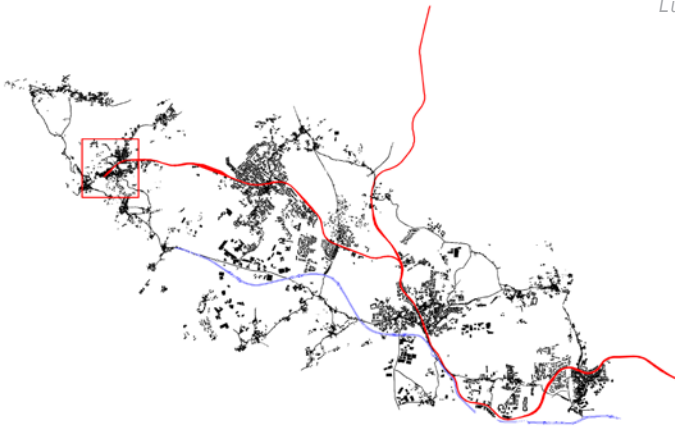


13 1954 - 1962



13
1992





13

PORTELA DE SINTRA

Devido à proximidade com a Vila de Sintra é aqui que, de forma natural, termina a linha do comboio e onde surgiu o aglomerado da Portela de Sintra.

Este aglomerado teve, nos seus primórdios, as casas da "correnteza", onde moravam as pessoas que trabalhavam nos caminhos-de-ferro. Com o passar dos anos, o crescimento desta zona foi sendo acompanhado, pontualmente, com construções de habitação multifamiliar de maior envergadura, que contribuíram para uma imagem renovada e moderna deste lugar. Apesar de haver algumas construções de maior envergadura, grande parte deste lugar é composto por habitações unifamiliares, muitas delas recuperadas ou até construídas de raiz ao longo dos anos.

Atualmente ainda existem nesta zona algumas construções devolutas que permitem viajar sobre um imaginário indissociável à própria região.

À medida que avançamos até ao término da linha, esta imagem mais renovada e moderna vai desvanecendo e começamos a entrar num mundo mais pitoresco, onde a magia de Sintra está claramente presente. As ruas sinuosas e estreitas que vão conquistando a topografia, com edifícios de uma arquitetura de veraneio, sobretudo, propriedades privadas que apresentam ritmos próprios e cores diversas, sempre rodeados de um manto verde extremamente denso.

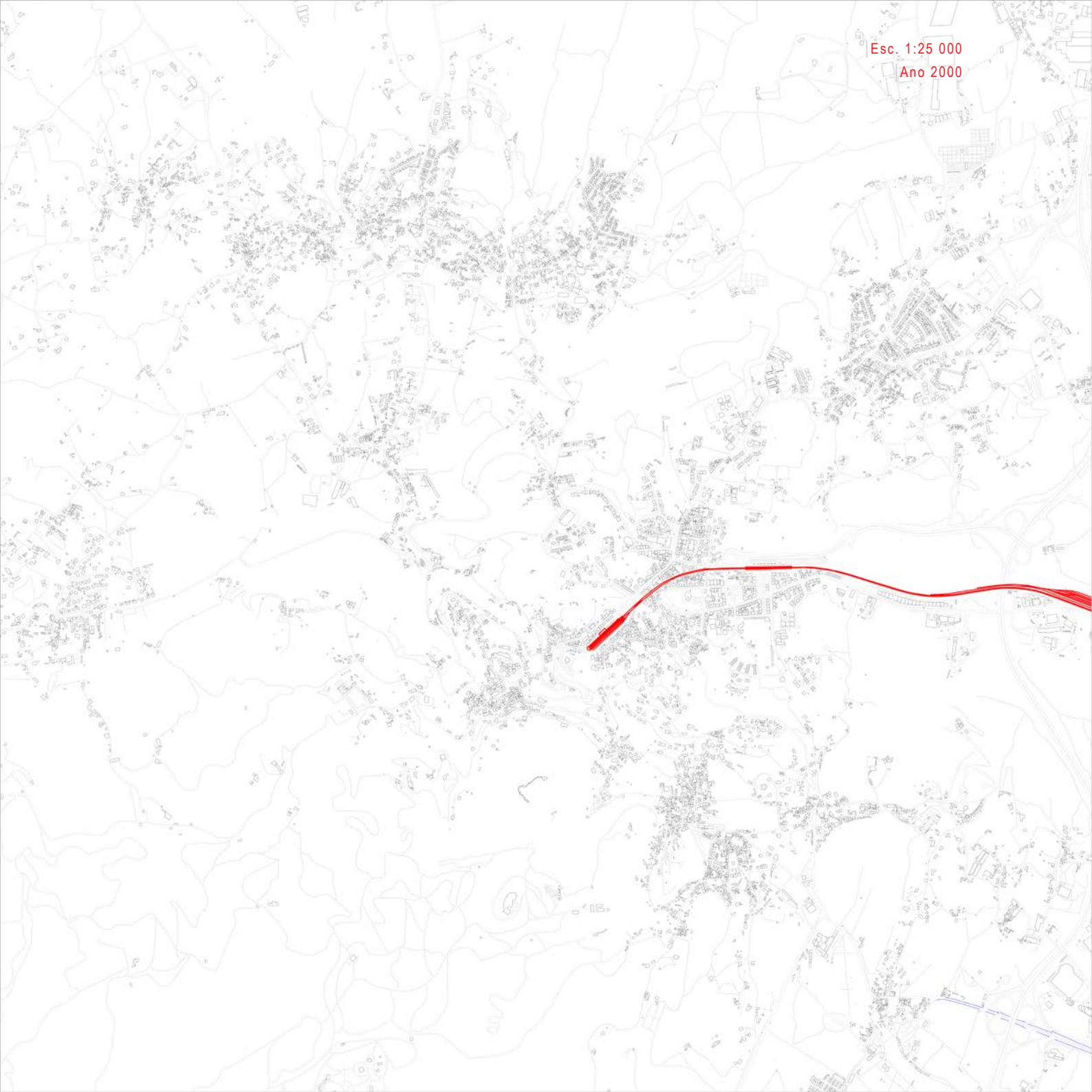


120| Fig. 41 - Propriedade Privada



Fig. 42 - Absorvido

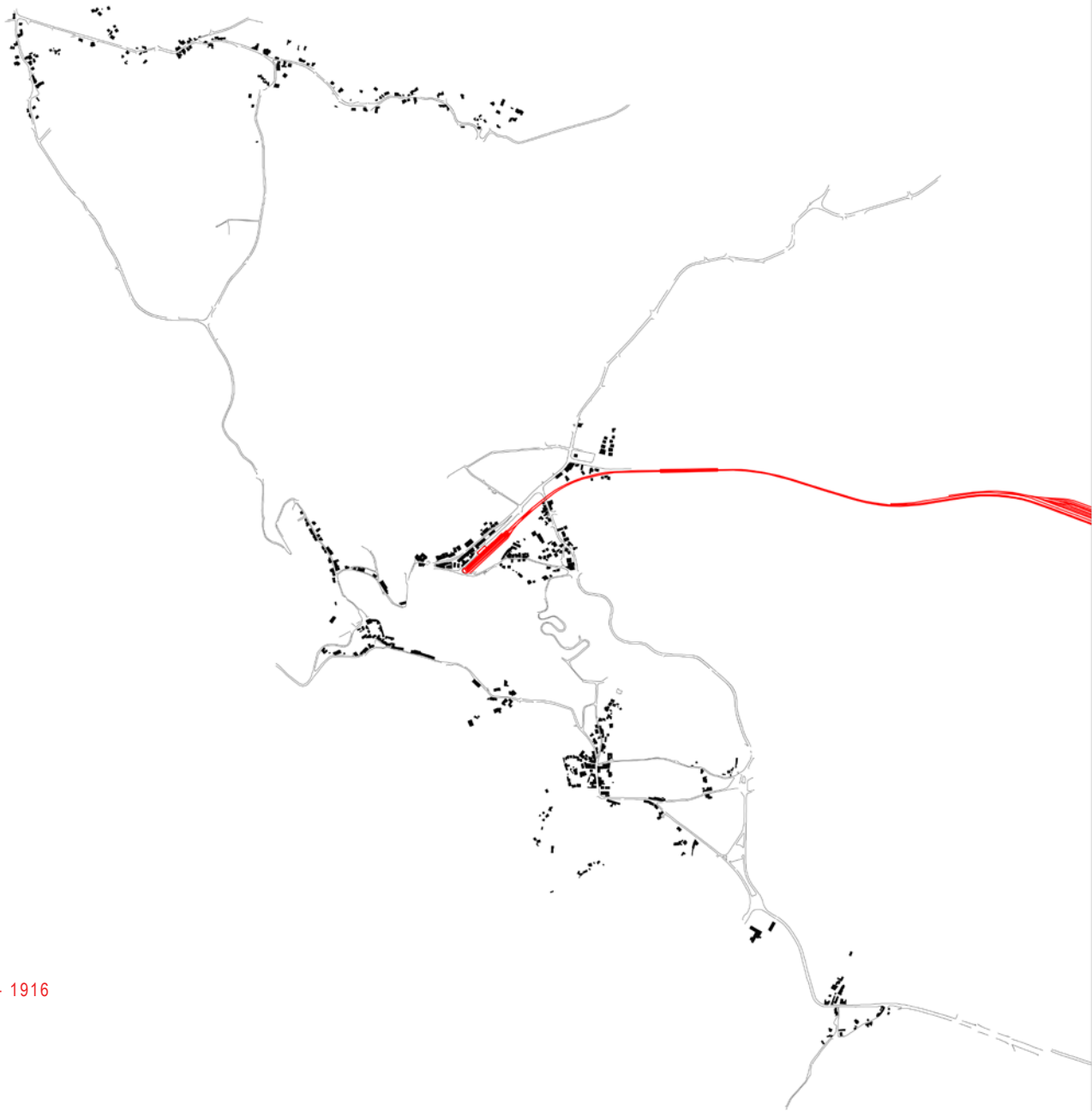
Esc. 1:25 000
Ano 2000



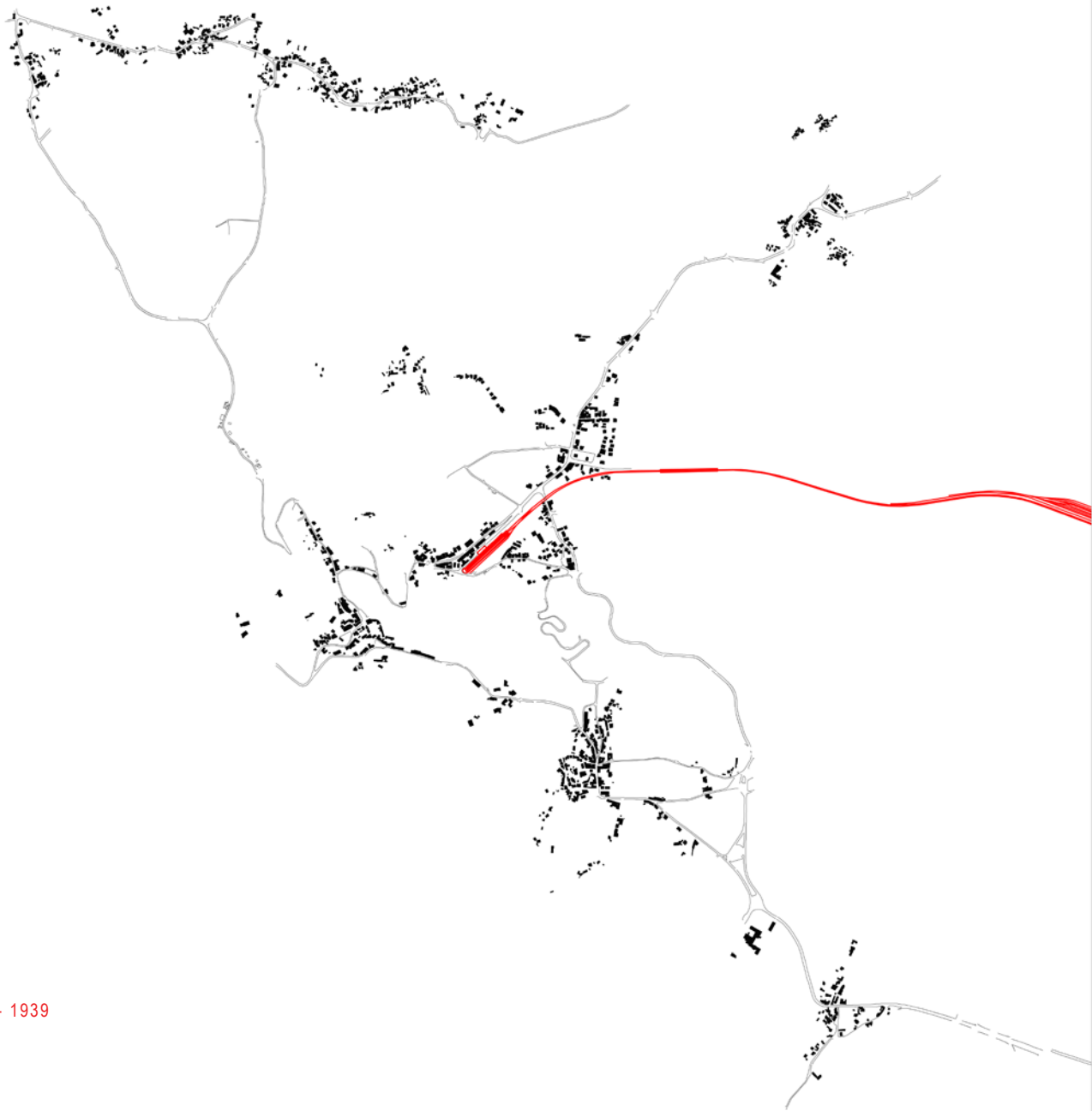
14

1893 - 1900

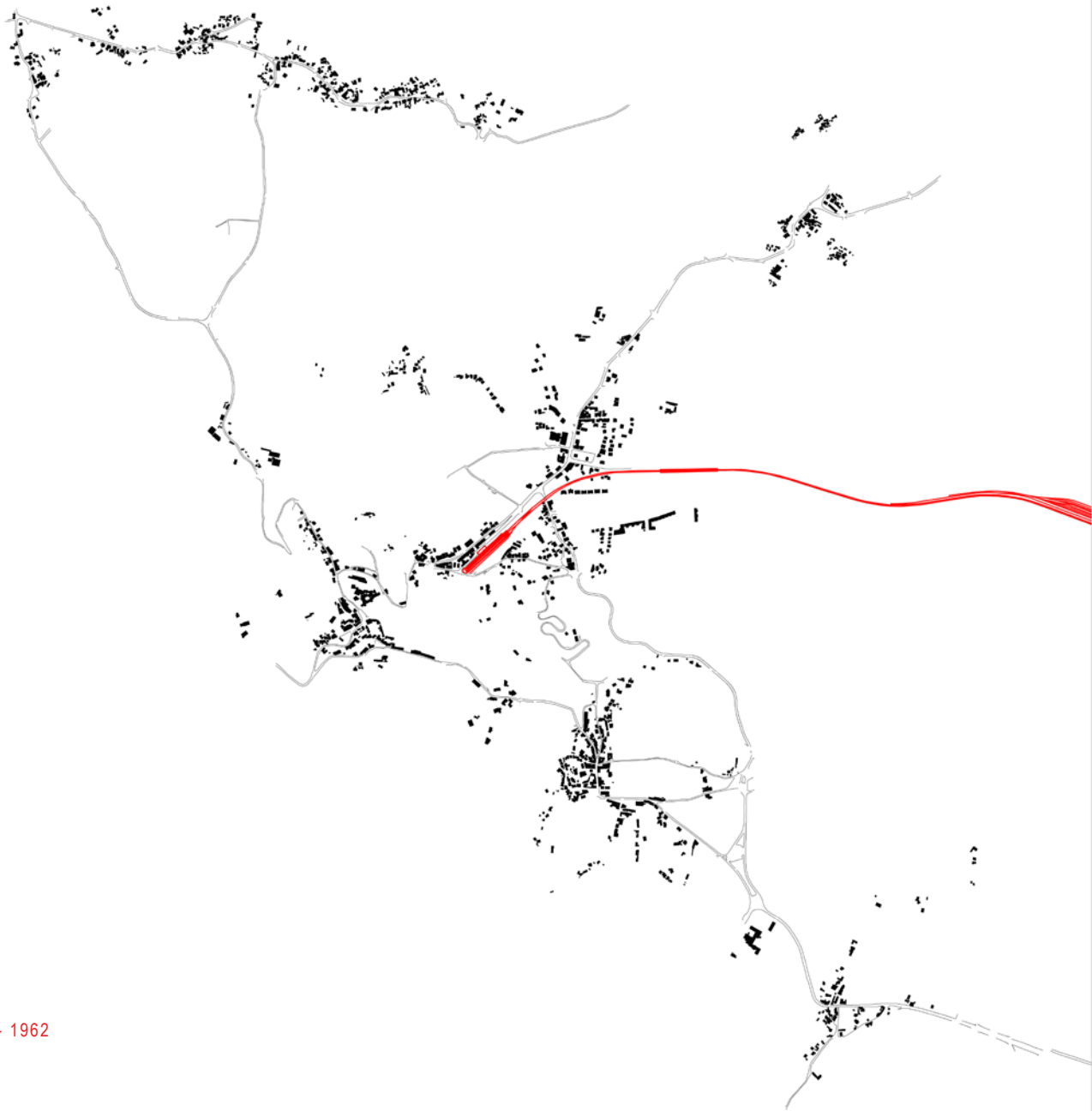




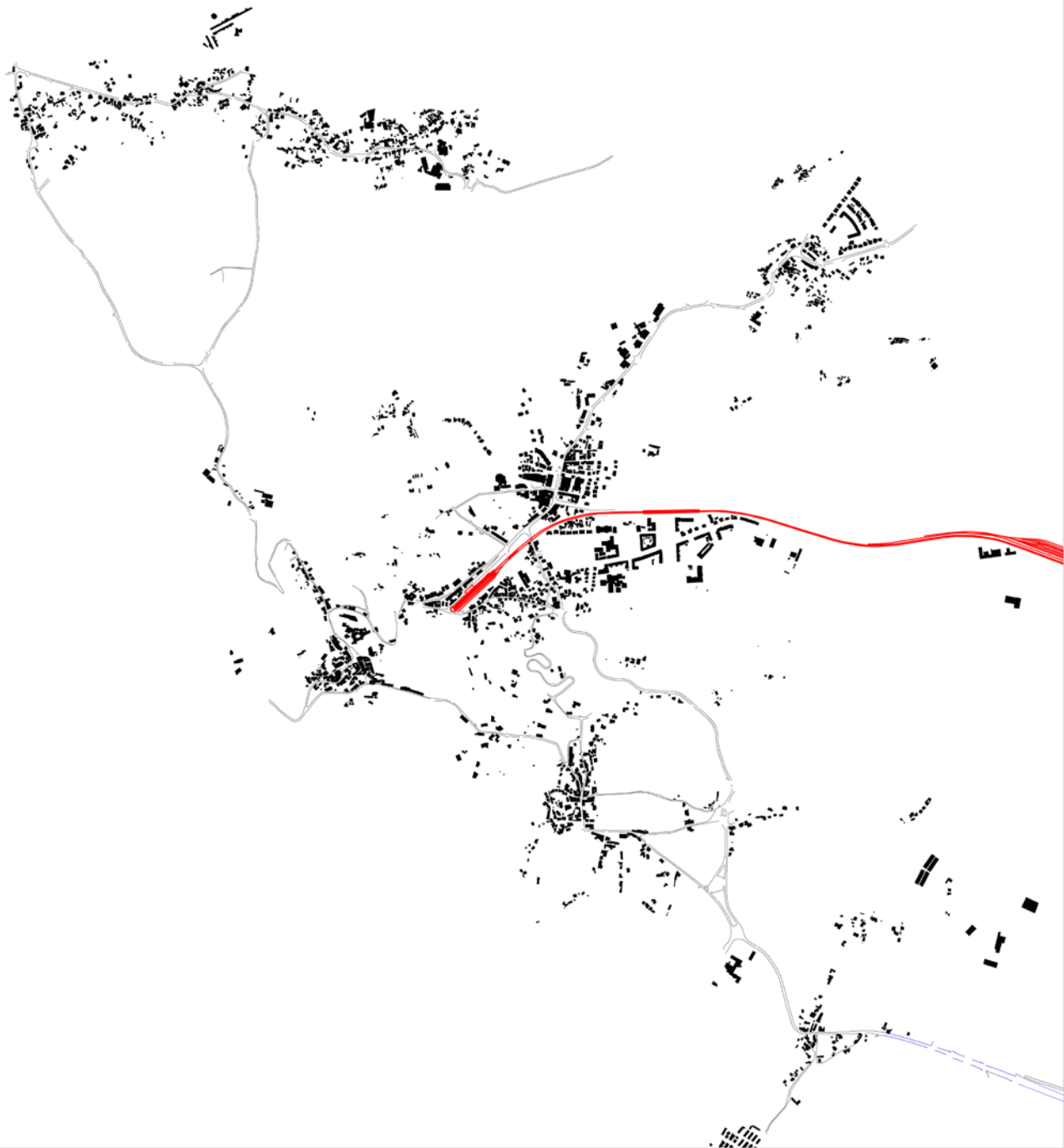
14 1914 - 1916



14 1935 - 1939

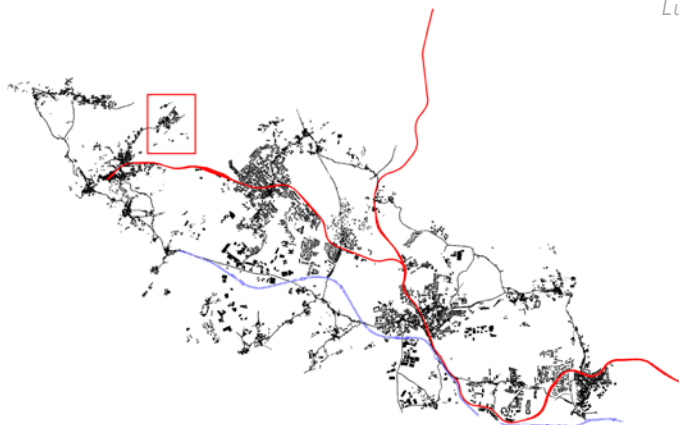


14 1954 - 1962



14
1992





14

LOUREL

No aglomerado de Lourel de Baixo, já poucos são os indícios de construções passadas, apenas uma ou outra contrasta com as restantes. É um lugar que tem como plano de fundo o verde imenso que desce pela Serra e que lhe garante um certo isolamento.

