

**SINES, INDÚSTRIA E ESTRUTURA PORTUÁRIA**

---

**MOBILIDADE ACELERADA: O *HINTERLAND* ENTRE SINES E MADRID**





Departamento de Arquitetura e Urbanismo  
Mestrado Integrado em Arquitetura

Projecto Final de Arquitetura

Trabalho Teórico submetido como requisito parcial para obtenção do grau de mestre em Arquitectura

JOÃO FILIPE FERREIRA TEIXEIRA

SINES, INDÚSTRIA E ESTRUTURA PORTUÁRIA

Orientador Vertente Prática  
Pedro Viana Botelho, Professor Auxiliar Convidado do ISCTE-IUL

MOBILIDADE ACELERADA: O HINTERLAND ENTRE SINES E MADRID

Orientador Vertente Teórica  
Paulo Tormenta Pinto, Professor Auxiliar do ISCTE-IUL

Outubro 2016

## **AGRADECIMENTOS**

Ao professor Paulo Tormenta Pinto, pela força, entusiasmo e confiança que sempre transmitiu.

Ao professor Pedro Botelho, pelo “longo ano” de aprendizagem, reflexão e introspeção...

À professora Teresa Madeira, pelas diversas oportunidades que proporcionou ao longo deste percurso.

A todas as pessoas que, de alguma forma, contribuíram para este trabalho, particularmente ao arquiteto Eduardo Souto de Moura, pelos 10min de simpatia, assim como à sua colaboradora Joana Correa, pela sua disponibilidade e paciência.

A todos os meus colegas e amigos do ISCTE, particularmente, ao Francisco, pela preciosa ajuda, e ao meu grupo de trabalho, Catarina, João e Mariana.

Aos meus grandes amigos, por todos estes anos de companheirismo e amizade, pelas palavras de incentivo, sempre importantes, e por compreenderem a minha ausência ao longo deste ano.

À Jô... pela audácia, pelo pragmatismo, pela determinação, pela competência, pela inteligência, pelo carinho, ternura e cuidado que acrescentou a todo este percurso. Obrigado!

Às quatro grandes pessoas que me acompanham todos os dias: a minha família de sempre e para sempre. Muito obrigado!

<b>ÍNDICE</b>			
AGRADECIMENTOS	5	3. ESTAÇÃO ÉVORA-NORTE - da escala doméstica à escala do território	80
I. SINES, INDÚSTRIA E ESTRUTURA PORTUÁRIA		CONSIDERAÇÕES FINAIS	97
1. O porto e a cidade	15	ÍNDICE DE ILUSTRAÇÕES II	102
2. De “arrabalde” da vila a “centro” da cidade	22	BIBLIOGRAFIA	108
3. Sede da Sociedade Musical União Recreio e Sport Sineense	29	ANEXOS	113
ÍNDICE DE ILUSTRAÇÕES I	50		
II. MOBILIDADE ACELERADA: O <i>HINTERLAND</i> ENTRE SINES E MADRID			
RESUMO/ABSTRACT	56		
PREÂMBULO	58		
METODOLOGIA - ESTADO DA ARTE	60		
1. INFRAESTRUTURAS			
1.1. Infraestruturas e globalização	64		
1.2. (Infra)Estrutura urbana e rural	67		
1.3. Novos territórios: novas mobilidade, novas oportunidades?	72		
2. CAV - Comboio de Alta Velocidade			
2.1. O contexto europeu	74		
2.2. O Corredor Internacional Sul	77		