Nesta zona foi possível identificar várias tipologias que vão do “prédio”, passando pela moradia privada até à quinta com o pequeno quintal cultivado. É quase como se fosse uma aldeia dos “tempos modernos”.



124| Fig. 43 - Escondido, Revelado



Fig. 44 - Diversidade | 125

Esc. 1:25 000
Ano 2000



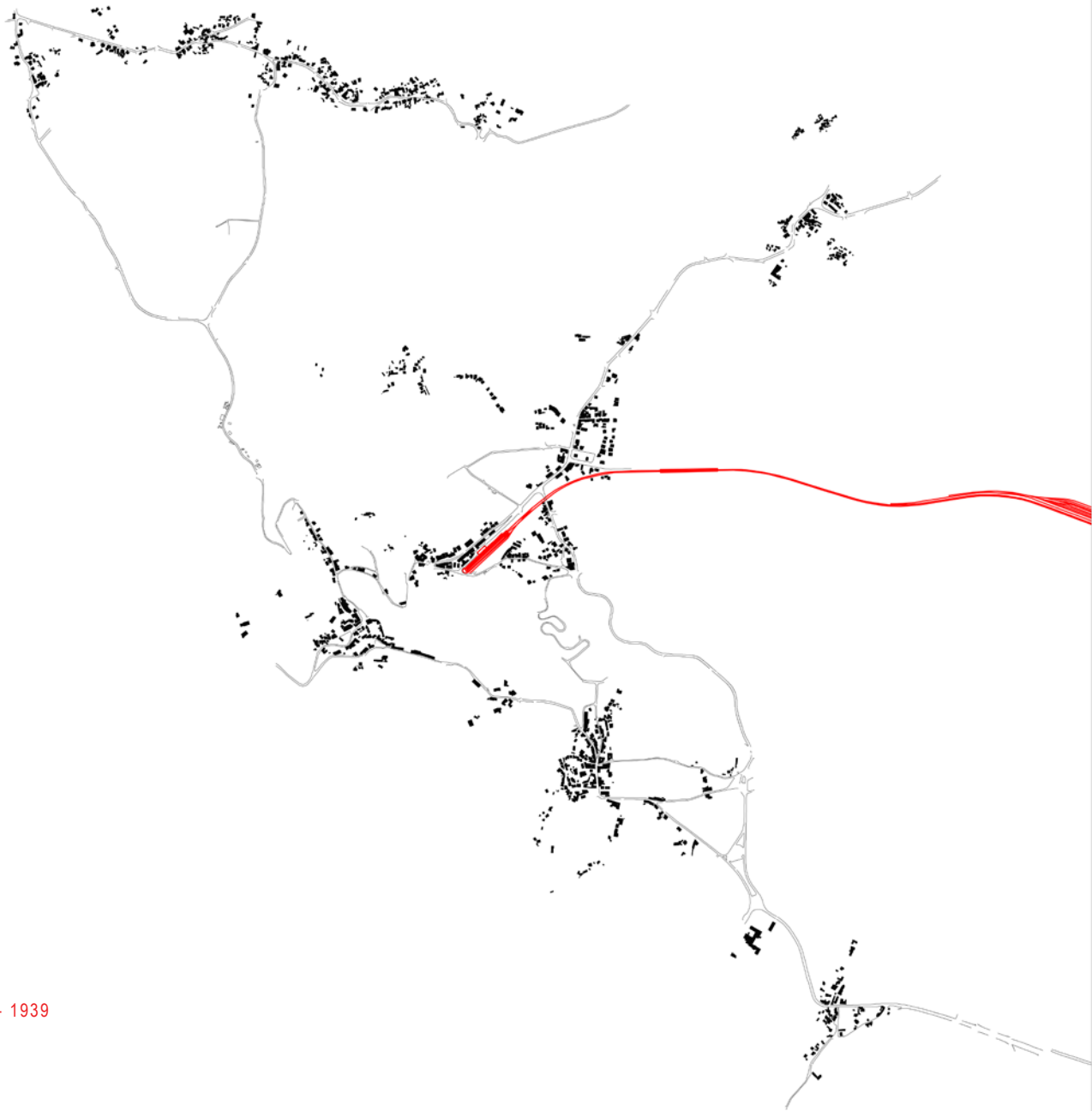
15

1893 - 1900

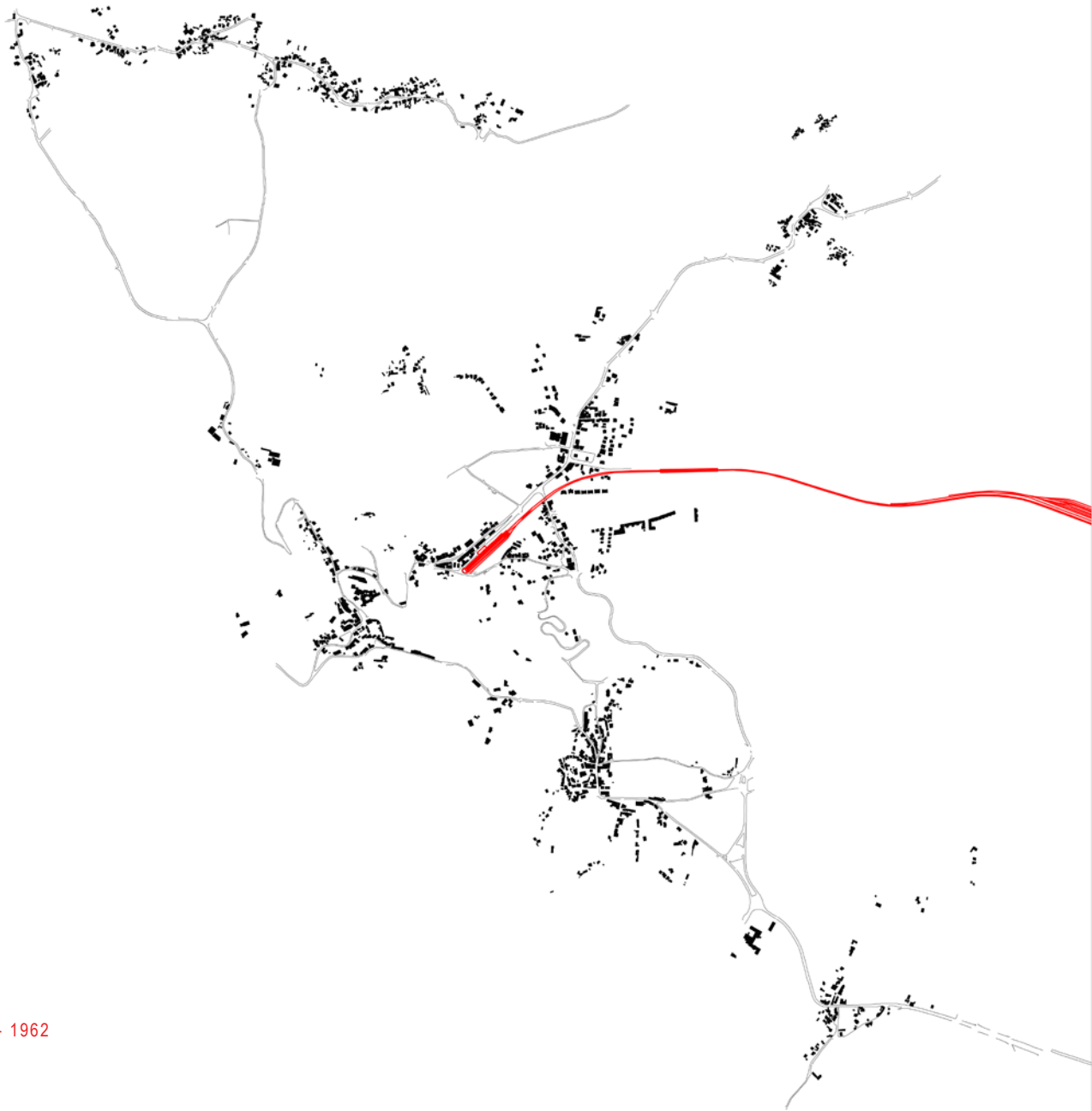




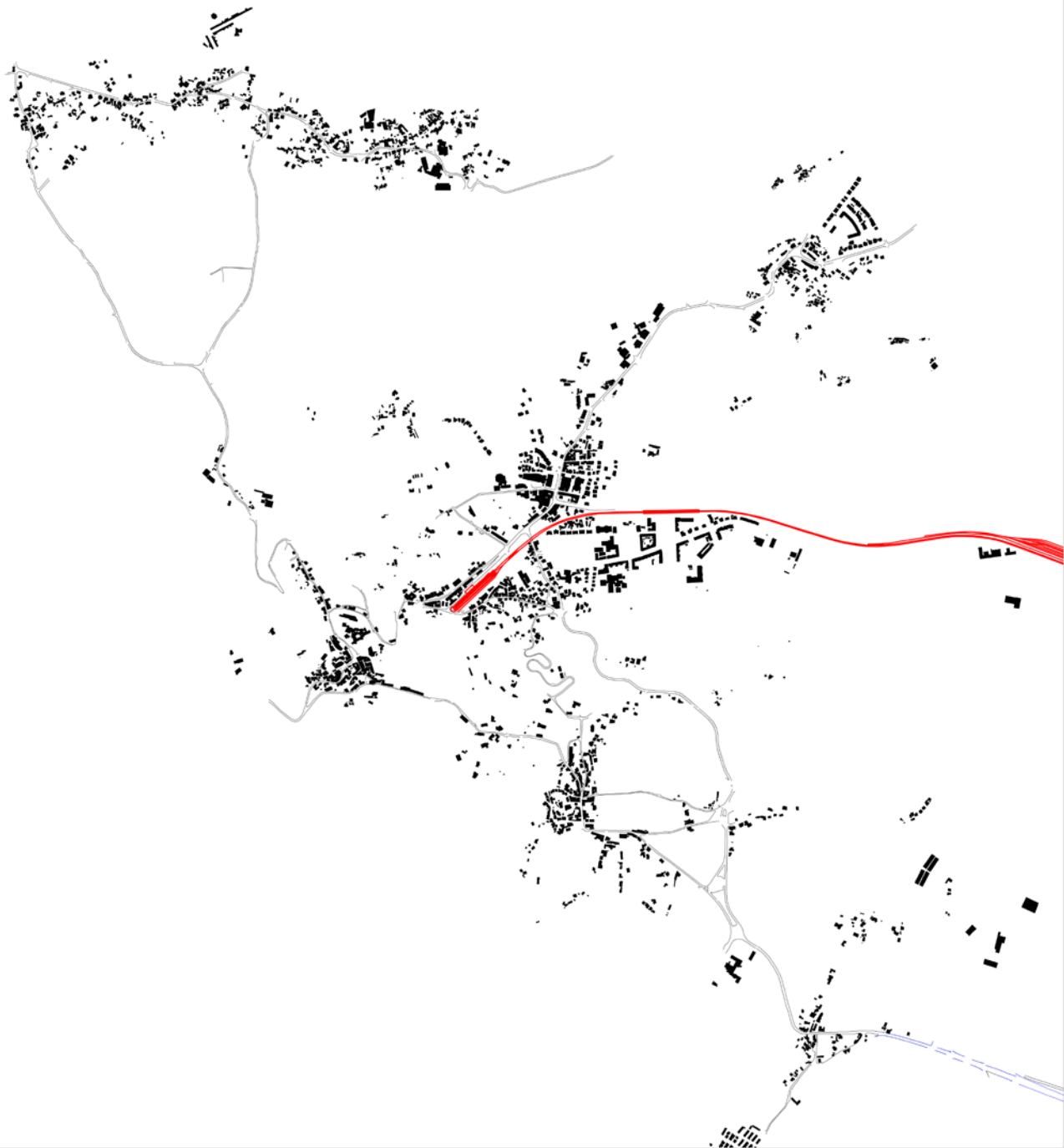
15 1914 - 1916



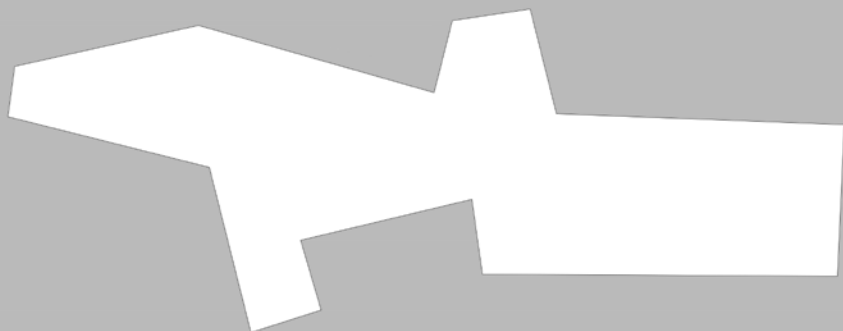
15 1935 - 1939



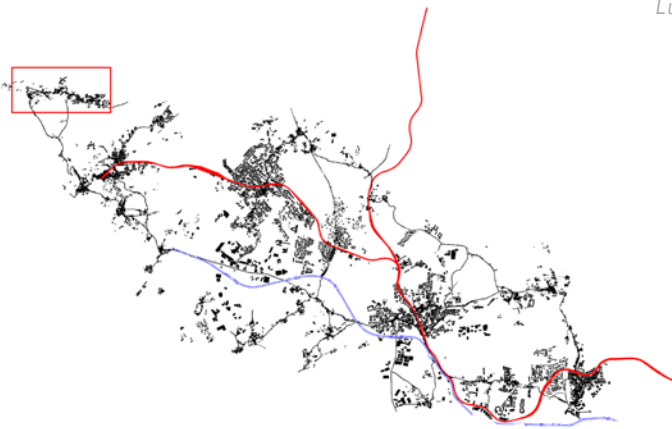
15 1954 - 1962



15
1992



15



15

VÁRZEA DE SINTRA

Este é o último caso de estudo e, à semelhança de outros casos já apresentados, estes aglomerados surgiram ao longo de um extenso eixo viário. Apesar da extensa dimensão que adquiriram ao longo dos anos, atualmente, isso ainda é bastante perceptível.

A Serra e o seu enorme manto verde de grande densidade são, mais uma vez, planos de fundo, envolvendo esta zona e tornando-a um tanto ou quanto isolada. Devido ao certo isolamento, as construções, que aqui são possíveis de registar, apresentam-se nas mais variadas formas, cores e épocas de construção.

Ao contrário dos aglomerados na Serra de Sintra, que têm um estilo de arquitetura muito forte e assumido, aqui as construções parecem adotar um estilo livre e descomprometido onde cada proprietário é livre de fazer o que quiser dentro do terreno que lhe pertence. Todos os edifícios que aqui são possíveis de verificar não têm mais de dois pisos, sendo na sua maioria habitações unifamiliares. A matriz urbana é orgânica e bastante adaptada ao terreno.



128| Fig. 45 - Fonte



Fig. 46 - Paisagem

COMENTÁRIO FINAL

Lisboa teve vários planos sem uma política urbana assumida, gerando-se um desenvolvimento extensivo e caótico nas franjas da cidade. Ao contrário de formas tradicionalmente pensadas para uma boa forma urbana, os novos tecidos, com o seu desenho fragmentado e disperso, deram origem a "novas" paisagens urbanizadas.

Os caminhos-de-ferro foram extremamente importantes para o desenvolvimento das zonas periféricas e, no concelho de Sintra, isso não foi diferente. Só a partir da década de 1960/70 é que os imensos aglomerados dispersos começaram a ganhar contornos de maior dimensão, pois a cidade de Lisboa foi, ao longo dos anos, perdendo capacidade de dar resposta à população que procurava melhores condições de habitação e salubridade e preços mais acessíveis, além de que a indústria precisava de mais espaço. Nesta mesma altura foi posto em prática o Plano Diretor da Região de Lisboa, com o objetivo de articular o desenvolvimento económico num modelo de ordenamento para a região, estruturando-a e definindo um conjunto de infraestruturas e equipamentos públicos essenciais, assim como várias novas vias. Posteriormente, na década de 1990, os PDM viriam a ser as ferramentas cruciais, sobretudo, para a organização e contenção dos vários municípios periféricos.

Com o aumento exponencial do uso do automóvel, as zonas periféricas tendem, atualmente, a serem policêntricas e fragmentadas. Contudo, estas "novas centralidades" são resultado de um jogo de oportunidades do mercado imobiliário pouco regulado, do aumento dos serviços, da expansão das atividades de lazer, das importantes mudanças nas acessibilidades, de processos de relocalização e recentralização, da construção de escritórios, centros comerciais e de congressos, condomínios de luxo para habitação. No caso de Sintra, estes múltiplos centros surgiram a variadas distancias entre si, ao longo dos eixos de circulação mais importantes ou junto aos respetivos nós de acesso, tendo um uso misto e grande capacidade de alcance e atração.

Os problemas urbanos indissociáveis destes processos materializam-se em dinâmicas de organização espacial muito difíceis de solucionar, sendo estritamente necessário, atualmente, pensar o território de forma diferente daquela que tem sido feita até agora, dando resposta aos variados problemas que se emergem, mas também à renovação dos instrumentos urbanísticos em vigor que, de alguma maneira, tomam a sustentabilidade destes aglomerados um grande desafio. Assim sendo, é extremamente importante que as futuras intervenções sejam, sobretudo, uma forma de expansão urbana que preserve a identidade municipal e metropolitana.

Este trabalho serviu para desmitificar e entender um pouco melhor a imagem urbana que Sintra apresenta e que não é indissociável do seu passado. A imagem urbana que o concelho de Sintra transmite, atualmente, deve muito aos seus eixos de acessibilidade de maior importância: a linha do comboio e a via rápida de trânsito automóvel (IC19). Estes dois grandes eixos contribuíram, de forma direta e indireta, para a imagem da paisagem do concelho de Sintra. Mais do que pensar nas futuras intervenções é necessário entender a justaposição de várias conjunturas de diferentes épocas na malha urbana dos dias de hoje que, por sua vez, escondem os mais variados recantos e lugares.



132| Fig. 47 - Paisagem, Transportes e Turismo

BIBLIOGRAFIA

Câmara Municipal de Sintra, 2013. *Câmara Municipal de Sintra*. [Online] Available at: <http://www.cm-sintra.pt> [Acedido em 10 Outubro 2014].

Choay, F., 2005. *O Urbanismo: Utopias e Realidades, uma antologia..* 6ª Edição ed. São Paulo: Perspectiva.

Coutinho, M., 2011. *O Genuíno e o Artificio: Novas Tradições na Arquitectura de Génese Anónima*. Lisboa: ISCTE-IUL.

Diário da República, s.d. *Diário da República*. [Online] Available at: <https://dre.pt> [Acedido em 13 Agosto 2015].

Domingues, Á., 2006. *Cidade e Democracia: 30 anos de transformação urbana em Portugal*. 1ª Edição ed. Lisboa: Argumentum.

Domingues, Á., 2009. *A Rua da Estrada*. 1ª Edição ed. Porto: Dafne Editora.

Domingues, Á., 2011. *Vida no Campo*. 1ª Edição ed. Porto: Dafne Editora.

Ferreira, C. H., 2009. *Universidade Técnica de Lisboa: Repositório*. [Online] Available at: <https://www.repository.utl.pt/bitstream/10400.5/1484/1/Carlos%20Henriques%20Ferreira.pdf> [Acedido em 11 Outubro 2014].

Ford, H., 1988. *Today and Tomorrow*. Portland: Productivity Press, Inc..

França, J.-A., 1989. *Lisboa: Urbanismo e Arquitectura*. 2ª Edição ed. Lisboa: Instituto de Cultura e Língua Portuguesa.

França, J.-A., 1999. *O Romantismo em Portugal*. 3ª Edição ed. Lisboa: Livros Horizonte.

Instituto Nacional de Estatística, s.d. *Instituto Nacional de Estatística*. [Online] Available at: www.ine.pt [Acedido em 13 Agosto 2015].

Julião, R. P., s.d. *Área Metropolitana de Lisboa*.

[Online] Available at: <http://www.aml.pt/~aml/app/index.php?&iLevel1=atividades&iLevel2=smig&iLevel3=atlas&iContent=index.html> [Acedido em 19 Outubro 2014].

Lino, R., 1992. *Casas Portuguesas*. 8ª Edição ed. Lisboa: Edições Cotovia.

Lôbo, M. S., 1995. *Planos de Urbanização: A época de Duarte Pacheco*. 2ª Edição ed. Porto: Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto.

Mumford, E., 2000. *The CIAM Discourse on Urbanism, 1928 - 1960*. Massachusetts: The MIT Press.

Pereira, M., s.d. *Faculdade de Ciências Sociais e Humanas - Universidade Nova de Lisboa*. [Online] Available at: <http://fcsnh.unl.pt/geoinova/revistas/files/n10-7.pdf> [Acedido em 10 Outubro 2014].

Pereira, P., 2011. *Arte Portuguesa*. 1ª Edição ed. Maia: Círculo de Leitores e Temas e Debates.

Phyllis, D., 1982. *A Revolução Industrial*. 4ª Edição ed. Rio de Janeiro: Zahar Editores.

Pinto, M. F., 2011. *Amadora - Passado, presente e futuro*. [Online] Available at: <http://www.aappf.pt/index.php/12-documentos/31-qq-caminho-de-ferro-larmanjat-de-sintra-q-por-maria-fernanda-pinto> [Acedido em 26 Agosto 2015].

Portas, N., 2011. *A Cidade como Arquitectura*. 4ª Edição ed. Lisboa: Livros Horizonte.

Portas, N., 2012. *Os Tempos das Formas, volume II: A Cidade Imperfeita e a Fazer*. 1ª Edição ed. Minho: Escola de Arquitectura da Universidade do Minho.

Salgueiro, T. B., 2001. *Lisboa, Periferia e Centralidades*. 1ª Edição ed. Oeiras: Celta Editora.

Serrão, V., 1989. *Sintra*. 1ª Edição ed. Lisboa: Editorial Presença.

Soares, L. J. B., s.d. *Área Metropolitana de Lisboa*
[Online] Available at: <http://www.aml.pt/~aml/app/index.php?&iLevel1=actividades&iLevel2=smig&iLevel3=atlas&iContent=index.html>
[Acedido em 19 Outubro 2014].