## **I. SINES, INDÚSTRIA E ESTRUTURA PORTUÁRIA**

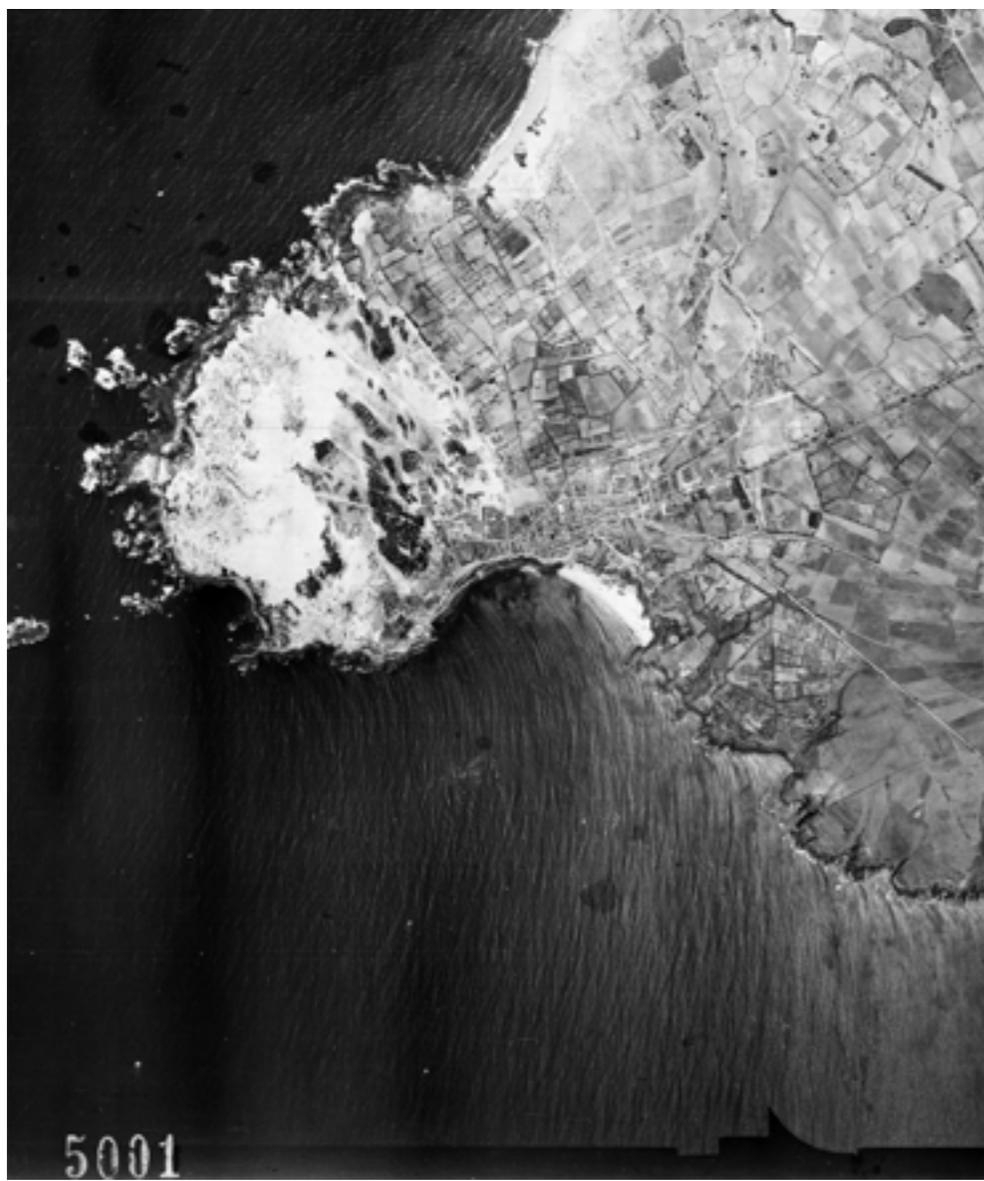
“Chegaram as máquinas para talhar a cidade que vem  
das águas cresce a obra do homem, ouve-se um lento grito d’espuma e suor  
na memória ficaram os sinais dos bosques ceifados, as dunas desfeitas e algumas  
casas abandonadas

estenderam-se tubos prateados, onde escorre o negro líquido  
levantaram-se imensas chaminés, serpenteiam auto-estradas na paisagem  
irreconhecível do teu rosto

onde estarão as tâmaras maduras de tuas palmeiras?  
e o perfume intenso das flores debruçando-se ao sol?  
que murmúrio terão as pedras do teu silêncio?

(...)”