ANEXOS



O culminar de uma etapa

MUSEU DO SADO

SETÚBAL - RIO, TERRITÓRIO E FRAGMENTOS

PROJETO FINAL DE ARQUITETURA

Trabalho prático submetido como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em Arquitetura.

Candidato: João Pedro Completo Louro

Orientadores:

Vertente Projetual:

Pedro Viana Botelho - Professor Auxiliar Convidado

Vertente Teórica:

Ana Vaz Milheiro - Professora Auxiliar C/ Agregação

ISCTE-IUL | Departamento de Arquitetura e urbanismo |
Mestrado Integrado em Arquitetura

Lisboa, Outubro de 2015

Todas as fotografias, imagens ou desenhos são da minha autoria, excepto indicação em contrário.

A utilização dos textos e das imagens é autorizada, desde que não se altere o sentido e sejam citados quanto à obra e ao autor.

ÍNDICE

VERTENTE PROJETUAL	
RESUMO	8
ABSTRACT	9
1.0 SETÚBAL	11
1.1 GEOGRAFIA	12
1.2 A HISTÓRIA	14
1.3 A CIDADE	18
2.0 ESTRATÉGIA	30
2.1 A FRENTE RIBEIRINHA	32
3.0 O LUGAR	38
4.0 PROJETO	42
4.1 PROGRAMA	44
4.2 PROCESSO	46
4.3 MEMÓRIA DESCRITIVA	57
BIBLIOGRAFIA	85
ANEXOS	88

VERTENTE PROJETUAL

SETÚBAL - RIO, TERRITÓRIO E FRAGMENTOS

Orientador:

Pedro Viana Botelho - Professor Auxiliar Convidado



Fig. 1 - Perspectiva da Entrada Principal

RESUMO

Nesta parte do trabalho é apresentada a vertente de projeto da unidade curricular de *Projeto Final de Arquitetura*. O enunciado proposto tem Setúbal como caso em estudo e o seu principal objetivo passa por estabelecer uma relação mais direta da malha urbana com a frente de rio, no que se refere ao quadrante sudeste da cidade que atualmente é, por variados motivos, quase inexistente.

No seguimento deste objetivo, concretizado com uma proposta de projeto de arquitetura, é de extrema importância realizar uma breve contextualização da cidade e dos seus acontecimentos mais marcantes, a fim de obter um melhor enquadramento espacial e temporal.

O trabalho está dividido em 4 pontos: o primeiro, *Setúbal*, destinado à contextualização da cidade no espaço e no tempo, sendo dividido em 3 partes, *Geografia*, *A História* e *A Cidade*; o segundo, *Estratégia*, aborda uma perspetiva geral da proposta a uma escala mais abrangente; o terceiro, *O Lugar*, faz uma breve abordagem ao local de intervenção e por último, *Projeto*, apresenta todo o conteúdo do projeto realizado desde as ideias-chave, esquemas de funcionamento, processo e peças desenhadas.

Palavras-Chave: Cidade, Setúbal, Frente de Rio, Projeto, Processo.

ABSTRACT

This part of the work presents the project-oriented aspect of the course *Architecture Final Project*. The proposed wording has Setúbal as a case study and its main objective is to establish a more direct relationship of the urban area with the river front, with regard to the southeast quadrant of the city that currently are, for various reasons, almost nonexistent.

Following this goal, achieved with a proposal for architectural design, it is extremely important to carry out a brief background of the city and its most striking events in order to get a better spatial and temporal framework.

The work is divided into four points: first, *Setúbal*, for the city context in space and time, being divided into three parts, *Geography*, *History* and *The City*; the second, *Strategy*, discusses an overview of the proposal to a broader scale; the third, *The Place*, a brief approach to the place of intervention and the last one *Project*, presents the entire content of the project undertaken since the key ideas, working schemes and process drawings.

keywords: Setúbal, Context, River Front,
Project, Drawings.



1.0

SETÚBAL

"A FUNDAÇÃO DE SETÚBAL.

(...) SE ACHARÃO EM HUA FERMOZA BAYA, POR ONDE SE LANÇA NO GRADE OCCEANO OCCIDENTAL HUM RIO, MAYOR EM PROVEITOS DE PESCARIAS E NAVEGAÇÕES, QUE EM QUANTIDADE DE AGOAS. VENDO TUBAL O BOM SITIO DA TERRA (...) DETERMINOU FAZER NAQUELLE LUGAR SEU ASSENTO, (...) E DELLE SE DEO NOME À NOVA POVOAÇÃO, QUE FUNDARA, CHAMANDOLHE CETHUBALA (...). ESTA POVAÇÃO HE A QUE NO TEMPO DAGORA, COM MUY PIQUENA CORRUPÇÃO DO PRIMEIRO NOME, CHAMAMOS SETÚBAL, AÇAS CONHECIDA NO REYNO DE PORTUGAL, E MUITO FORA DELLE, PELLO GRANDE E SEGURO PORTO DE MAR QUE TEM JUNTO A SI"¹

¹ Silva, J. C. V. d., 1990. Setúbal: Cidades e Vilas de Portugal. 1ª Edição ed. Lisboa: Editorial Presença. Pág 9

1.1 GEOGRAFIA

Situada a cerca de 30km de Lisboa, a cidade de Setúbal assume-se como um importante centro urbano de Portugal. Banhada pelo estuário do Rio Sado e enquadrada entre a serra da Arrábida e a península de Tróia, Setúbal possui um dos mais importantes portos do país, indispensável ao funcionamento de toda a indústria da cidade.

O seu distrito é limitado a Norte pelo rio Tejo, a Sul pelo distrito de Beja, a Este pelos distritos de Beja e de Évora e a Oeste pelo Oceano Atlântico. O seu concelho abrange uma área de 230,3 Km² e possui cerca de 121 185 habitantes. A cidade é constituída por oito freguesias: Nossa Senhora da Anunciada, Santa Maria da Graça, S. Julião, S. Lourenço, S. Sebastião, S. Simão, Sado e Gâmbia-Pontes-Alto da Guerra. A península de Setúbal desfruta de um clima misto e mediterrânico, com fracas amplitudes térmicas, porém, devido à sua proximidade ao mar e à presença dos rios Tejo e Sado, apresenta uma moderada humidade.

A Cordilheira da Arrábida protege o estuário do Sado dos ventos que sopram de Norte e de Nordeste, enquanto os temporais vindos de Sul e de Sudeste encontram Tróia, evitando a sua propagação.



Fig. 2 - Setúbal

1.2 A HISTÓRIA

A cidade de Setúbal, localizada na margem norte do rio Sado e rodeada a noroeste pela serra da Arrábida, encontra-se profundamente ligada ao estuário do Sado. A partir dos vestígios arqueológicos encontrados ao longo dos anos, verifica-se que a ocupação humana deste território remonta ao início da Idade do Ferro (século VII a.C.)

Os Romanos atribuíram-lhe a designação de "Cetóbriga" e, entre os séculos I e IV, o núcleo urbano e industrial, profundamente ligado à salga de peixe, estendeu-se pelas duas margens do rio Sado, integrando Tróia (Gonçalves, 1964). Os árabes que, posteriormente, também se fixaram nesta zona designaram o rio por Xetubre e batizaram a pequena localidade na foz do rio com o mesmo nome, mas foi com a ocupação Cristã que surgiu o nome que ainda hoje perdura: Setúbal.

Devido aos vários terrenos pantanosos existentes, foram instalados salineiros nesta região, levando à fixação dos primeiros povoados pós-romanos. No século XIII, devido à próspera condição que apresentava e ao progressivo crescimento de habitantes, justificou-se a criação da carta de foral, concebida pelo mestre da ordem de Santiago em 1249 (Pimentel, 1877).

Em 1343 Setúbal foi, a mando de D. Afonso IV, limitada por uma cortina de muralhas que, por sua vez, cumpriam as funções defensivas e facilitavam o controlo fiscal por parte da justiça régia e dos próprios municípios (Ameal, 1950). Estas muralhas foram construídas, principalmente, devido à entrada e venda de produtos exteriores à cidade que originavam contínuas queixas ao rei, como descreve Alberto Pimentel (Pimentel, 1877). Ao longo do século XV, Setúbal entrou numa fase de desenvolvimento, como evidenciam a construção do Convento de Jesus em 1490, do aqueduto em 1487, da praça do Sapal e do Paço do Trigo. Em 1545 foi-lhe concedido, por D. João III, o título de "notável villa" (Ameal, 1950).

No século XVII, após a restauração, Setúbal ganhou uma nova fisionomia proporcionada por uma nova linha de muralhas e baluartes (onze baluartes e dois meio baluartes) que englobaram não só a vila, já pertencente à cerca medieval,

como também os antigos arrabaldes, Troino e Palhais, já elevadas a freguesias urbanas durante o século XVI. Mais a sul o rio continuou a coordenar a orientação do novo traçado e é, nos dias de hoje, onde se pode encontrar um dos mais bem conservados exemplos de fortificação seiscentista, o baluarte de Nossa Senhora da Conceição.

*"Dentro deste perímetro amuralhado é possível definir três grandes pólos de organização urbanística, embora perfeitamente relacionados entre si: o primeiro, a oriente, em redor da Igreja de Santa Maria; o segundo, no lado oposto, em torno da antiga Praça do Sapal; o terceiro, entre os dois, girando à volta da Capela de Santo António"*¹

Setúbal gozava de uma grande prosperidade na altura, sendo considerada *"humana das melhores, e mais ricas Villas do Reyno"*.²

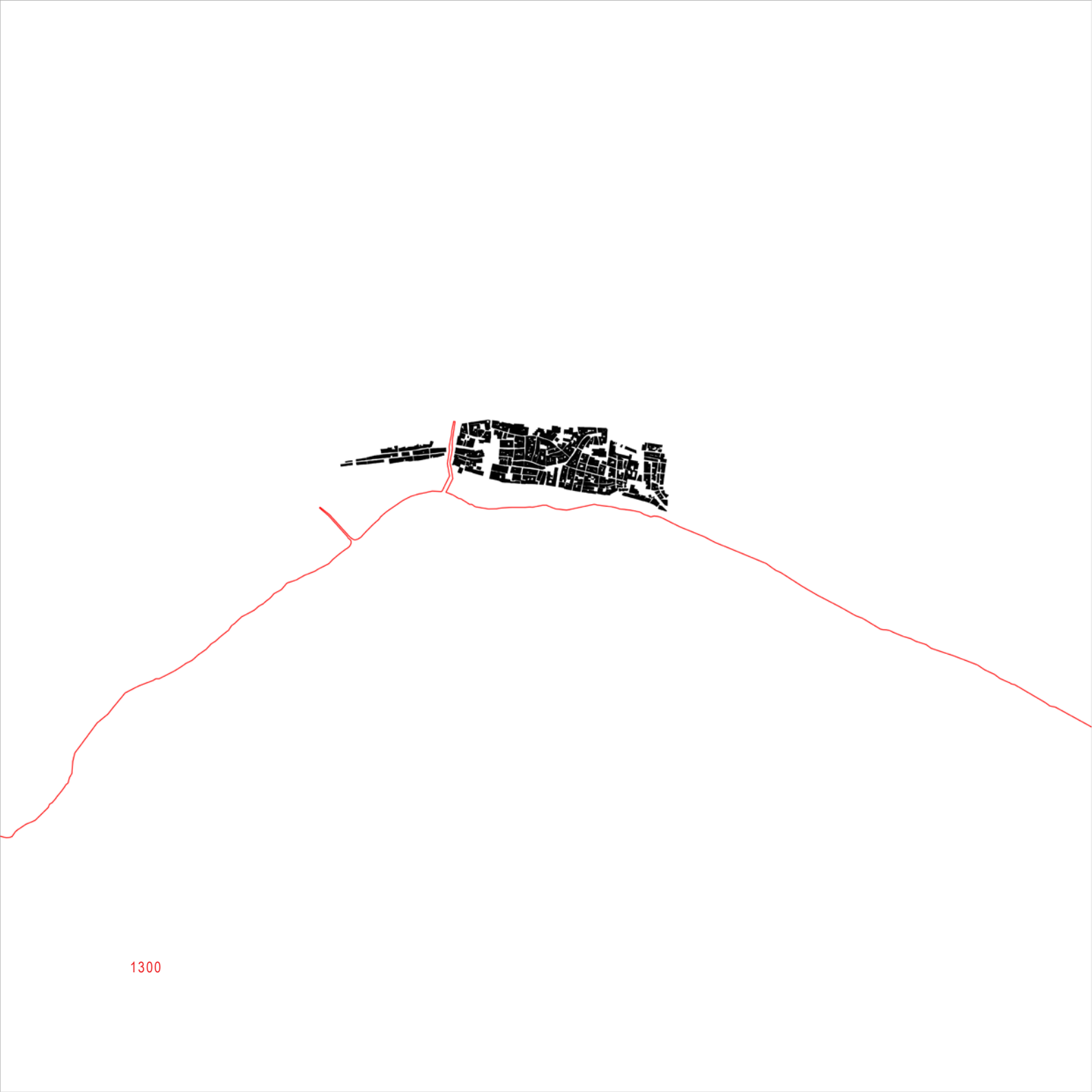
Contudo, este período sofreu um enorme revés com o terramoto de 1755 que provocou inúmeros estragos nas edificações. As zonas localizadas na parte mais baixa de Setúbal foram as mais afectadas, sendo a zona de Troino uma das que se encontra, praticamente, toda modificada. A reconstrução de Setúbal foi demorada, e na qual o rio foi um dos principais adjuvantes, dado a sua importância (Câmara Municipal de Setúbal, s.d.).

"Entre as 9 e as 10 da manhã do dia 1 de Novembro de 1755, à mesma hora, precisamente, em que em Lisboa começa a sofrer o grande terramoto, Setúbal é sacudida também por violentos abalos. Nada o fez prever: o céu estava limpo e até se regista um calor pouco habitual nessa época do ano. Depois, assiste-se ao

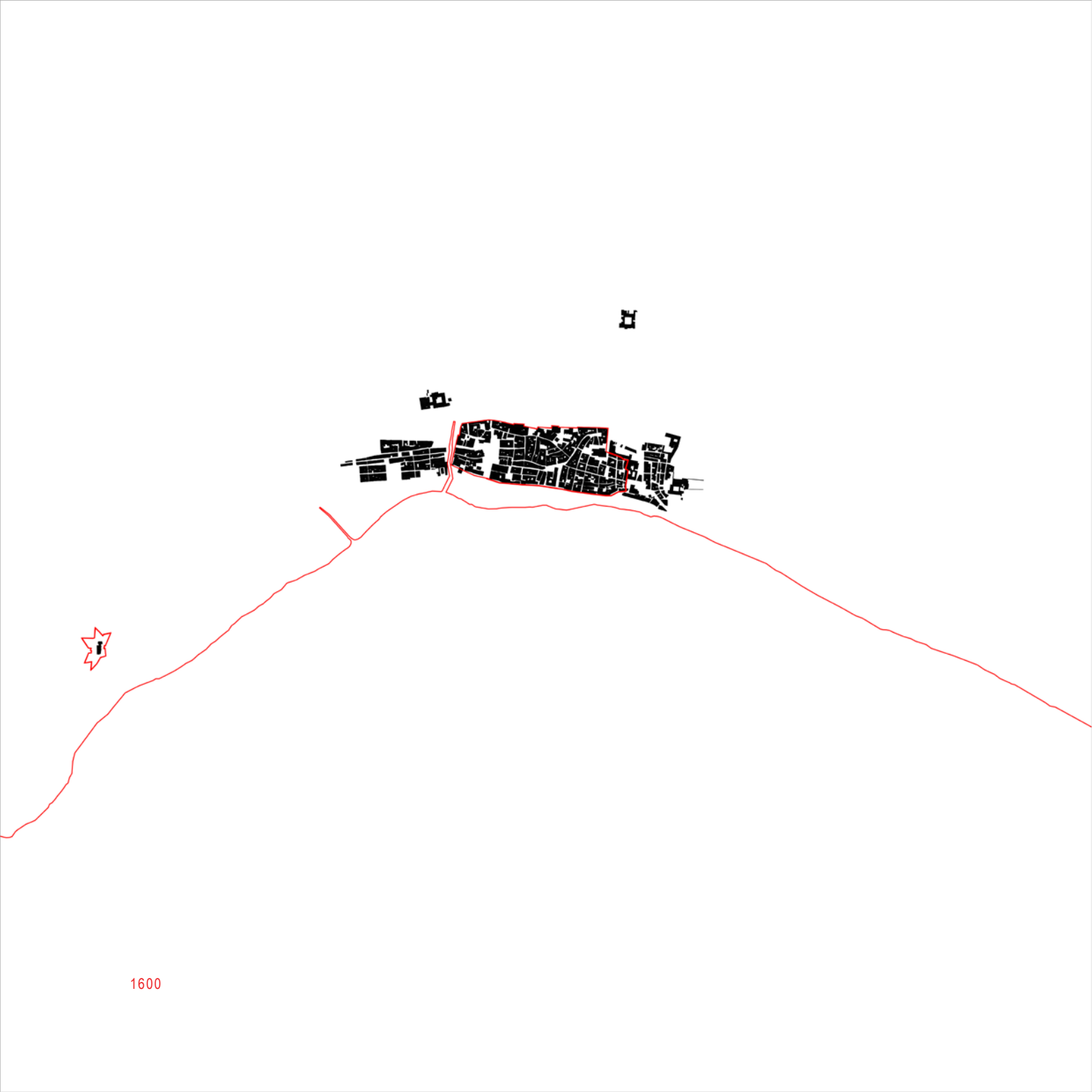
¹ Silva, J. C. V. d., 1990. Setúbal: Cidades e Vilas de Portugal. 1ª Edição ed. Lisboa: Editorial Presença. Pág 26

² Quintas, M. d. C., 2003. Porto de Setúbal: um actor de desenvolvimento : história de um passado com futuro. Setúbal: Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra. Pág. 29

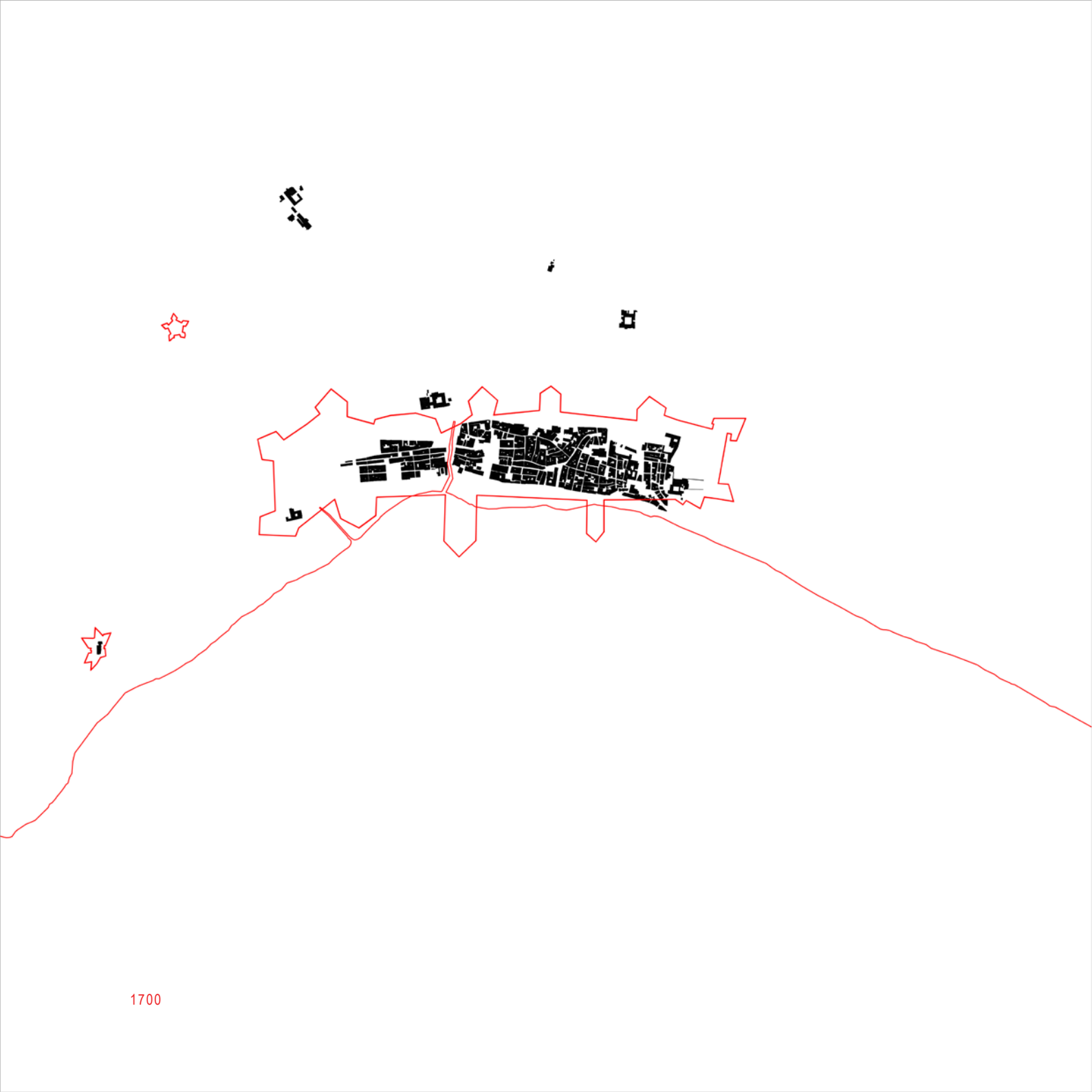




1300



1600



1700



1800



1900



1950



1970/80



estranho fenómeno do mar que baixa de súbito, parece abandonar a praia e daí a instantes a assalta enfurecido, devasta o porto, engole numerosos barcos".¹

¹ Ameal, J., 1950. Setúbal - Sete Séculos de história. 1ª Edição ed. Setúbal: Câmara Municipal de Setúbal. Pág. 37-38

1.3 A CIDADE

Até à Revolução Industrial, a economia de Setúbal subsistia daquilo que lhe estava mais perto, sendo constituída, sobretudo, por três elementos: a terra (altamente produtiva), o mar (abundante em peixe) e o Sado (excelente meio de navegação) (Quintas, 2003). Com o desenvolvimento económico do século XIX, a modernização do porto foi considerada indispensável, facto que, com investimentos provenientes de Lisboa, se materializou na grande avenida marginal: a Avenida Luísa Todi, conquistada ao rio Sado na sequência da construção do porto e sacrificando o cais de João Gilot.