Al Berto, *in* Mar de Leva



1



2



3



4

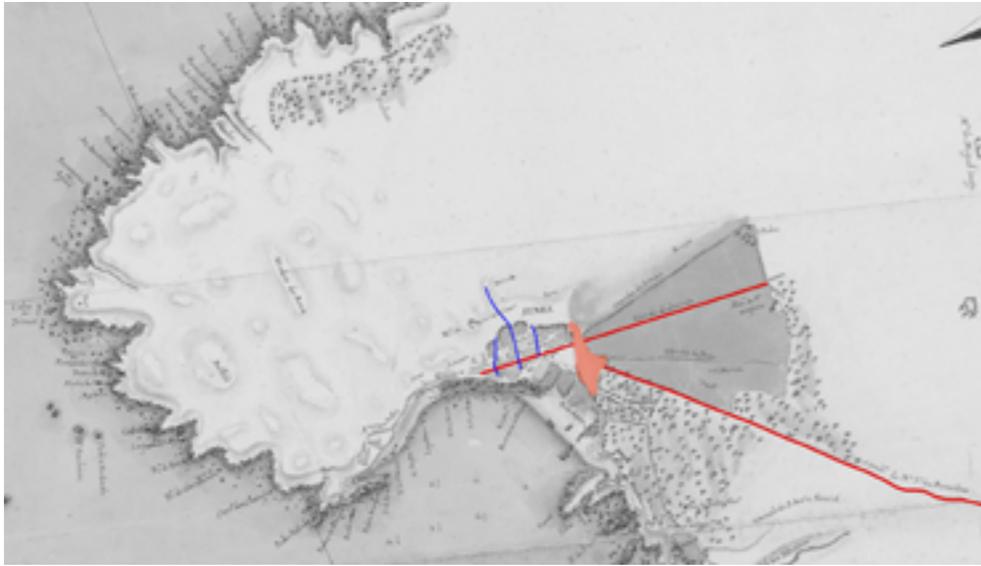
## 1. O porto e a cidade

A cidade de Sines, localizada no litoral alentejano, foi desde a sua fundação uma cidade marítima por natureza e portuária por posição. Graças à sua condição geográfica - cabo e baía - que sempre estabeleceu uma relação entre a terra e o mar, Sines pôde desenvolver-se em dois níveis distintos. Se numa posição mais elevada e defensiva, o planalto possibilitou a sedimentação de um aglomerado urbano, com uma relação direta com a orla marítima, a baía natural permitiu a criação de um porto de abrigo.

Desde o início do século XX, a economia local desenvolveu-se em torno da exploração de recursos marítimos e terrestres. Ao nível do mar desenvolveram-se a atividade piscatória e turística, e no planalto as indústrias corticeira e conserveira, através das inúmeras fábricas aí sediadas. Contudo, em meados da década de 1970, tendo como objetivo potenciar o desenvolvimento industrial nacional e as ligações marítimas das principais rotas comerciais, Sines assumiu-se como o lugar ideal para a instalação de um complexo portuário e industrial. A construção de um porto de águas profundas, e de outras infraestruturas inerentes a si, alterou profundamente a paisagem e o discurso sobre a região. Assim, a cidade passou a pertencer a um sistema global de comunicação e infraestrutura, contudo se alterou significativamente a sua densidade urbana.

O avanço dos molhes sobre o mar estabeleceu um novo limite na linha de costa, fragilizando a relação mar/cidade. Assim, o nível inferior passou a estar dominado pela infraestrutura portuária, onde se desenvolve a indústria de transformação de matérias-primas - carvão, gás natural e petróleo. Consequentemente, desenvolveram-se várias infraestruturas industriais (petroquímica, central termoelétrica, zonas de atividade logística e industrial) que se implantaram nas áreas envolventes da cidade, limitando o seu crescimento.

Sines ter-se-á desenvolvido segundo diversos eixos radiais, que estabeleciam uma ligação entre a baía (sul) e a zona norte do cabo, e em paralelo com a antiga Estrada de Nossa Senhora dos Remédios, que ligava Sines a Porto Côvo, e com estrada de Santiago do Cacém. Esta, ao ganhar o nome de Rua Direita,



5



6



7



8

prolongava-se até à Ribeira, conectando a vila ao porto. Todas estas vias confluíam no grande terreiro de entrada da vila, espaço de trocas comerciais e convívio: o antigo Rocio. Também foi possível perceber que as interseções dos eixos radiais com o limite do planalto correspondem a equipamentos ou espaços públicos de relevo para a cidade, assim como para a sua relação com o mar. Percorrendo este limite podemos encontrar o Castelo de Sines, principal meio de defesa da vila, o largo e a Capela de Nossa Senhora das Salas, o Largo Penedo das Índias, onde os pescadores observavam o mar, a Câmara Municipal de Sines, a Casa do Médico, etc.

Para se perspetivar o futuro desta cidade, a estratégia estabelecida considerou importante atuar na relação entre planalto e plano de água, contornando a imposição das infraestruturas pertencentes ao complexo portuário e industrial. Ao evidenciar esta relação, tenta-se promover e restabelecer a identidade dos lugares, intervindo especificamente em espaços com uma emergência ou importância evidentes.



9

- antiga Ribeira e porto de pesca: a morfologia do cabo e baía de Sines foram importantes para a fixação neste lugar de uma comunidade. A orografia do planalto a poente terá possibilitado abrigar os barcos de mercadorias e de pesca, que permitiam o sustento da vila. Esta ribeira ficou durante mais de três séculos o principal porto da vila, perdeu o seu uso e terá sido descaracterizada com a implantação do Porto Industrial de Sines. Apesar desta situação, este lugar tornou-se representativo enquanto memória de um outro tempo. Com a sua evidente degradação, a respetiva intervenção procura evidenciar esta relação antiga entre homem, terra e mar, recuperando esta estrutura como símbolo e infraestrutura atual e necessária.