A partir do século XX Setúbal teve um crescimento explosivo que, até à data, podia ser considerado contido e tímido. O seu desenvolvimento económico, promovido maioritariamente pela indústria, fez-se coincidir com um dos períodos de maior crescimento populacional, originando um maior dinamismo no processo de urbanização da cidade (Pinto, 1966).

Em 1930 iniciaram-se as obras do porto de Setúbal, projeto do Eng.º Cid Perestrelo, contemplando cerca de 600 000m² de terraplenos, três docas e seis estacadas acostáveis. Devido à construção de uma plataforma de aterro foi possível construir-se vários edifícios nesta zona (Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra, SA, s.d.).

O surgimento do porto de Setúbal e do seu aterro esteve, por motivos óbvios, relacionado com a indústria. A ligação ferroviária entre Setúbal e o Barreiro, inaugurada 1861, funcionou como uma "rampa de lançamento" para a exportação de produtos para outras localidades vizinhas, nomeadamente a cidade de Lisboa (Quintas, 2003). No entanto, a ligação férrea e a construção de novas estradas acabaram por vulgarizar, diminuindo a importância do rio Sado como via de escoamento dos produtos agrícolas. O sal e o peixe salgado perderam a sua fama além-fronteiras e a produção do vinho, do arroz e das laranjas decaiu, o que originou uma queda, em flecha, da afluência ao porto. Foi durante esta crise regional que, em meados de 1880, se implementou a indústria de conservas de

sardinha em azeite, como forma de relançar os produtos da região (Quintas, 1998).

Entre as décadas de 1860 e 1930 a cidade registou um crescimento populacional contínuo e significativo, originado pelo desenvolvimento das indústrias de conservas de peixe. Apesar da enorme influência da indústria conserveira no porto de Setúbal, é de realçar duas importantes fábricas nos setores do cimento e dos agroquímicos, respetivamente a SECIL e a SAPEC (Quintas, 2003).

A SECIL foi constituída em 1904, porém só em 1906 deu início à sua produção. Situada na parte poente da cidade (Outão), junto à foz do rio Sado, esta indústria de cimentos veio a ser muito vantajosa para a cidade, na medida em que iria ter um papel preponderante, fornecendo o betão para a construção do novo aterro (Idem).

Do lado oposto da cidade, a SAPEC (Société Anonyme de Produits et Engrais Chimiques du Portugal), empresa de fundadores belgas, começou a exercer funções em 1926. Esta indústria vai produzindo adubos químicos a partir de matérias-primas extraídas das minas do Lousal (Alentejo) (Idem).

Estas duas indústrias estavam associadas a um tipo de relação social e familiar com os seus empregados, chegando a ter uma política social de construção de bairros, creches e escolas perto das instalações fabris.

No período de 1930 a 1960 o crescimento urbanístico estagnou devido à crise que se abateu sobre a economia internacional, gerando consequências graves no setor conserveiro, levando à perda de quase 2000 habitantes na cidade. Como reação, a partir de 1960, foram efetuados importantes investimentos públicos na cidade, iniciando-se um segundo ciclo de industrialização da mesma com a implementação de unidades industriais pesadas (indústria automóvel) a nascente do porto. Tendo sido um setor intensivo de mão-de-obra, este proporcionou um novo crescimento demográfico na cidade, facto que se estendeu até à revolução do 25 de Abril de 1974.

Após o 25 de Abril, dada a carência de infraestruturas habitacionais na cidade,

o governo lançou o serviço ambulatorio de apoio local (SAAL), um programa destinado a apoiar as comissões e associações de moradores, dando-lhes uma habitação condigna a custos reduzidos.

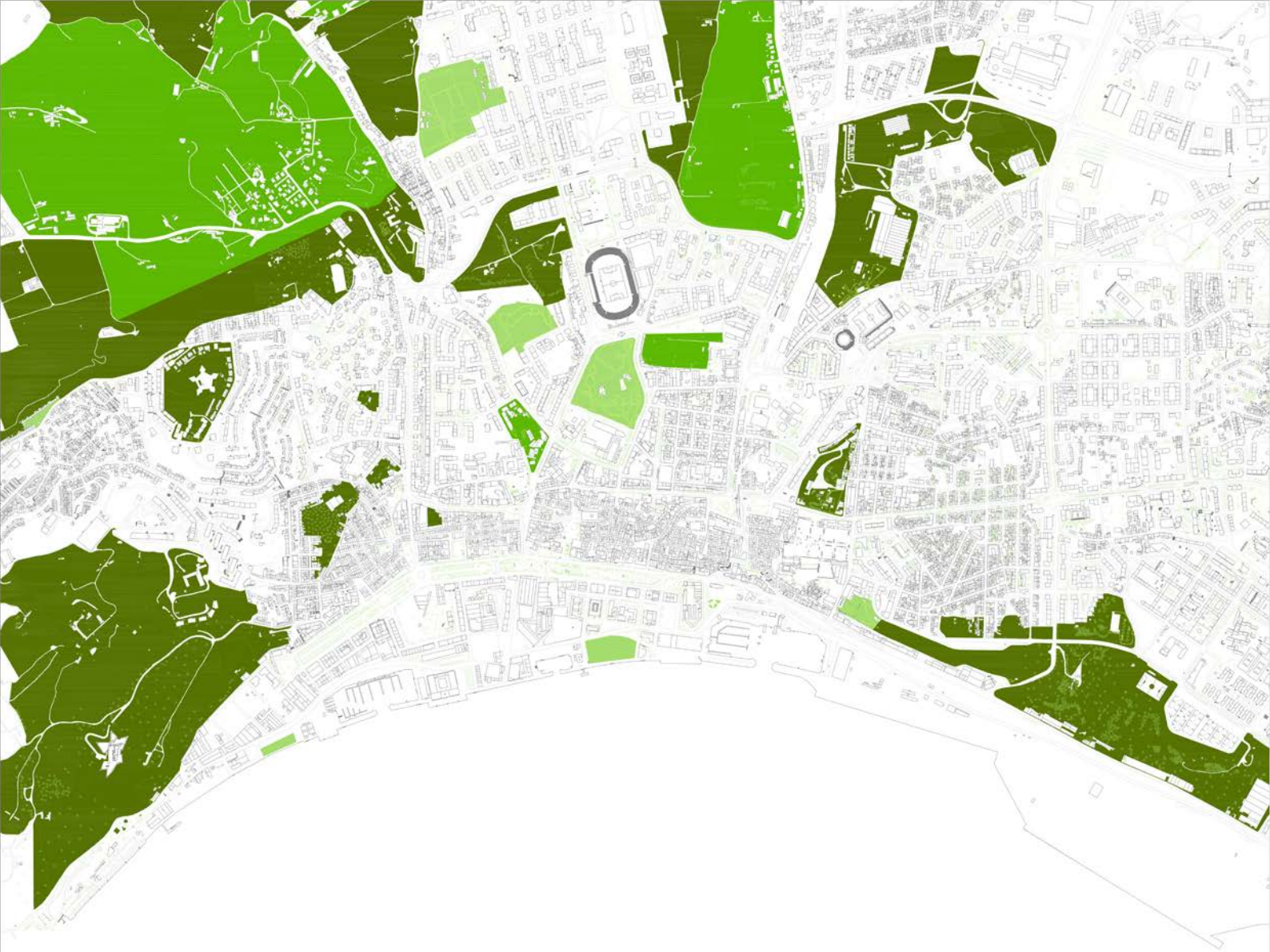
*"(...) no aparecimento de diversos loteamentos urbanos em diferentes zonas na periferia da cidade, sem qualquer programação conjunta, originou um tecido urbano descontínuo, desestruturado e com vastas áreas por consolidar"*¹

A enorme aposta no setor industrial, entre as décadas de 1930 e 1960, marcou a cidade de Setúbal, fato que atualmente ainda é possível verificar. Um passado muito dinâmico e atribulado tornou possível definir seis tipos de zonas (caracterizadas do ponto de vista morfológico-espacial, simbólico e cultural): o "centro histórico", o lugar mais importante da cidade; os antigos bairros de pescadores e arrabaldes, alguns destes "engolidos" pelo progressivo crescimento da cidade; a zona norte, como a única hipótese de expansão; a periferia proletária; os conjuntos residenciais coletivos, que foram e continuam a ser criados para a nova classe operária; as construções clandestinas, resultantes do aumento demográfico de emigrantes.

¹ Silva, V. R. d., 2009. Planeamento e gestão urbanística na cidade de Setúbal no período 1944-2004. Tese de Mestrado ed. Lisboa: Inst. Sup. Técnico, Univ. Técnica de Lisboa. Pág. 58



Fig. 3 - Localização | 21

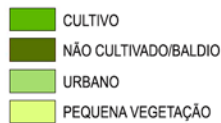


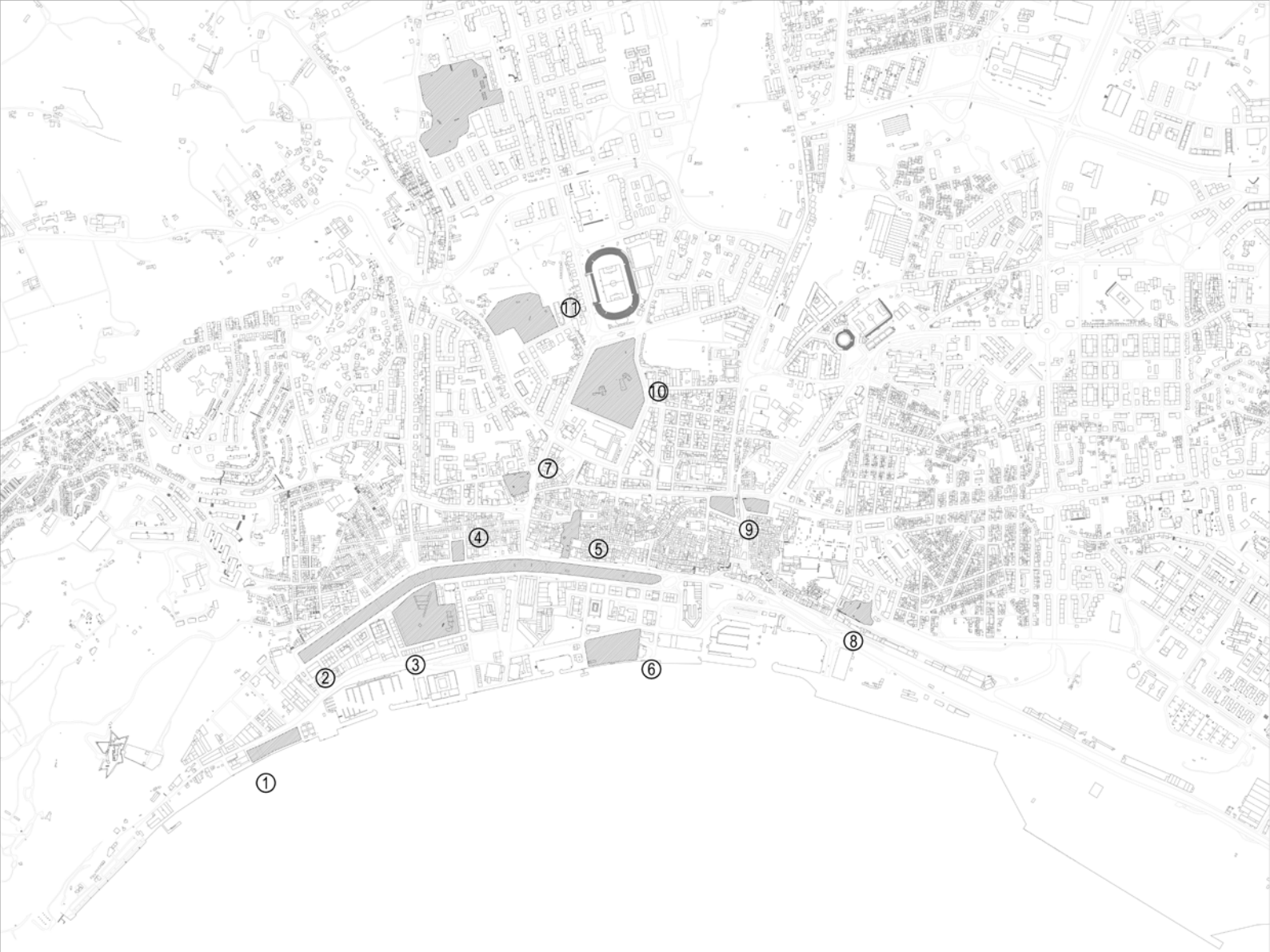
01

01

ESPAÇOS VERDES

A cidade de Setúbal, ladeada a oeste pela serra da Arrábida, apresenta uma série de espaços verdes, desde os cultivados, passando pelos baldios até aos urbanos qualificados. Desde a construção da Avenida Luísa Todi, em finais do séc. XIX, a cidade de Setúbal tem no lado mais a oeste uma espécie de "corredor verde", estendendo-se ao longo da frente ribeirinha.





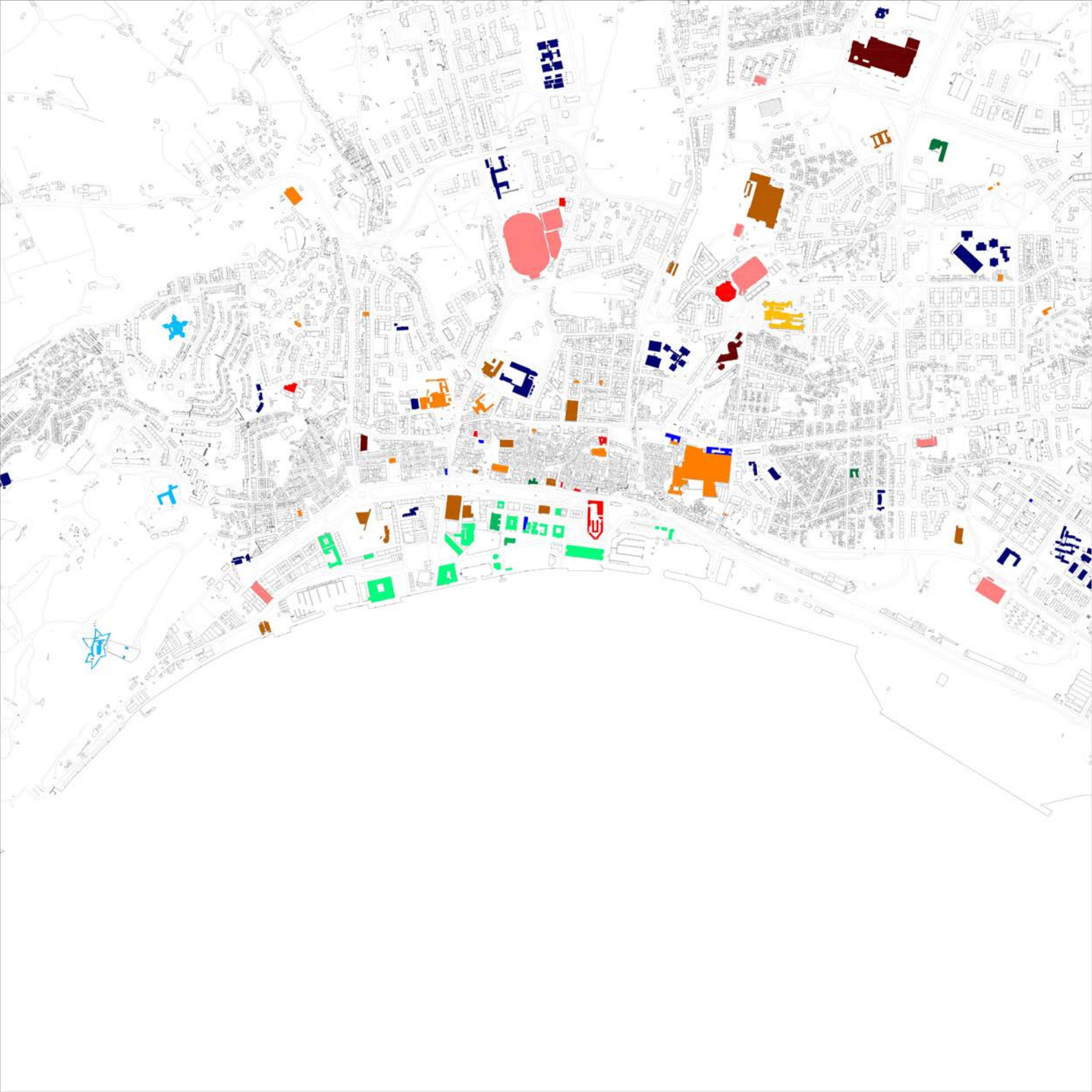
02

ESPAÇOS PÚBLICOS

Os grandes espaços públicos dignos desse nome são o Largo José Afonso, a Av. Luísa Todi, o Jardim do Eng.º Luís da Fonseca, a Praça de Bocage, a Praça e o Parque do Quebedo, o Jardim do Bonfim e, por fim, um pouco mais a Este, o Parque da Bela Vista.

Maior parte destes espaços encontram-se no lado mais a Oeste da cidade, criando uma certa descentralização face ao lado mais a Este que, na sua maioria, é composto por habitação, salvo raras exceções.

- ① JARDIM AV. JOSÉ MOURINHO
- ② AV. LUÍSA TODI
- ③ LARGO JOSÉ AFONSO
- ④ PRAÇA TEÓFILO BRAGA
- ⑤ PRAÇA DE BOCAGE
- ⑥ JARDIM ENG.º LUÍS DA FONSECA
- ⑦ LARGO DA IGREJA DE JESUS
- ⑧ JARDIM CAMILO CASTELO BRANCO
- ⑨ PARQUE DO QUEBEDO
- ⑩ JARDIM DO BONFIM
- ⑪ PARQUE DA ALGODEIA



03

SERVIÇOS

À semelhança dos espaços públicos qualificados, os serviços também se encontram, na sua maioria, no lado mais a Oeste, acentuando ainda mais esta descentralização face ao lado oposto da cidade.





04

TRANSPORTES PÚBLICOS

Referente aos transportes públicos, Setúbal apresenta uma certa variedade, permitindo aos cidadãos deslocarem-se facilmente, quer seja de autocarro pela cidade, de comboio para Lisboa ou de barco para Tróia.



2.0

ESTRATÉGIA

"NÃO HÁ DÚVIDAS QUE SETÚBAL ENCONTROU SEMPRE NA SUA GENTE AQUELA VONTADE FORTE QUE A FEZ PROGREDIR E ENGRANDECER.

NA SUA JÁ LONGA HISTÓRIA, EVIDENCIA-SE UM ESPIRITO DE CONTINUIDADE, QUE NUNCA É DEMAIS ENCARECER. POR ISSO NOS APRAZ SALIENTAR QUE OS SETUBALENSES DE 1960 FORAM DIGNOS CONTINUADORES DAQUELES QUE EM 1860 FIZERAM A CIDADE.

*NO MOMENTO EM QUE SE INICIA UM NOVO SÉCULO DE VIDA PARA A CIDADE, E EM QUE PARA ELA SE ABREM AS MAIS BELAS PERSPECTIVAS ECONÓMICO-SOCIAIS, FAZEMOS VOTOS PARA QUE, OS QUE VIEREM, FAÇAM AINDA MAIS E MELHOR, SE PUDEREM, POR ESTA TERRA ABENÇOADA."*¹



Fig. 4 - Maquete Territorial |31

2.1 A FRENTE RIBEIRINHA

Um dos principais objetivos do enunciado de Unidade Curricular de Projeto Final de Arquitetura, referente ao exercício da vertente de projeto, passa por estabelecer a relação da malha urbana com a frente de rio. Pretende-se estabelecer uma relação mais direta no quadrante sudeste da cidade que atualmente, por variados motivos, é quase inexistente.

Aproveitando o facto da Avenida Luísa Todi oferecer as condições ideais para a permanência de pessoas, contendo vários espaços de estar e lazer, faz parte da estratégia "estender" essa realidade para o lado nascente, criando uma continuidade de espaços verdes e espaços públicos qualificados, fortalecendo assim a relação entre a cidade e o rio. Esta continuidade que se pretende obter surge como uma espécie de "corredor" e, ao longo da sua extensão, propõe-se a reabilitação de alguns espaços que, atualmente, e por variados motivos, não são propícios à permanência humana, constituindo-se como grandes oportunidades de intervenção.

Ao longo deste "corredor" e dos variados espaços revitalizados surgem equipamentos como: um lar de idosos no Largo José Afonso; a extensão do clube náutico existente para uma vertente de alta competição, promovendo o desporto e melhorando o cais adjacente; um museu da cidade, agregando os vários espólios dispersos; uma "frente construída" de edifícios de escritórios no lugar de várias fábricas antigas; um centro de formação profissional; uma biblioteca municipal; novos edifícios de habitação e comércio; um novo cais para os *ferry's*, com estacionamento e, por fim, uma residência de estudantes.

O objetivo destes novos equipamentos é dotar a cidade de uma maior capacidade de atração e de uma melhor qualidade de vida, promovendo a cultura, o desporto, a educação e a saúde. Ao longo dos anos a cidade de Setúbal foi tendo um aumento considerável de envelhecimento e a sua malha urbana cresceu, sobretudo, ao nível da habitação, originando uma certa descentralização dos serviços. Este crescimento foi, maioritariamente, no sentido Norte/Este e o seu

centro histórico deixou de ser o centro geográfico.

Em prol de uma maior permeabilidade pedonal e uma maior relação da cidade com a sua frente de rio, propõe-se a substituição da linha de comboio pesado por um *tram-train*, criando uma serie de paragens em pontos estratégicos. Este sistema permite que a população circule livremente pela linha férrea em toda a sua extensão, abdicando de acessos pontuais e com maior segurança, devido às baixas velocidades.

As vias rodoviárias existentes no quadrante sudeste sofrem um alargamento, permitindo um maior tráfego e melhores acessos. Além disso, permitirá a separação entre o tráfego "pesado" dos camiões de transporte de mercadorias e o tráfego dos automóveis ligeiros.



②

Este é um dos espaços mais expectantes de toda a zona ribeirinha. Aqui, neste lugar, é possível perceber a existência de um dos antigos baluartes. Contudo, apresenta elevados índices de degradação e, pela sua grande dimensão, é um dos lugares com maior possibilidade de intervenção. Propõem-se para este lugar uma revitalização do mesmo com zonas de estar e lazer, mantendo viva a memória da antiga muralha.

Um dos pressupostos do enunciado é...
porto e devolve-la à cidade, às pessoas...
permanência, permitindo uma maior p...
rio. Propôs-se uma serie de espaços p...

- ① Lar de Idosos
- ② Extensão Clube Náutico
- ③ Museu do Sado
- ④ Frente de Escritórios
- ⑤ Centro de Formação Profissional
- ⑥ Ferry's
- ⑦ Biblioteca Municipal
- ⑧ Residência de Estudantes
- ⑨ Residência de Estudantes

Propõe-se um prolongamento da Av. Luisa Todí, com a mesma configuração, agregando na zona central as linhas do *Tram-Train* e uma serie de zonas verdes.

- Percursos Secundários
- Percursos Principais
- Novas Paragens *Tram-Train*
- ▨ Equipamentos Propostos

ra absorver a área destinada ao
s, tornando possível a sua
permeabilidade e aproximação ao
úblicos e zonas verdes.

Propõe-se uma nova configuração da linha de
porto com a separação dos ferry's dos
catamarans e um novo estacionamento.







3.0

O LUGAR



Fig. 5 - Localização



40| Fig. 6 - Local de Intervenção



Fig. 7 - Local de Intervenção

4.0

PROJETO

*"Setúbal - pérola linda em concha de verdura,
Nasceste à beira-mar, aqui e Portugal!...
E o Sado - este teu rio de rara formosura,
Fez-te o berço de espumas com brilho de cristal...*

*E tu sorriste às ondas na mágica doçura
Do teu cenário maravilhoso, divina!...
Depois, a Natureza - deusa garrida e pura,
Deu-te as graças sem fim do seu hino triunfal...*

*Setúbal - terra cristã de bravos pescadores,
És mãe de gente nobre, de nobres prosadores,
De poetas, artistas que te dão maior grandeza!...*

*Cidade - noiva eterna com flores de laranjeira;
Sempre bendita sejas tu a vida inteira,
Entre as terras formosas da Terra Portuguesa!!!"¹*

¹ Pinto, M., 1966. Setúbal - Cidade Centenária. Setúbal: s.n. Pág. 121

4.1 PROGRAMA

1. Apoio aos Visitantes

Articula-se com o acesso principal, a área polivalente e o exterior.

1.1 Átrio

1.2 Balcão de informações e venda de Bilhetes

1.3 Bengaleiro e cacifo de utilização direta dos utentes

1.4 Loja

1.4.1 Armazém e escritório

2. Área Polivalente

Zona ampla e flexível, capaz de receber diversos eventos e exposições de pequena dimensão. Articula-se com o apoio aos visitantes.

3. Espaços Expositivos

Área funcional com ligação direta ao átrio e ao exterior. Divide-se em 2 pisos.

4. Auditório

Auditório com capacidade para 400 pessoas. Pensado para receber palestras, videoconferências e eventos de características semelhantes.

4.1 Camarins

4.2 Controlo Técnico (luz, som, projecção)

4.3 Arrumos

5. Cafeteria

5.1 Cozinha

5.2 Vestiários p/ pessoal

5.3 Instalações Sanitárias

5.4 Zona de Lixos

5.5 Armazenamento

6. Jardim Exterior

7. Depósito

Capacidade para uma viatura de grande porte. Acesso ao exterior e ligação aos vários pisos de exposição.

7.1 Depósito de peças

7.2 Recepção/Expedição

7.3 Armazenamento de caixas

7.4 Área de desembalar caixas

7.5 Oficinas

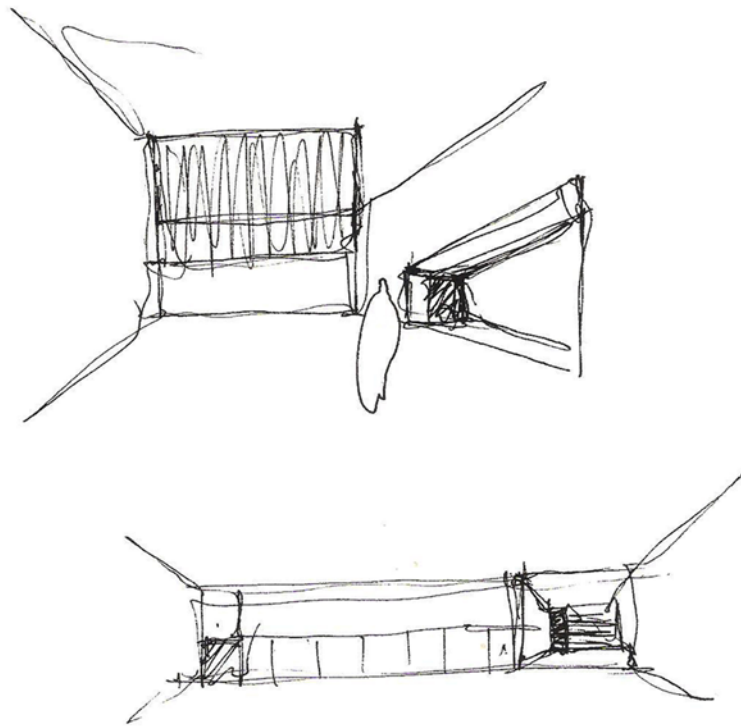
7.6 Vestiários p/ pessoal

7.7 Gabinetes

8. Administração

Ligação ao exterior. Vários pisos openspace permitindo uma organização livre. Tem funcionamento autónomo do resto do edifício.

4.2 PROCESSO



46| Fig. 8 - Esquissos da zona do Átrio de Entrada



Fig. 9 - Maquete de Estudo do Átrio de Entrada/ acesso ao Auditório

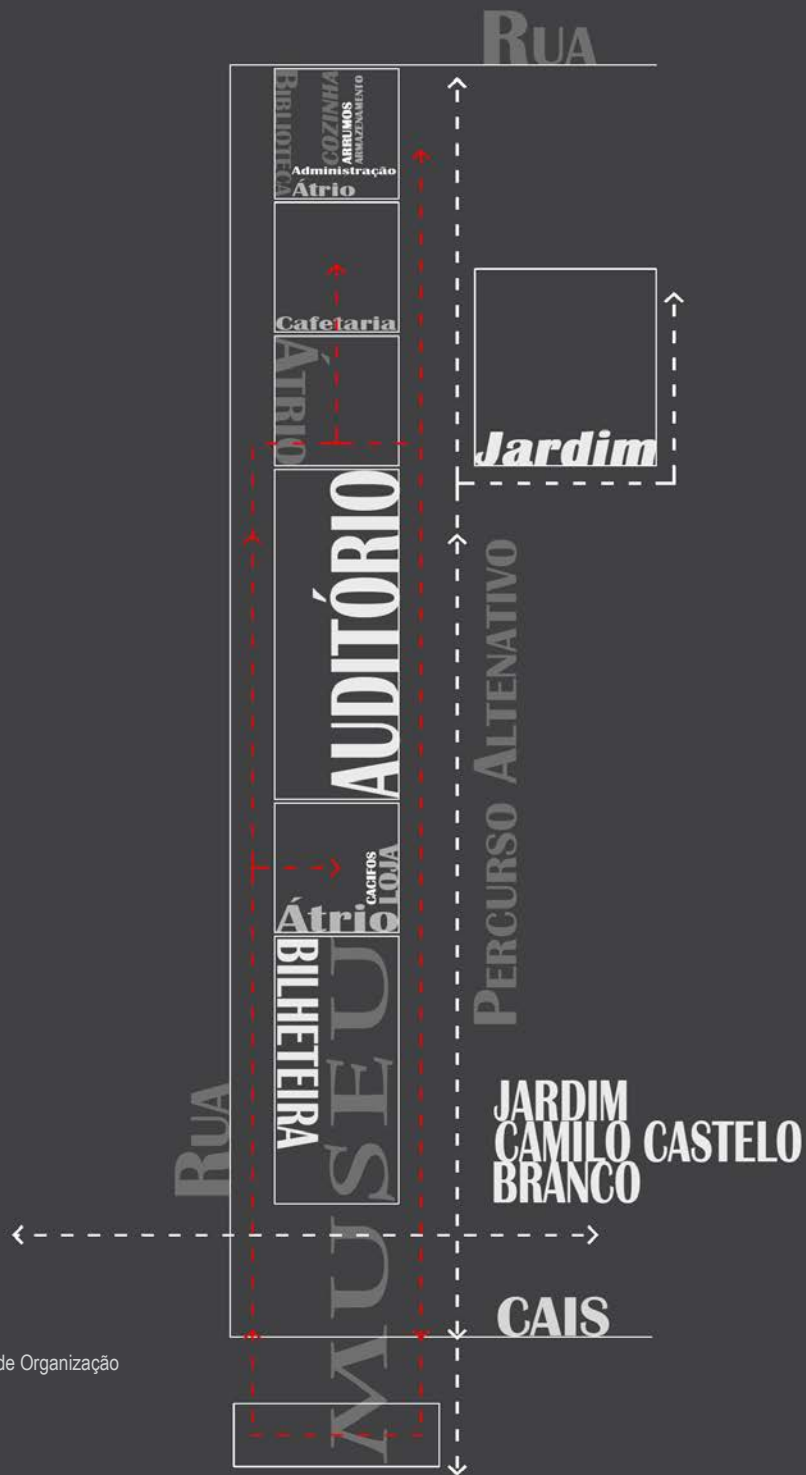
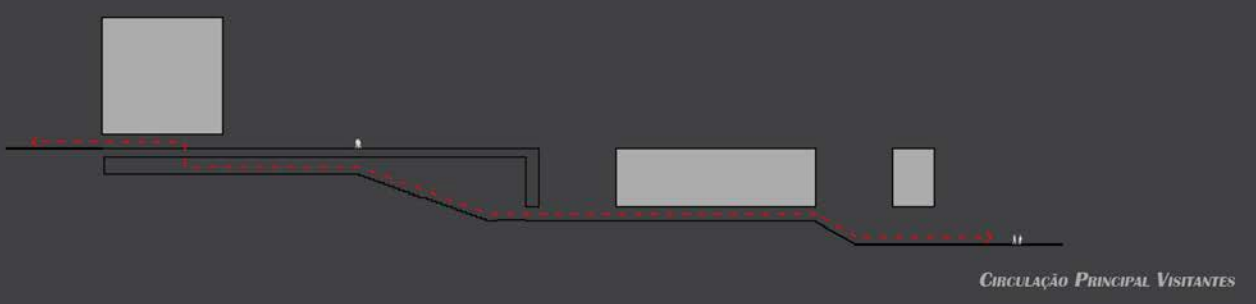
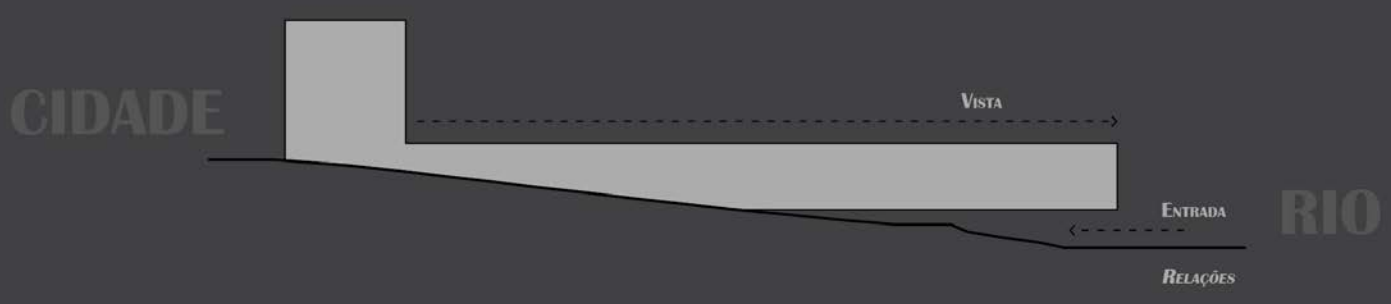
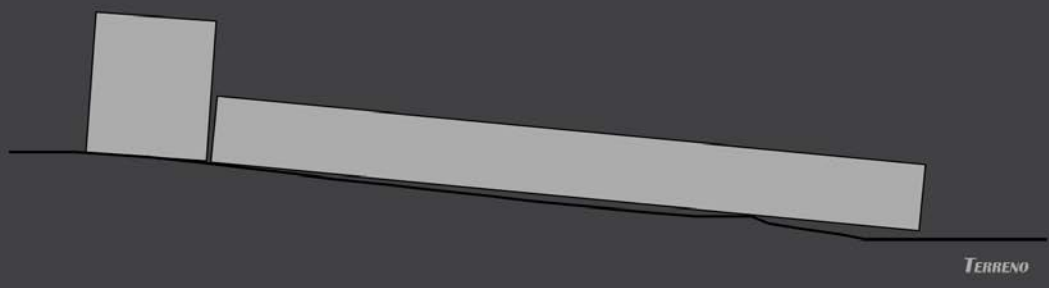
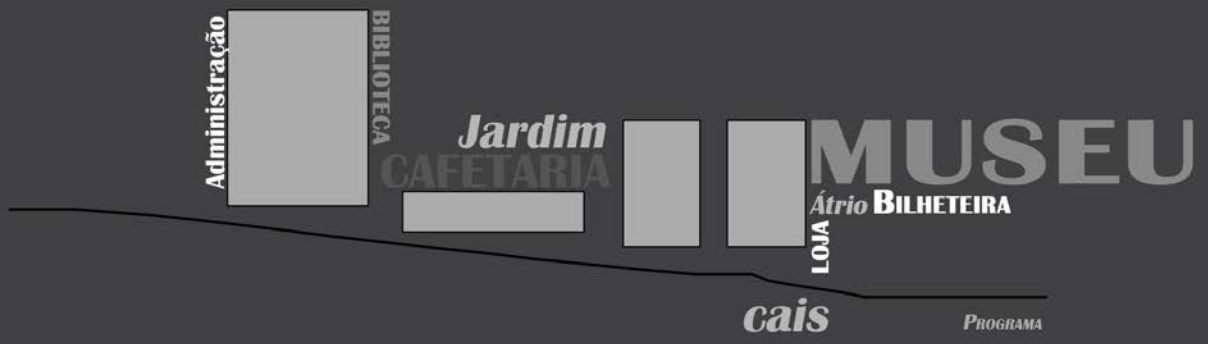
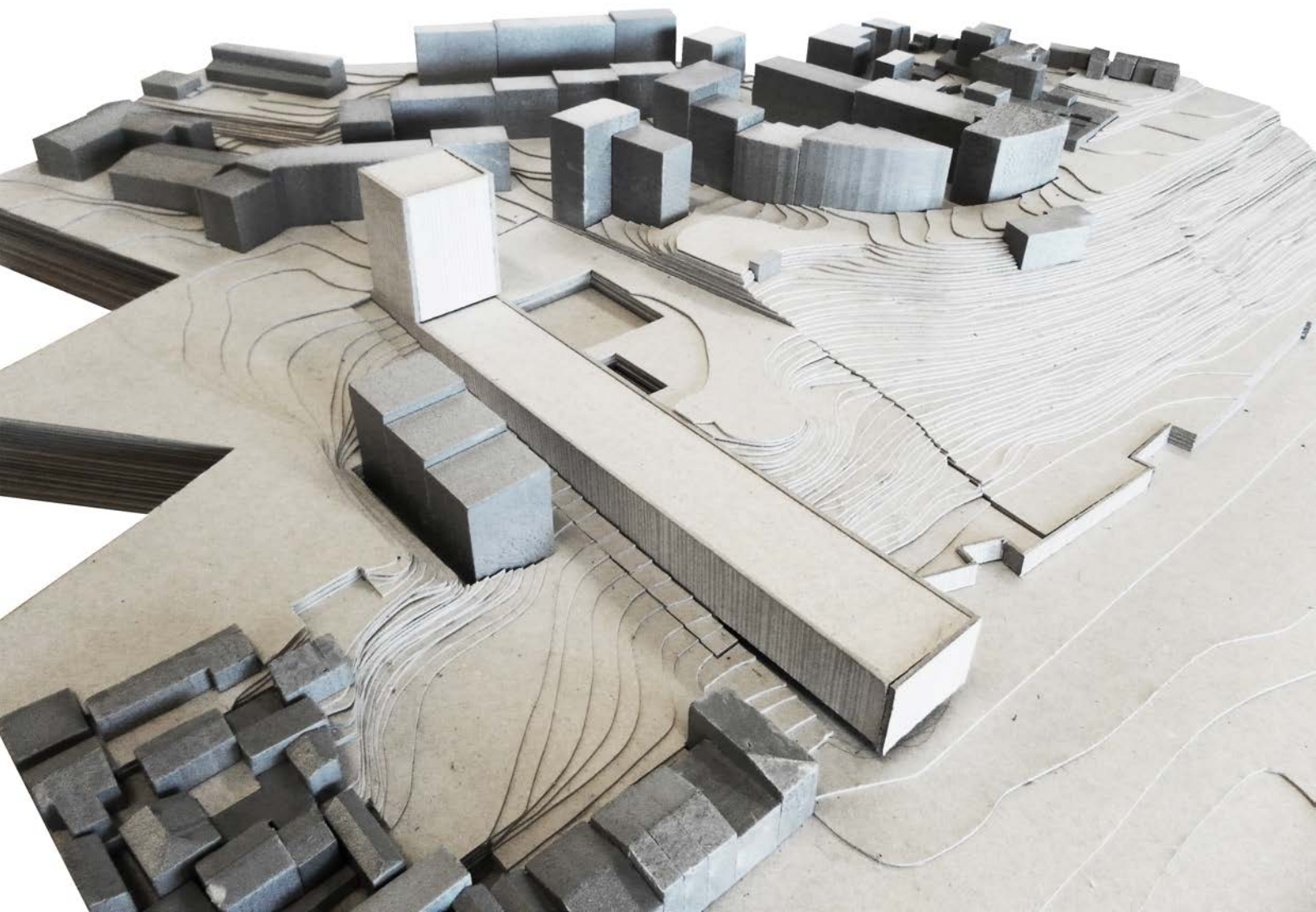


Fig. 10/11 - Esquemas de Organização





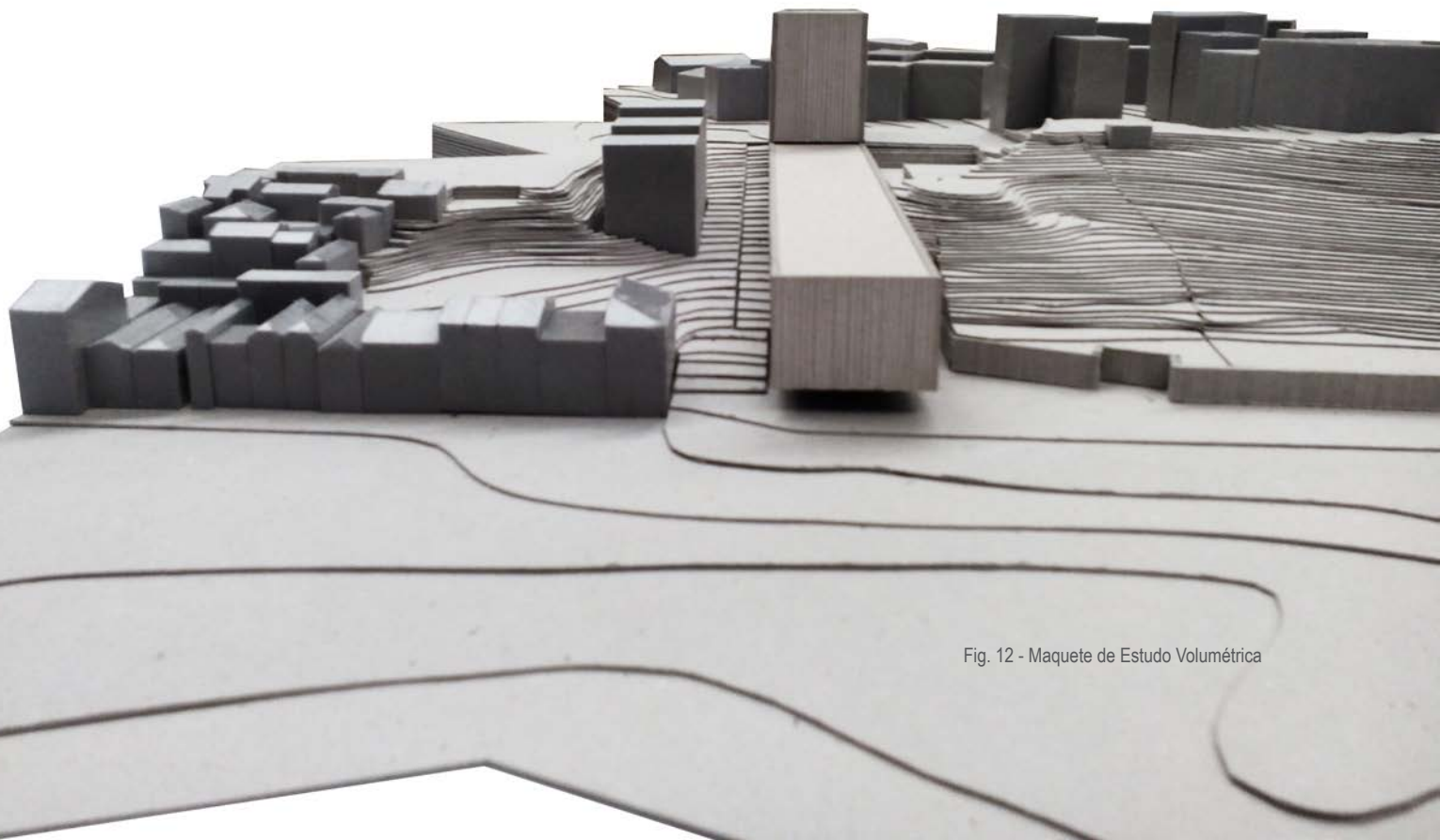
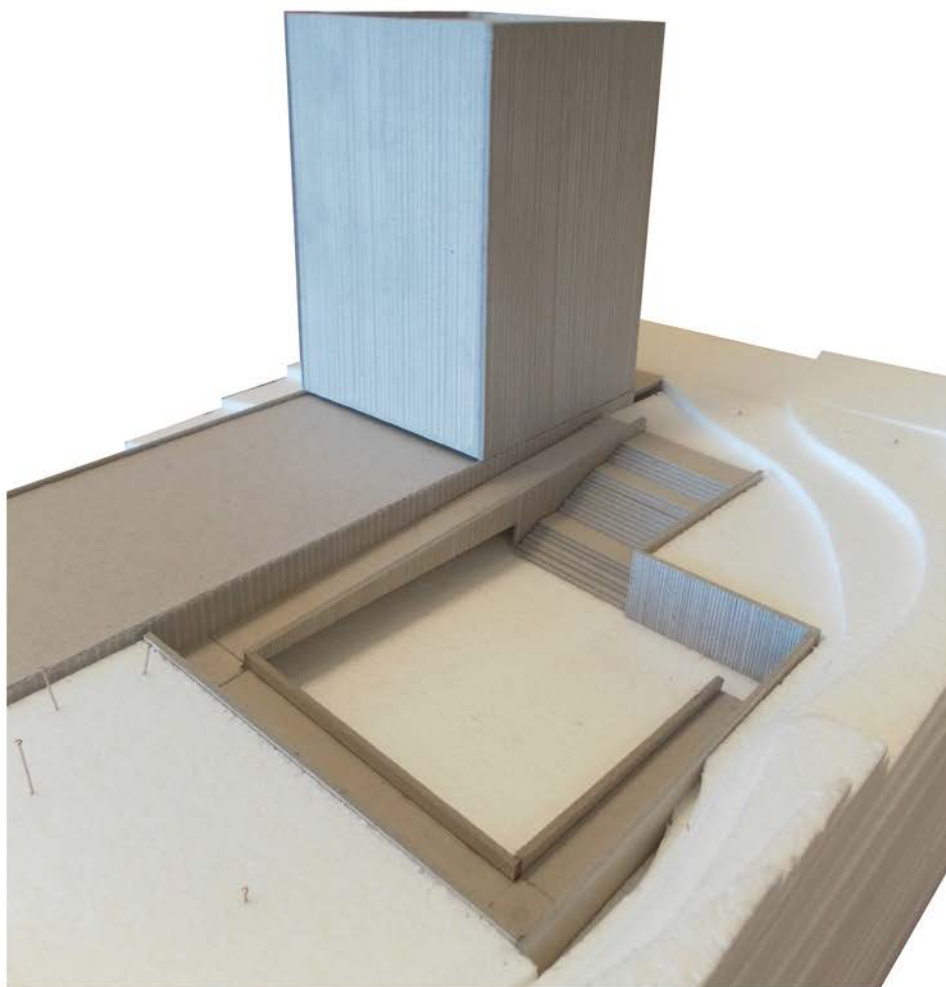