- antigo Rocio e atual Parque Desportivo João Martins: o Rocio era o terreiro de entrada na vila que fazia a transição com a envolvente: quintas, campos agrícolas e localidades próximas. Apesar do crescimento da cidade ter alterado os limites deste lugar, as suas vertentes comercial, industrial e lúdica terão permanecido na sua identidade e uso. Pretende-se regenerar este espaço, evidenciando o seu carácter de serviço público, através dos diversos programas arquitetónicos e transformação paisagística.

- Centro Náutico de Sines: a implantação do complexo portuário e industrial transformou a relação que existia entre a falésia e o mar. Os aterros do porto, preenchidos com as suas indústrias, impuseram uma distância que impossibilitou a aproximação da cidade à frente marítima. Ao verificar que alguns espaços permanecem expectantes e com a possibilidade de serem humanizados, privilegia-se a relação terra-mar, criando uma continuidade ao nível da orla marítima, sem esquecer os serviços e infraestruturas que o sítio já oferece.

- pedreira e Sede do Parque Natural da Costa Alentejana: o porto impôs à paisagem a criação de uma pedreira, na zona sudeste da cidade, que estabeleceu mais um limite ao desenvolvimento urbano. Existe a necessidade de florestar este espaço, tornando-o num filtro face ao crescimento do porto. O novo parque arborizado pretende funcionar como suporte para atividades lúdicas da cidade, assim como reforçar a ideia de preservação ambiental e territorial através de um programa que explore, mantenha e potencie os elementos naturais dos Parque Natural do Sudoeste Alentejano e Costa Vicentina e da Reserva Natural das Lagoas de Santo André e da Sancha.



## 2. Dos arrabaldes da vila ao centro da cidade

A estratégia de intervenção, estabelecida em grupo, veio revelar a singularidade de um lugar que, outrora no termo da antiga vila, se caracteriza atualmente por uma forte centralidade: o Parque Desportivo João Martins. Visto que este local, dada a sua dimensão e localização, representa um dos principais desafios no desenho urbano da cidade, foi essencial perceber a sua evolução e história.

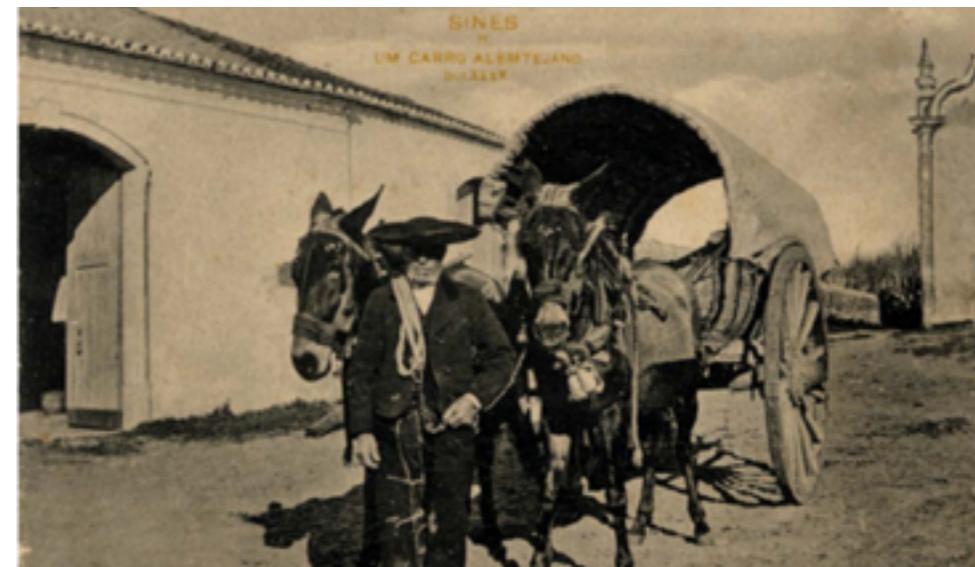
Pela proximidade ao antigo Rocio – atual Largo da República – existia a forte possibilidade de o parque desportivo derivar do grande terreiro que existiu às portas da vila, como indica a planta de 1790 (fig. 11). Até então, a vila de Sines era um pequeno aglomerado urbano cujo termo, o Rocio, era o grande espaço de trocas comerciais e local de convergência das principais vias de comunicação com o resto da região – Estrada de Nossa Senhora dos Remédios (Cercal), Estrada de Beja, Estrada de Santiago e Caminho de S. Pedro. Foi com o crescimento da vila que começaram os aforamentos de alguns terrenos do Rocio, fazendo com que surgissem novos arruamentos, locais (Aldeia dos Cucos) e se redefinissem a fisio-