Fig. 12 - Maquete de Estudo Volumétrica



52| Fig. 13 - Maquete de Estudo do Jardim

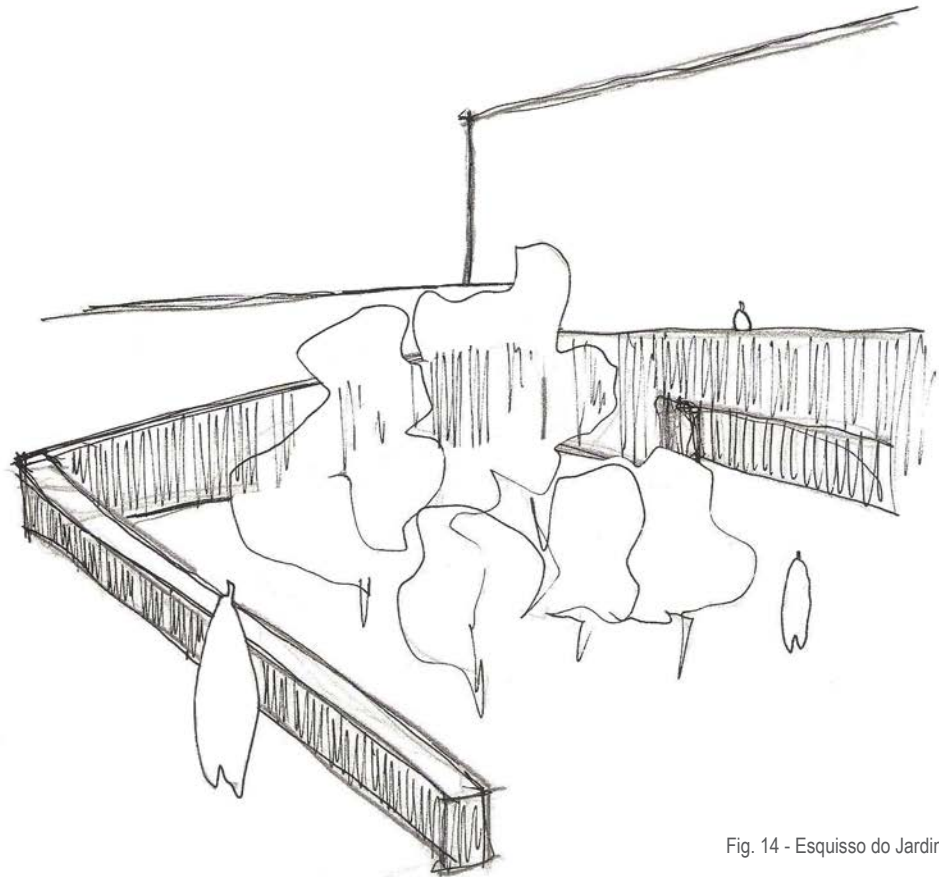
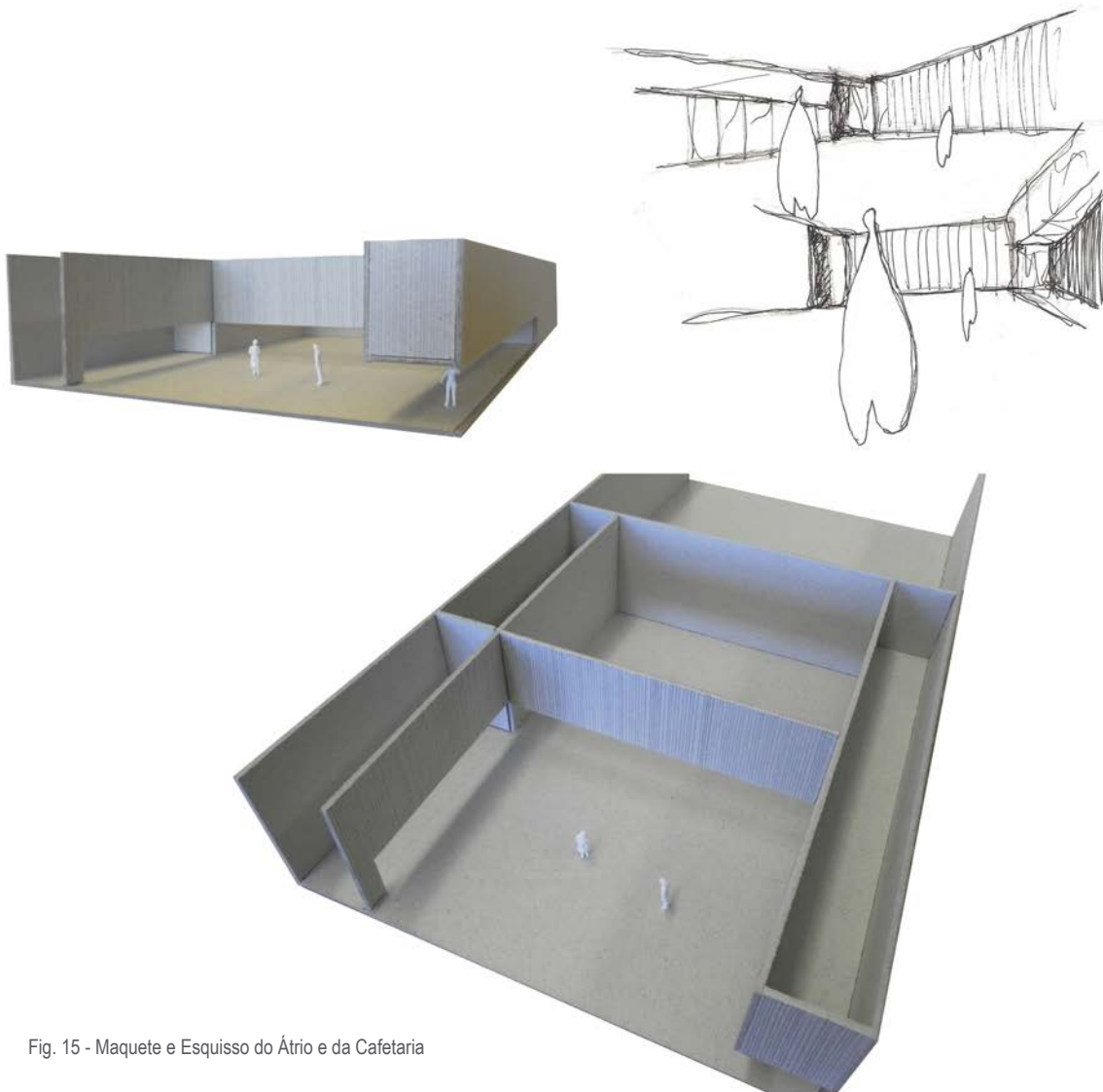


Fig. 14 - Esquisto do Jardim



54| Fig. 15 - Maquete e Esquisso do Átrio e da Cafeteria



Fig. 15 - Perspectiva do Átrio e da Cafeteria | 55



4.3 MEMÓRIA DESCRITIVA

De acordo com o descrito no enunciado da unidade curricular de *Projeto Final de Arquitetura*, vertente prática, "pretende-se que os alunos desenvolvam simultaneamente um trabalho a várias escalas de conceção e projeto explorando as múltiplas articulações possíveis desde a escala do território às do projeto de Arquitetura dos edifícios e vice-versa. Pretende-se que os alunos desenvolvam o seu trabalho com base no entendimento do lugar e do contexto, dos seus problemas/potencialidades, nas mais diversas estruturas naturais, construídas e humanas. Todo o trabalho a desenvolver durante o ano tem por base um território concreto em transformação cuja Requalificação se considera urgente. Trata-se de encontrar uma estratégia de intervenção em que o Espaço Público edificado e não edificado cumpra a sua função eminentemente estruturante. Trabalhar e investigar os programas que melhor cumprem os objetivos de requalificação e regeneração do território proposto. Equacionar os locais a intervir com exactidão e rigor integrando os valores patrimoniais existentes na estratégia geral de intervenção."

Tendo isto em consideração, o programa escolhido foi um museu. Este edifício foi pensado para que tivesse uma amplitude à escala da cidade, indo muito para além dos limites do lugar a implantar e que, de certa forma, promovesse o desenvolvimento urbano, cultural e social, agregando todo espólio setubalense num único lugar.

Setúbal é uma cidade com uma vertente histórica e patrimonial muito grande e, por esse motivo, a escolha do programa a desenvolver surgiu de forma natural.

O edifício surge com a forma de dois grandes volumes dispostos na horizontal e na vertical, respetivamente. O volume horizontal preenche o terreno em todo o seu comprimento e faz a relação entre a cota mais a cima e a cota mais a baixo e, ao mesmo tempo, constitui uma frente da Rua Camilo Castelo Branco. O volume disposto na vertical surge contrapondo o volume horizontal e, ao mesmo tempo, faz o remate da Rua Camilo Castelo Branco com a Rua Estevão de Liz Velho, marcando a sua posição e criando uma nova entrada no jardim Camilo Castelo

Branco. No lado sul, virado para a estrada da Graça, o edifício apresenta-se como um elemento elevado, permitindo a circulação das pessoas e enaltecendo a sua relação com o rio que, com uma aproximação, não chega a ser violenta nem prejudica a circulação no sentido Este/Oeste. Esta aproximação ao rio é reforçada pela criação de um passadiço que se estende até à doca do comércio, abraçando um conjunto de embarcações de pesca antigas, ancoradas naquele preciso local.

Pelo exterior, o edifício apresenta uma linguagem plástica e construtiva contemporânea, em tons claros, exibindo dois materiais de forma bastante expressiva: o betão (de cor branca e com uma textura aparente vertical, permitida pelas cofragens, contrapondo a horizontalidade do projeto) e o azulejo (muito relacionado com a cultura portuguesa e com o tema marítimo, apresentando-se com cores diversas mas sempre em tons claros).

Ainda pelo exterior, é recriado um muro que, cumprindo a função de conter as terras referentes à cota do jardim, transmite uma noção de memória, pois apresenta uma configuração fiel àquela que foi sendo deixada ao longo dos anos, resultante das demolições dos edifícios que outrora ocuparam aquele lugar.

Pelo interior, o edifício organiza-se em duas grandes zonas: as zonas laterais, onde se encontram os acessos e os espaços de apoio; e a zona central, onde se encontram os espaços de maior importância, nomeadamente, o auditório e os espaços expositivos.

O edifício tem três entradas: a entrada principal, situada a sul, na cota de baixo; a entrada a norte, na cota de cima, mais direccionada para os serviços e administração; e a entrada lateral, também na cota de cima, orientada para o jardim. Na entrada lateral é criado um espaço exterior que, envolvido por uma rampa, proporciona ao seu utilizador o foco sobre o manto verde que o rodeia e, ao mesmo tempo, permitindo o acesso aos mais condicionados.

No seguimento deste novo espaço exterior, é introduzido um acesso pedonal junto ao edifício e em todo o seu comprimento, pretendendo-se que este seja a



Fig. 17 - Perspectiva do acesso de ligação entre os Espaços Expositivos e a Cafeteria



60| Fig. 18 - Perspectiva do acesso pedonal do lado do Jardim

relação entre o jardim Camilo Castelo Branco e o interior do edifício, oferecendo uma atmosfera de reflexão e isolamento alimentando um olhar diferente e mais íntimo do lugar e da cidade.

O acesso à cobertura é feito a partir dos átrios de entrada, seja pela cota de baixo ou pela cota de cima, configurando-se num dos mais valiosos miradouros sobre o rio Sado.

O ambiente interior do museu é conseguido a partir da junção de materiais contrastantes: o betão de cor branca e texturado, os tectos falsos de cor branca e preta, as madeiras de tons escuros, aplicadas nas portas e nos vários acabamentos, o azulejo e, por fim, o pavimento em pedra. Estes ambientes, proporcionados pelos materiais aplicados e pelo controle da luz, vão ao encontro de uma atmosfera de curiosidade, de memória e, sobretudo, de nostalgia, que se pretende despertar no utilizador.

Em alguns corredores aplicam-se grandes painéis de azulejos, ilustrados para o efeito deste projeto, que pretendem retratar vários episódios ou momentos da história da cidade ao longo dos anos.

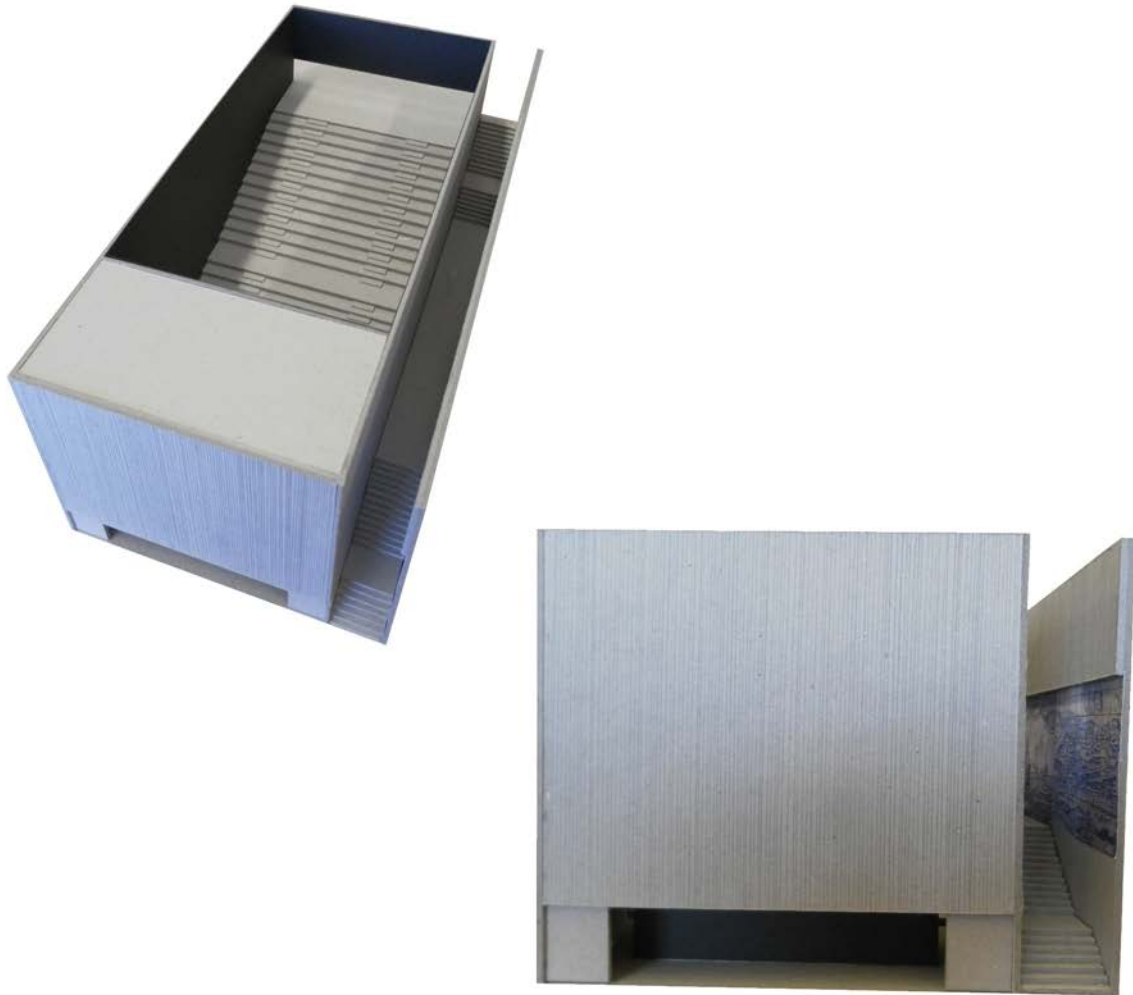
O desenvolvimento do *Museu do Sado* pretende, principalmente, dotar a cidade da capacidade de gerar cultura para além dos seus limites, atrair multidões de outros pontos do país, contribuindo para o aumento do turismo e da economia local e, sobretudo, consolidar a importância da cidade de Setúbal, face ao panorama nacional. Pretende-se, com a criação deste novo ícone arquitetónico, contribuir para o enaltecimento de Setúbal.



62| Fig. 19 - Perspectiva do Átrio de Entrada



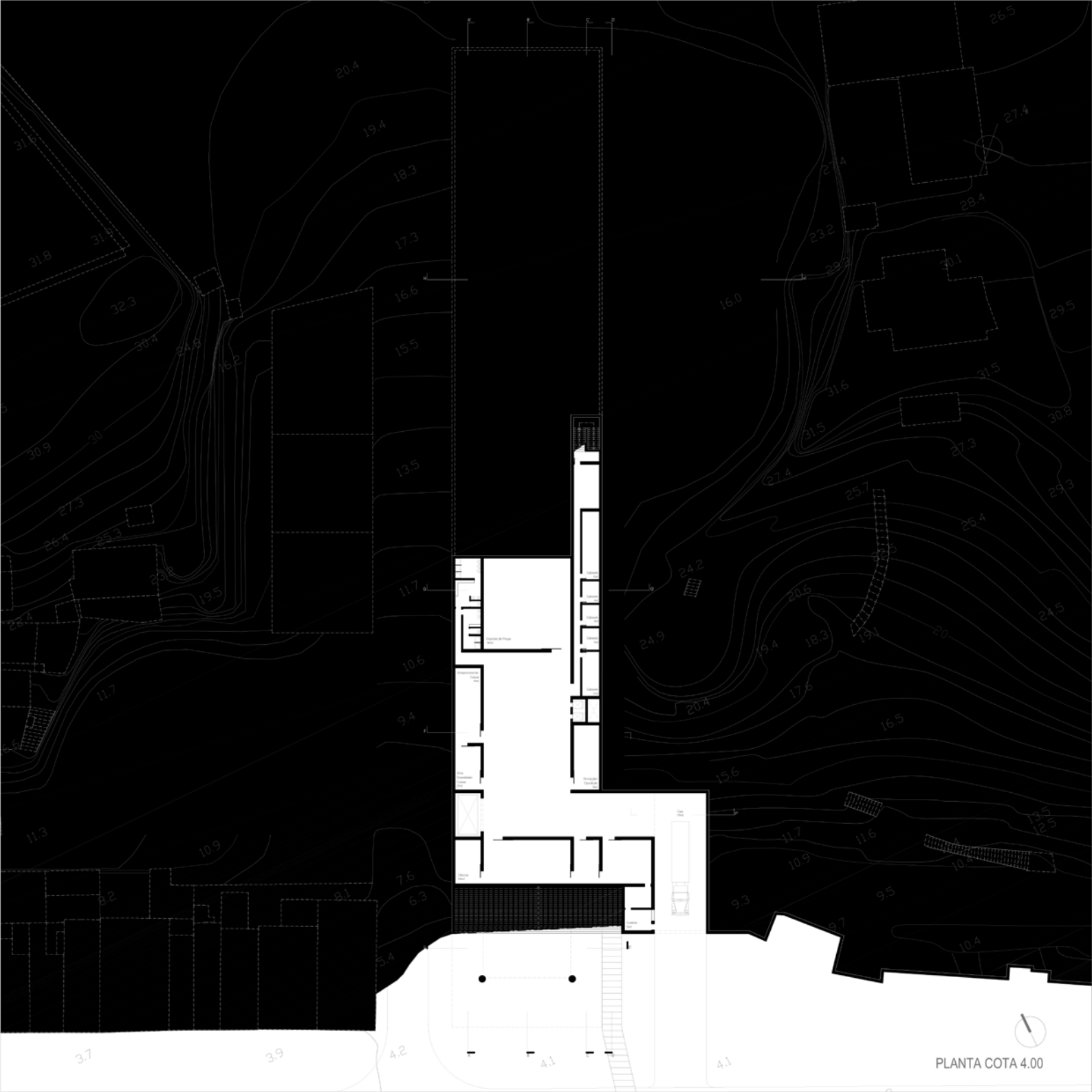
Fig. 20 - Perspectiva do Átrio de entrada/ acesso ao Auditório



64| Fig. 21 - Maquete de Estudo do Auditório



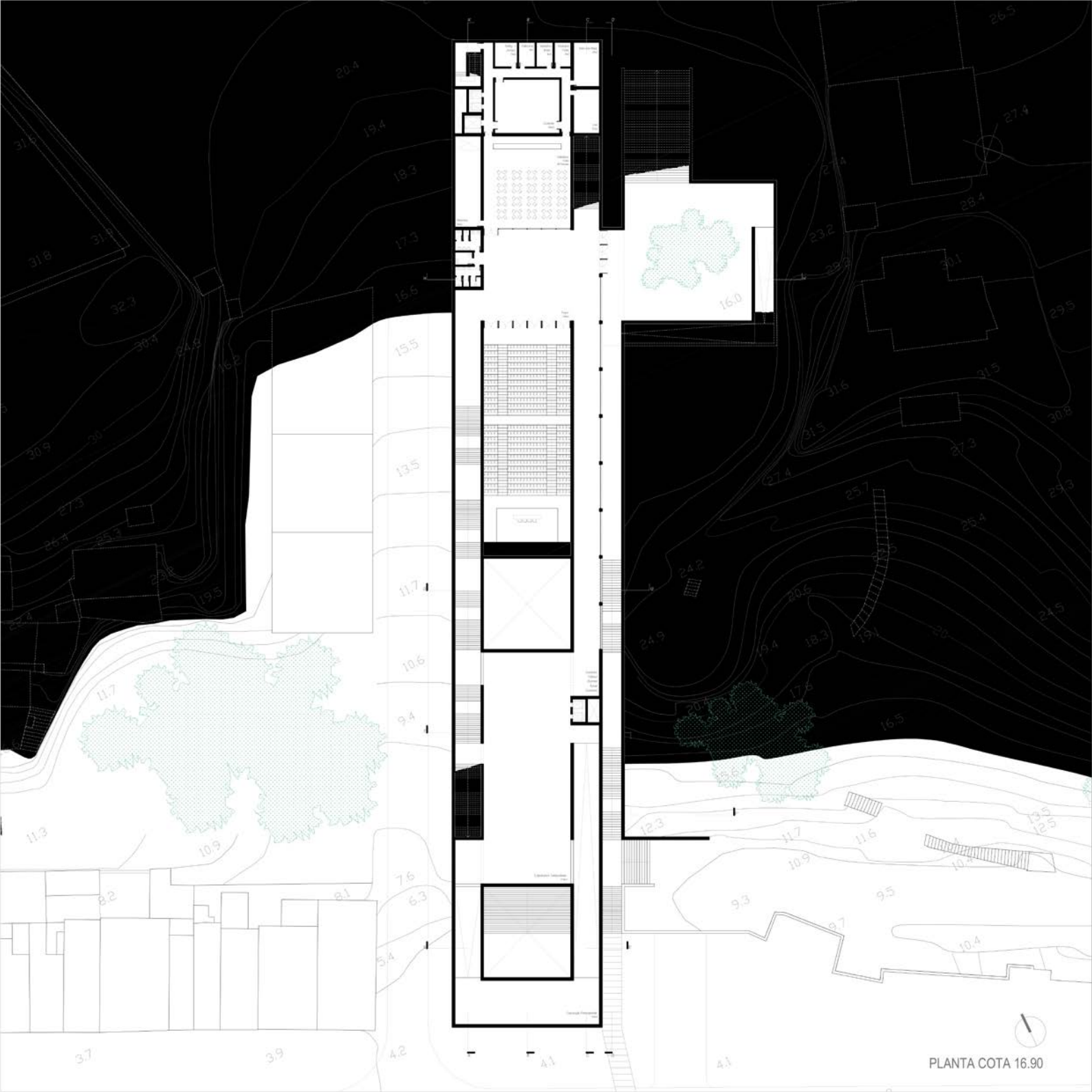
Fig. 22 - Perspectiva do interior do Auditório



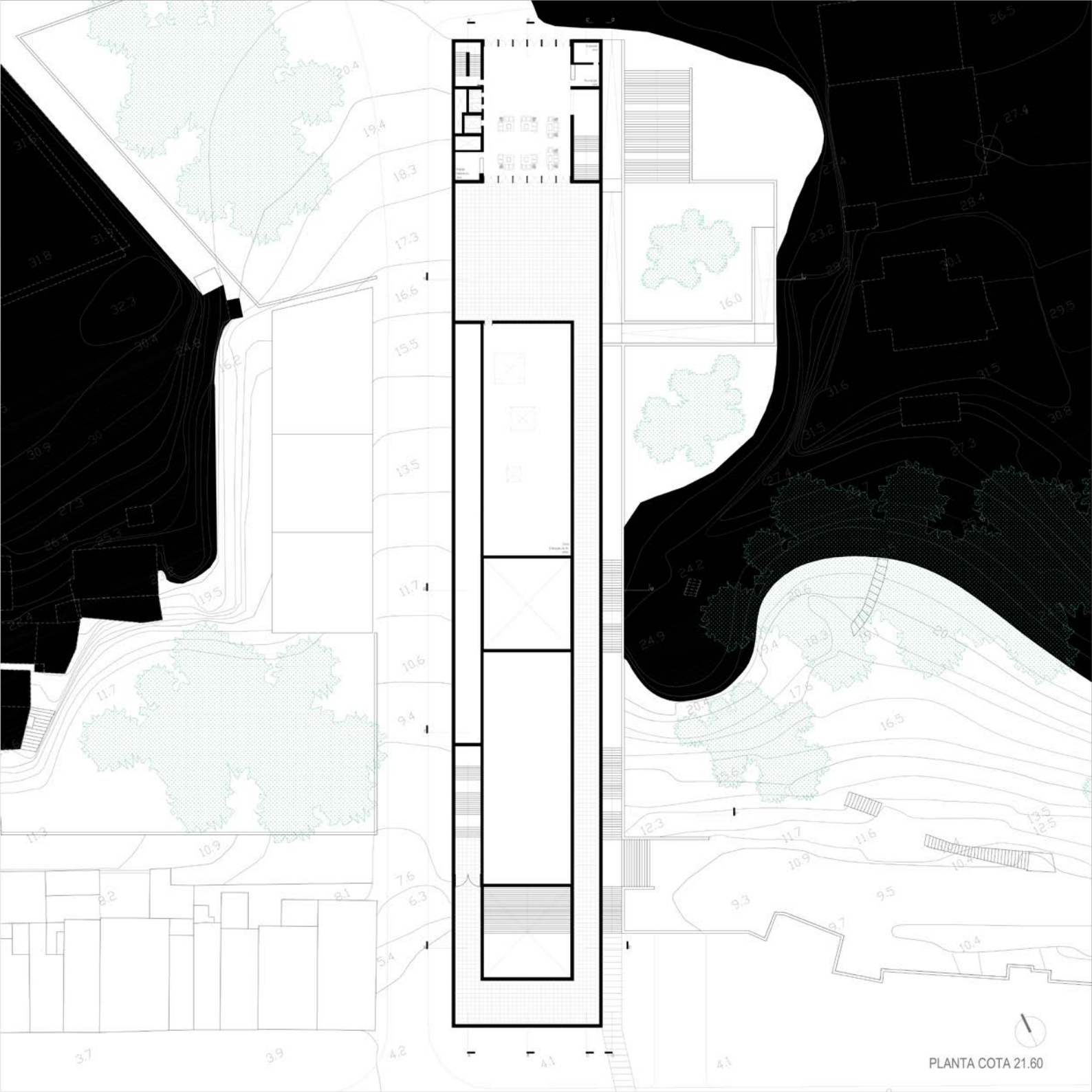


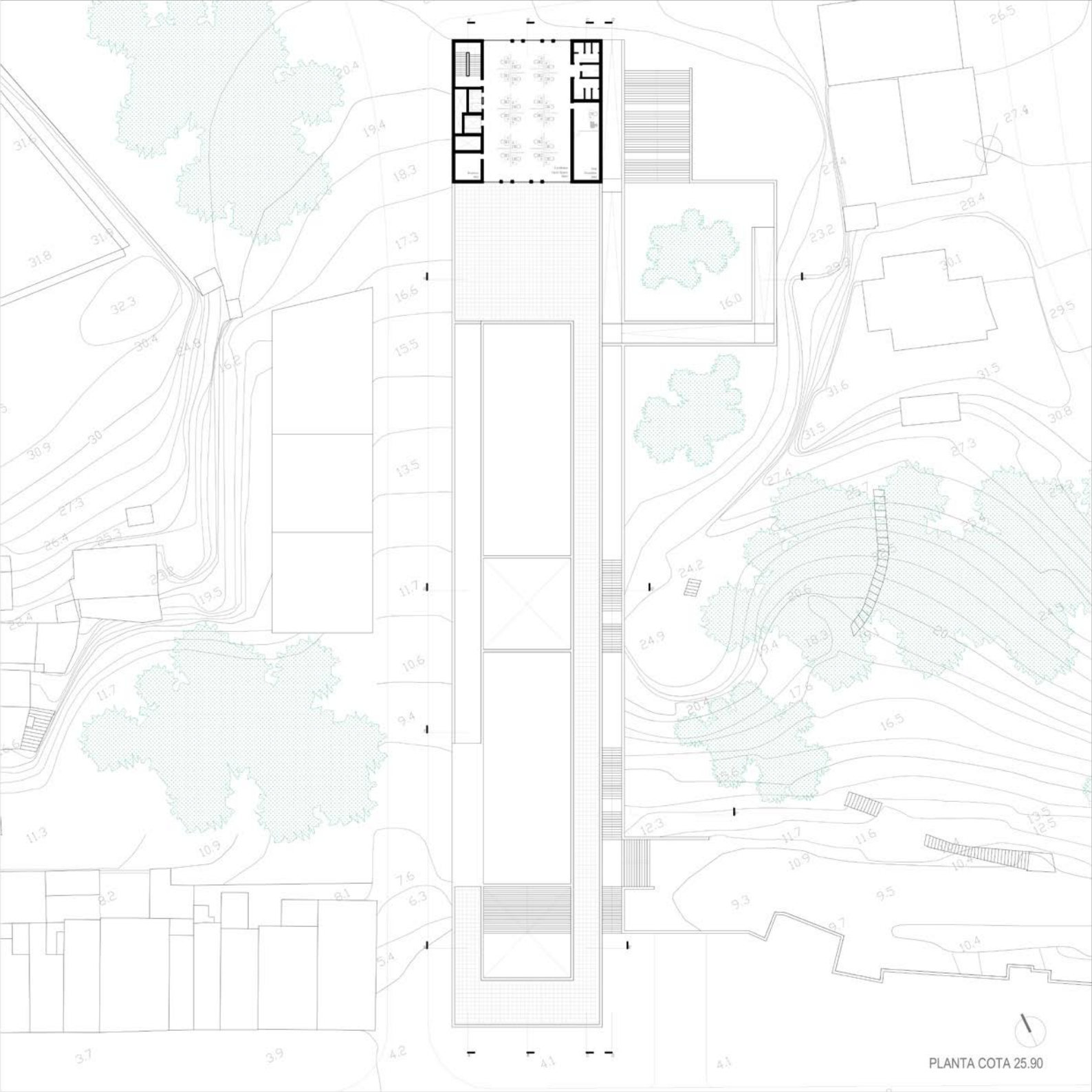
ETE



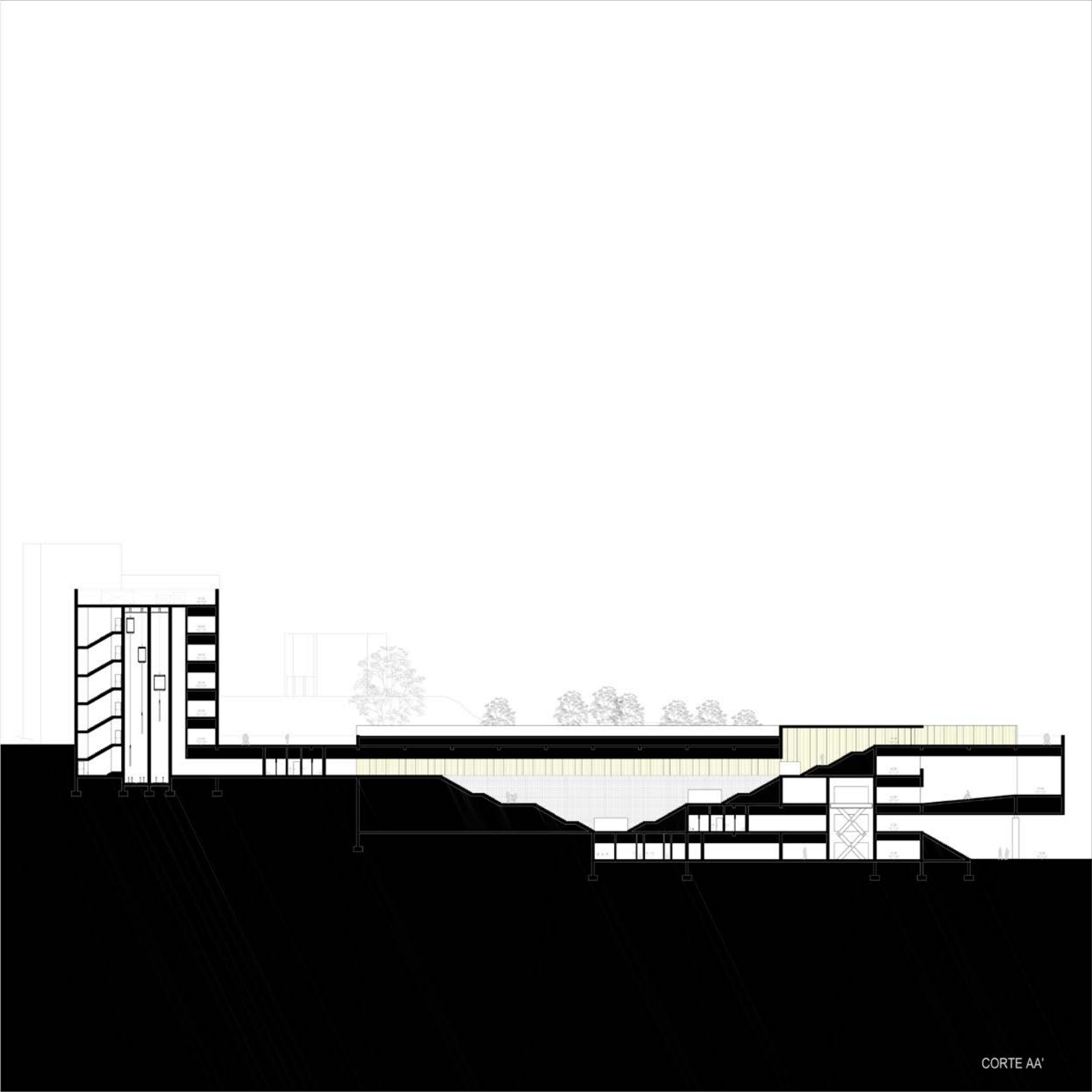


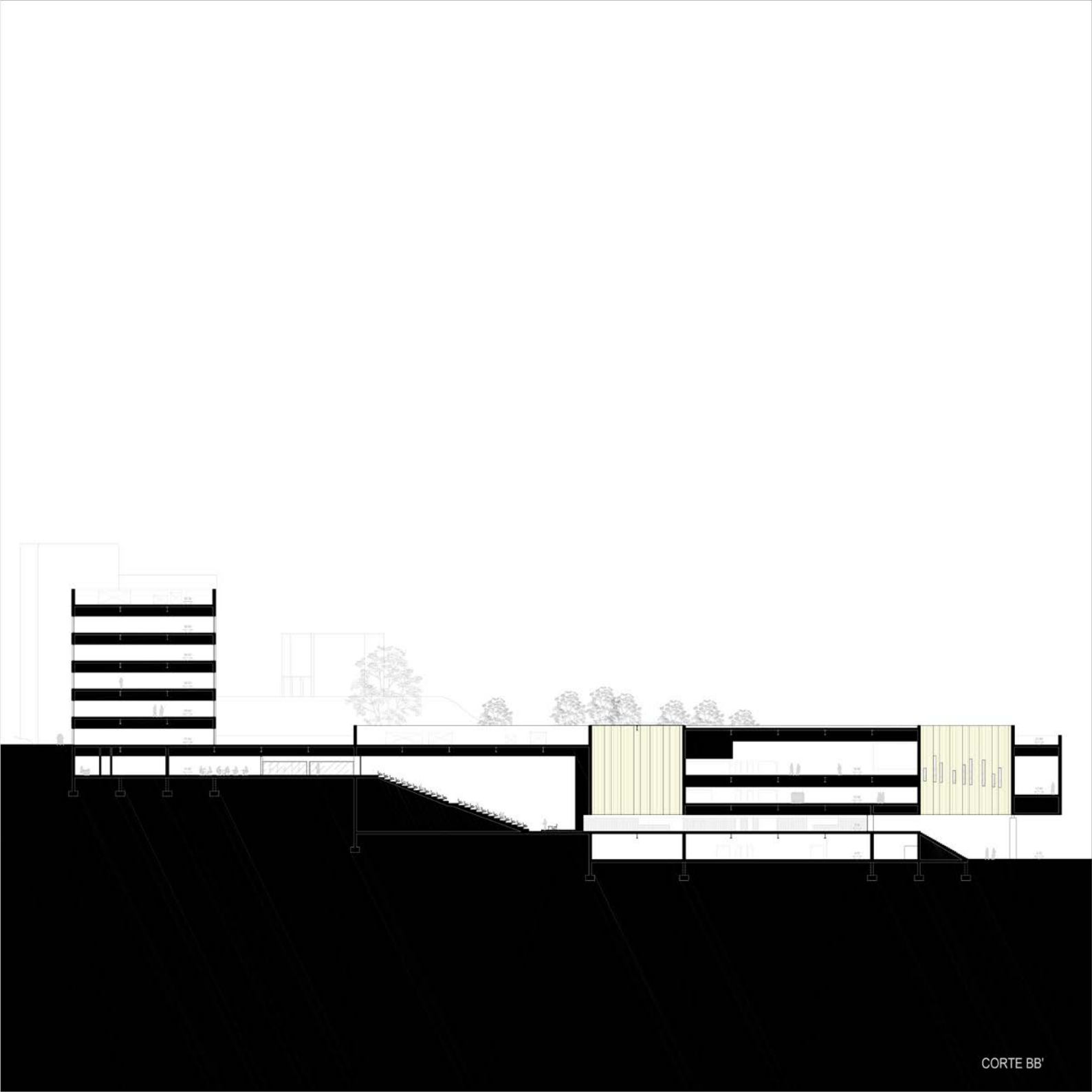
PLANTA COTA 16.90



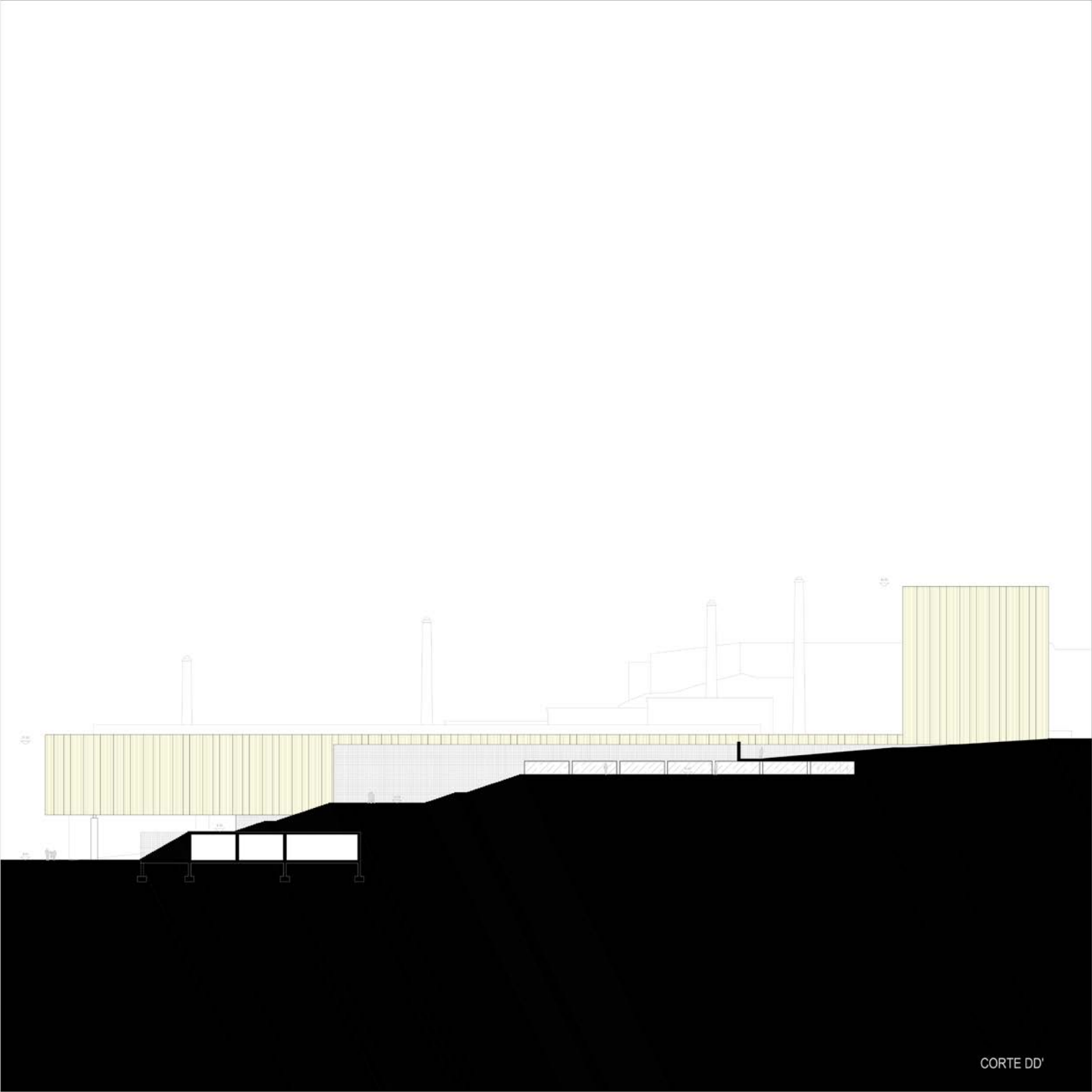


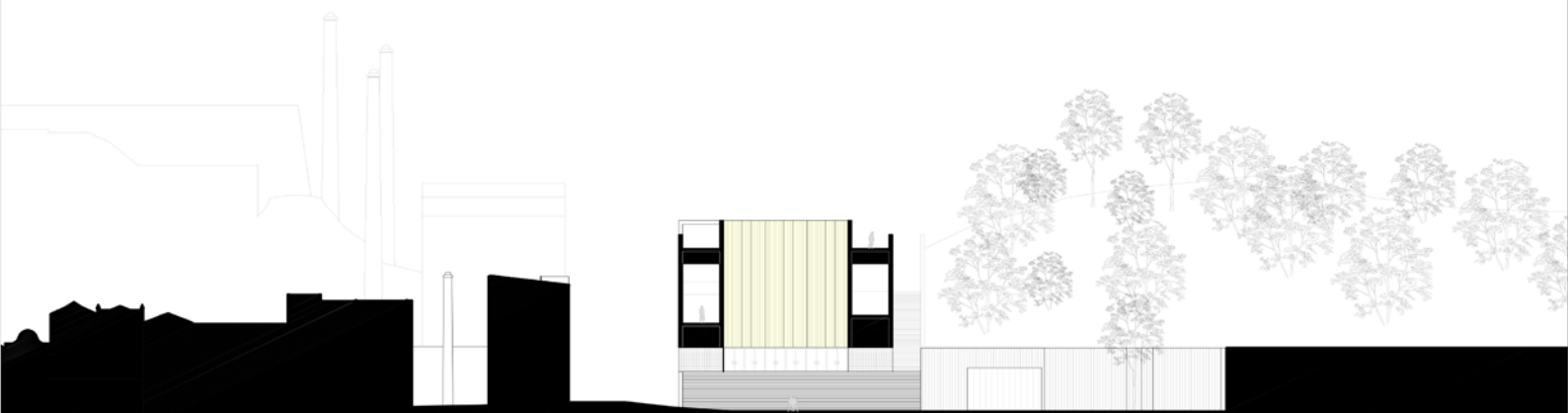
PLANTA COTA 25.90

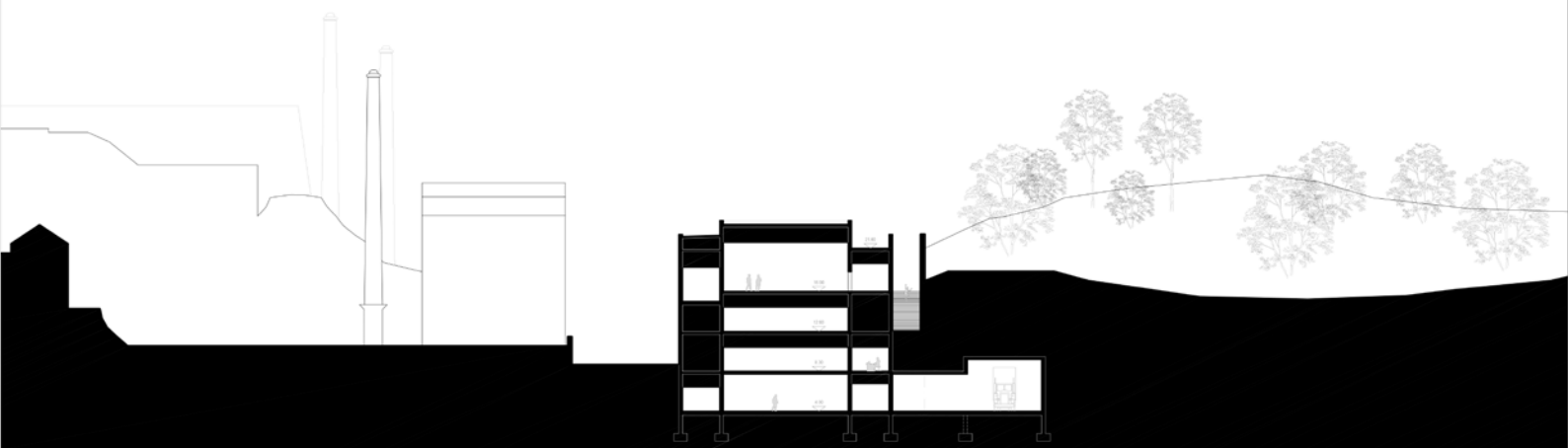


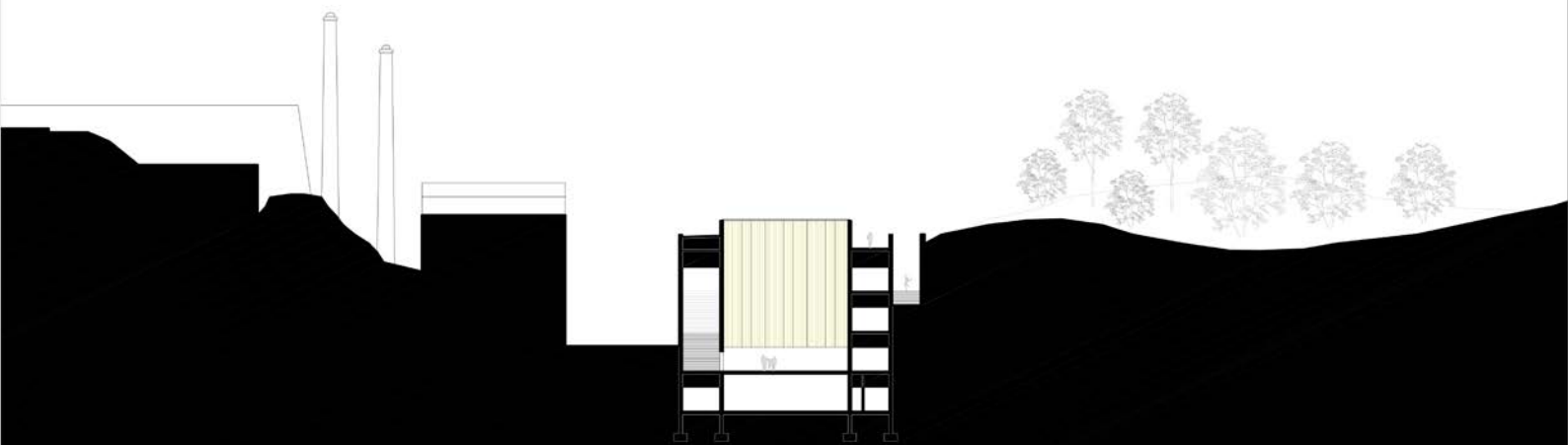


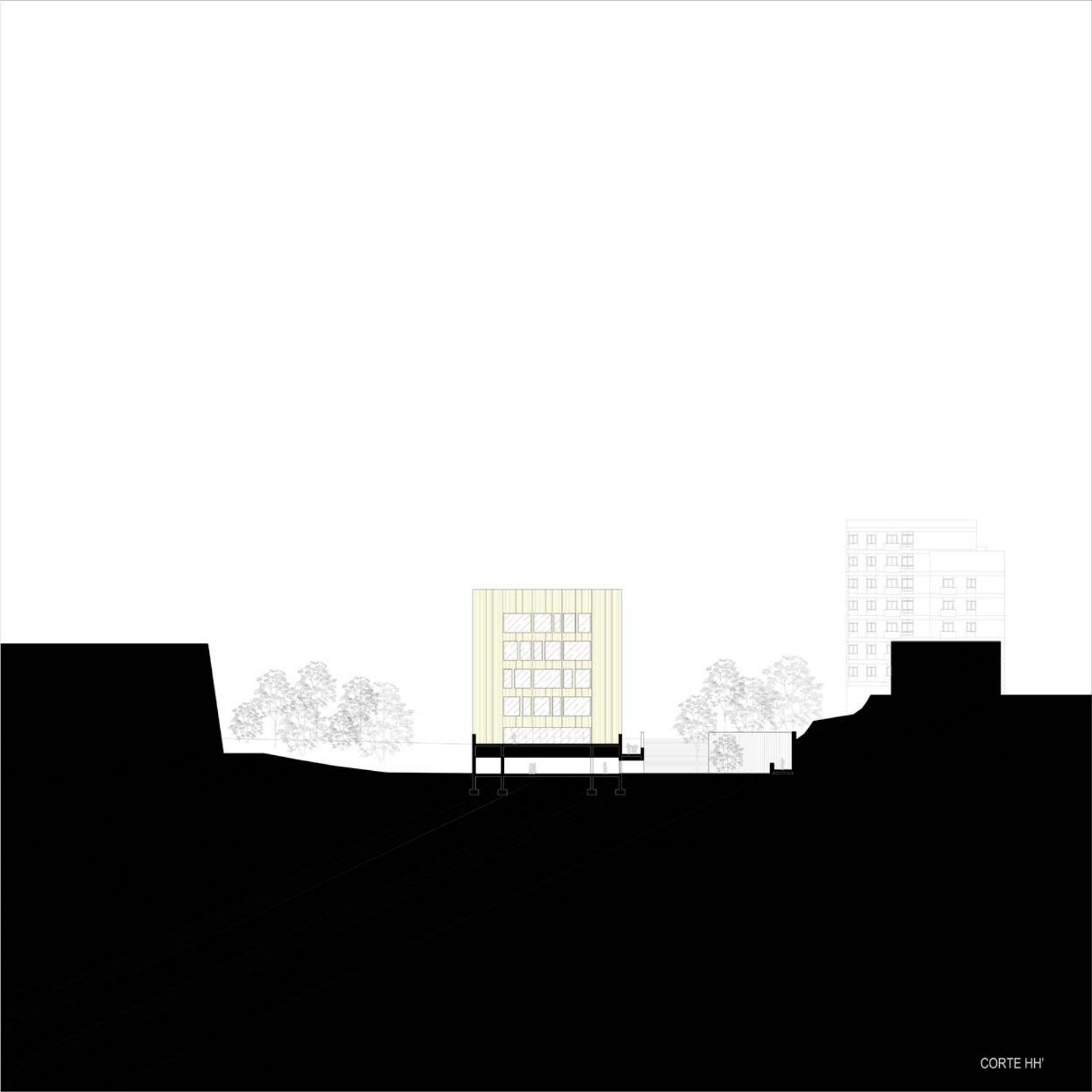


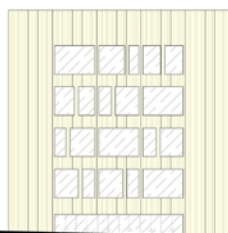














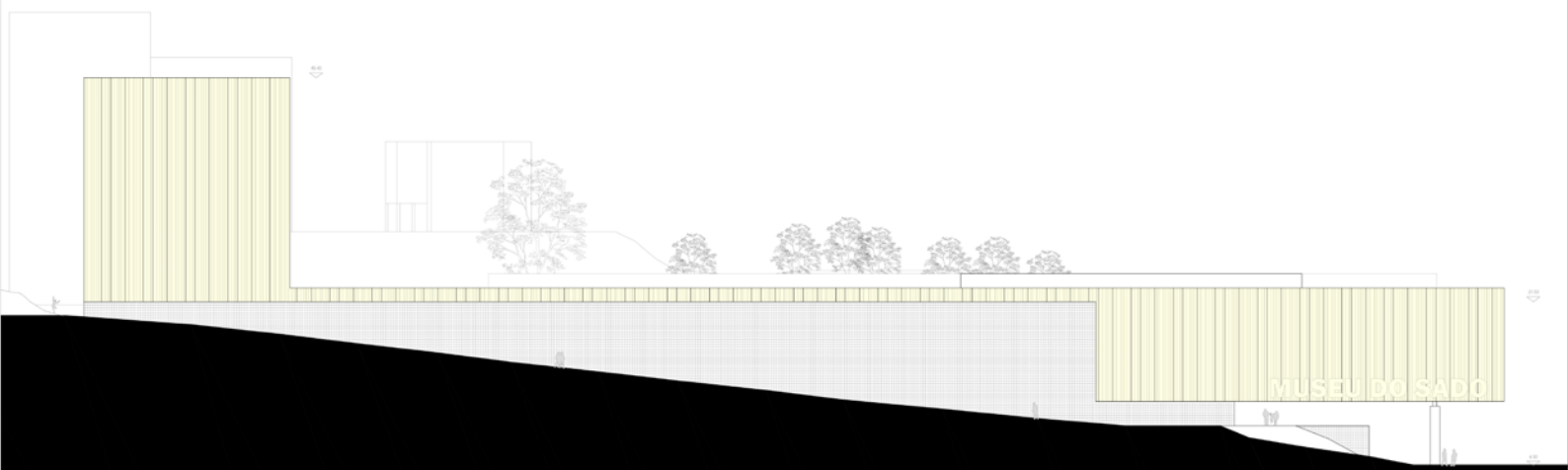




Fig. 23 - Perspectiva de um dos Espaços Expositivos



84| Fig. 24 - Perspectiva da Rua Camilo Castelo Branco



Fig. 25 - Perspectiva da Rua Estevão de Liz Velho

BIBLIOGRAFIA

Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra, SA, s.d. *Porto de Setúbal*. [Online] Available at: <http://www.portodesetubal.pt> [Acedido em 07 Setembro 2015].

Ameal, J., 1950. *Setúbal - Sete Séculos de história*. 1ª Edição ed. Setúbal: Câmara Municipal de Setúbal.

Câmara Municipal de Setúbal, s.d. *Câmara Municipal de Setúbal*. [Online] Available at: <http://www.mun-setubal.pt> [Acedido em 07 Setembro 2015].

Faria, C. V. d., 1981. *Novo fenómeno urbano : aglomeração de Setúbal : ensaio de sociologia urbana*. Lisboa: Assírio e Alvim.

Gonçalves, V. d. S., 1964. *Notas sobre algumas povoações Romanas dos arredores de Setúbal: A estação Romana da Comenda e o problema da desapareição de Cetóbriga*. Lisboa: s.n.

Pimentel, A., 1877. *História e Administração do Municipio de Setubal*. Lisboa: Academia Real das Sciencias de Lisboa e do Instituto de Coimbra.

Pinto, M., 1966. *Setúbal - Cidade Centenária*. Setúbal: s.n.

Portas, N., 2011. *A Cidade como Arquitectura*. 4ª Edição ed. Lisboa: Livros Horizonte.

Quintas, M. d. C., 1998. *Setúbal, Economia, Sociedade e Cultura Operária. 1880-1930*. Lisboa: Livros Horizonte.

Quintas, M. d. C., 2003. *Porto de Setúbal: um actor de desenvolvimento : história de um passado com futuro*. Setúbal: Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra.

Silva, J. C. V. d., 1990. *Setúbal: Cidades e Vilas de Portugal*. 1ª Edição ed. Lisboa: Editorial Presença.

Silva, V. R. d., 2009. *Planeamento e gestão urbanística na cidade de Setúbal no período 1944-2004*. Tese de Mestrado ed. Lisboa: Inst. Sup. Técnico, Univ. Técnica de Lisboa.

ANEXOS

ENUNCIADO

ISCTE-IUL

Departamento de Arquitetura e Urbanismo Mestrado Integrado em Arquitetura

PROJETO FINAL DE ARQUITETURA

5ºano, ano letivo 2014 - 2015

Docente: Pedro Botelho

1. Pretende-se que os alunos desenvolvam simultaneamente um trabalho a várias escalas de conceção e projeto explorando as múltiplas articulações possíveis desde a escala do território às do projeto de Arquitetura dos edifícios e vice-versa. Pretende-se que os alunos desenvolvam o seu trabalho com base no entendimento do lugar e do contexto, dos seus problemas/potencialidades, nas mais diversas estruturas naturais, construídas e humanas. Todo o trabalho a desenvolver durante o ano tem por base um território concreto em transformação cuja Requalificação se considera urgente. Trata-se de encontrar uma estratégia de intervenção em que o Espaço Público edificado e não edificado cumpra a sua função eminentemente estruturante. Trabalhar e investigar os programas que melhor cumprem os objetivos de requalificação e regeneração do território proposto. Equacionar os locais a intervencionar com exatidão e rigor integrando os valores patrimoniais existentes na estratégia geral de intervenção.

2. Setúbal é a cidade mais a sul da atual Área Metropolitana de Lisboa, situada na margem norte do Estuário do Sado é a capital do distrito a que dá o nome. É uma importante cidade portuária encaixada entre a área de Sapal do estuário a nascente, o Parque Natural da Serra da Arrábida a poente e o que resta do montado alentejano e das quintas e várzeas a norte.

Pretende-se que o trabalho em grupo desenvolva uma leitura crítica do

território de Setúbal, fundamentado no estudo do seu crescimento ao longo do tempo. Este estudo permitirá a compreensão e representação da estrutura urbana da cidade nas suas três principais componentes:

- a) Os espaços não ocupados por construção, existentes, a requalificar e a propor (vazios, verde, água, etc).
- b) As redes de distribuição de fluxos, existentes, a requalificar ou a propor (via férrea, outras vias e atravessamentos pedonais ou de trânsito não motorizado).
- c) As massas de construção, existentes, a requalificar ou a propor (habitação, comércio, serviços).

Pretende-se que a partir da apreensão global da estrutura do aglomerado, os estudos sejam aprofundados, no trabalho individual, no quadrante Sudeste da cidade.

Como ponto de partida propõe-se uma alteração ao funcionamento da linha férrea que serve a cidade, entre o Pinhal Novo e a Marateca. Assim, os comboios que servem o Sul do país passam a circular exclusivamente na linha principal, via Pinhal Novo, Poceirão e Marateca. Os comboios de passageiros que ligam Setúbal a Lisboa e ao Barreiro poderão manter o seu *terminus* na estação central da cidade. Nas estações do Pinhal Novo e da Marateca passam a fazer-se as transferências de passageiros entre os comboios de longo curso e as composições que servem a cidade. As ligações ferroviárias às zonas industriais e portuárias passam a ser realizadas via Marateca. Do Pinhal Novo à Marateca passa a funcionar um *tram-train* que servirá todas as estações já existentes ou outras que se considere oportuno criar de novo.

Estamos perante uma alteração radical no funcionamento da linha férrea, sobretudo no troço que se compreende entre a estação central da cidade e o ponto

em que o ramal ferroviário estabelece a ligação à área portuária, sob o viaduto de acesso à zona de *rollon-rolloff*. Neste troço, com uma extensão de cerca de 1500m, passará a funcionar exclusivamente o *tram-train*; que sendo um transporte ligeiro de baixa velocidade se integrará, com facilidade, no novo desenho para a frente urbana nascente da cidade.

Do Quebedo ao Parque da Bela Vista, do fim da Av. Luísa Tody ao viaduto de acesso ao porto, do aterro ribeirinho ao planalto e vice-versa, é agora possível pensar e propor um novo desenho para a cidade, que lhe permita renascer de um longo período de decadência e sofrimento.

3. Na primeira parte do ano, até Janeiro, serão desenvolvidos dois exercícios em simultâneo numa permanente e progressiva articulação do todo com a parte e da parte com o todo:

A - Trabalho em grupo (caderno A2):

1 - Plantas síntese (escala 1/40 000, 1/50 000) das principais etapas de crescimento até à atualidade, identificando os principais problemas da estrutura natural, construída e do seu funcionamento.

2 - Memória descritiva (máximo 5 000 caracteres)

1A. - Em simultâneo cada aluno deverá apresentar uma planta síntese, às escalas 1/4 000 e 1/5 000 (correspondente ao quadrante Sudeste da planta geral), com uma estratégia para a reconversão da área compreendida entre o Quebedo e o Parque da Bela Vista (caderno A2).

B - Trabalho individual: Projeto, para a reabilitação/reconversão da área urbana do Quebedo ou para a frente urbana das Fontainhas, incluindo um equipamento

público. O projeto, desenvolvido às escalas 1/400 e 1/200, inclui os espaços exteriores bem como os equipamentos públicos que melhor solucionem essa zona da cidade (caderno A2).

- 1 - Maquetas de estudo e apresentação da proposta.
- 2 - Plantas, cortes e alçados dos vários níveis e das situações tipo.
- 3 - Modelo 3D (facultativo). 4 - Memória descritiva (máximo 5 000 caracteres)

4. Após Janeiro serão desenvolvidos dois exercícios em simultâneo numa permanente e progressiva articulação do todo com a parte e da parte com o todo:

A - Caderno A2: Ao longo da segunda parte do ano cada aluno deverá rever e/ou confirmar a sua estratégia geral de intervenção de acordo com os novos problemas e soluções resultantes do desenvolvimento dos trabalhos.

B - Trabalho individual: Projeto, para a reabilitação/reconversão das áreas urbanas, a seguir indicadas, que incluam o desenvolvimento de um equipamento público.

- 1 - Fontainhas/S. Nicolau
- 2 - Do baluarte do 11 ao terminal fluvial.
- 3 - Da estrada da Graça, Pedra Furada, viaduto de acesso ao porto, arriba fósil ao Bairro Azul.
- 4 - Planalto da Bela Vista.
- 5 - Praias do Sado/Politécnico de Setúbal.

O projeto, desenvolvido às escalas 1/400 e 1/200, inclui os espaços exteriores bem como os equipamentos públicos que melhor solucionem essa zona da cidade

(caderno A2).

- 1 - Maquetas de estudo e apresentação da proposta.
- 2 - Plantas, cortes e alçados dos vários níveis e das situações tipo.
- 3 - Modelo 3D (facultativo).
- 4 - Memória descritiva (máximo 5 000 caracteres).
- 5 - Portfólio com o processo de evolução do trabalho (esquiços ou outros).
- 6 - Corte(s) construtivo(s) que sintetize o sistema construtivo e a materialidade do edifício.

5. A avaliação de PFA será feita em Júri de acordo com o estabelecido no artigo 22º do DL 115/2013, no Regulamento Específico de Avaliação de Conhecimentos e Competências da ISTA e nas Normas Orientadoras para a Dissertação ou Trabalho de Projeto do 2º ciclo – Bolonha. A apreciação dos trabalhos será feita de modo contínuo e incide sobre os trabalhos desenvolvidos pelos alunos e a sua participação efetiva tanto nos trabalhos de grupo como individuais. Haverá três momentos de entrega e apreciação intercalar de trabalhos em cada semestre. Será também dada especial atenção à regularidade das presenças dos alunos nas aulas.