11

nia do próprio terreiro. No entanto, a informação escrita e mapeada, datada entre 1790 e 1850, não faz qualquer referência direta à Quinta de S. Sebastião, nome pelo qual também é conhecido o parque desportivo. Apenas são mencionadas a Azinhaga de S. Sebastião, “(...) local de passagem das carretas que se dirigiam ao porto”, e a ermida de S. Sebastião, que existe desde 1517. (Patrício, Ermida de São Sebastião & Patrício, Baldio do Rossio)

O primeiro registo que referencia a Quinta de S. Sebastião data de 1900, ano em que a empresa inglesa O. Herold & Companhia, fundada em 1791, estabeleceu, na vila, uma unidade fabril de exploração de cortiça. Os limites da quinta seriam os de hoje, no entanto não é conhecido o contexto em que foi adquirida, ficando por desvendar se esta já existia ou se os seus limites foram determinados após o aforamento à empresa. Para além deste lote, a O. Herold também era proprietária de uma grande parcela de terreno, a oeste da quinta, onde hoje se encontra um conjunto de pequenas casas de duas águas – possíveis residências de trabalhadores da corticeira. A par com outras empresas do ramo, a fábrica da O. Herold explorou durante 60 anos os recursos da cortiça de Sines.



12



13



14

A primeira alteração aos limites deste grande lote ocorreu em 1914. Após a implantação da República, a vila de Sines viu ser restituído o seu estatuto de concelho municipal, necessitando de um edificio onde pudessem funcionar os serviços municipais da época. Assim, a comissão instaladora do concelho comprou parte da Quinta de S. Sebastião, nomeadamente o palacete existente, onde instalou as escolas feminina e masculina, entre outros pequenos edificios. Foi também erigido um muro de pedra, exigência da empresa corticeira, para separar os lotes. (Patrício)

A Quinta de S. Sebastião manteve intactos os seus limites e a sua funcionalidade até à década de 1970. Para além do grande impacto na costa sineense, a construção do porto de Sines também alterou a natureza deste lugar. O Instituto das Obras Sociais (I.O.S.) propôs um plano para a quinta que a transformaria num grande equipamento de recreio, desporto e lazer. Este complexo viria a ser constituído por campos de jogos, mata de merendas, um ginásio, uma colónia de férias, uma pousada, um jardim de infância, etc. No entanto, os planos para a Quinta de S. Sebastião foram sendo reformulados nos anos seguintes e apenas alguns equipamentos foram edificados, nomeadamente o infantário, o salão de festas,



15



16

o ginásio e a sede da banda filarmónica, equipamentos que se revelaram importantes na consolidação da, já, cidade de Sines.

A idealização de um grande espaço verde, numa posição central na cidade, parece ser uma vontade ainda presente na população. Os poucos, e velhos, equipamentos existentes ainda são usados por alguns desportistas, enquanto que o parque infantil, por vezes, recebe as brincadeiras das crianças. A banda filarmónica continua a tocar e o Salão do Povo vai promovendo festas e eventos didáticos. A vocação social, recreativa e histórica do Parque Desportivo João Martins emerge nos vestígios que nele podemos encontrar, como os antigos edifícios, os poços, a chaminé da antiga fábrica etc. Os caminhos antigos, de oitocentos, ainda são perceptíveis.

Estes vestígios foram fundamentais para formar uma ideia sobre o que o parque poderia oferecer, quer seja algo existente quer seja algo novo. Retomando a planta de 1790, propõe-se recuperar o traçado de “duas estradas antigas”, assim como a importância da forte mancha verde que outrora existiu. Esta última irá consolidar todos os grandes espaços verdes de Sines, contribuindo para a reorganização e requalificação das zonas antigas e de expansão da cidade. O parque compreenderá os equipamentos já existentes mas de forma melhorada: para o infantário, importante equipamento público, propõe-se construir um novo edifício, dado que o atual não usufrui das melhores condições; o edifício da cantina e arquivo da C.M.S. passa a funcionar como extensão do edifício sede da Câmara; a sede da Sociedade Musical União Recreio e Sport Sineense, e o Salão do Povo, passarão a usufruir de um único espaço, equipado para todo o tipo de atividades que correntemente realizam.



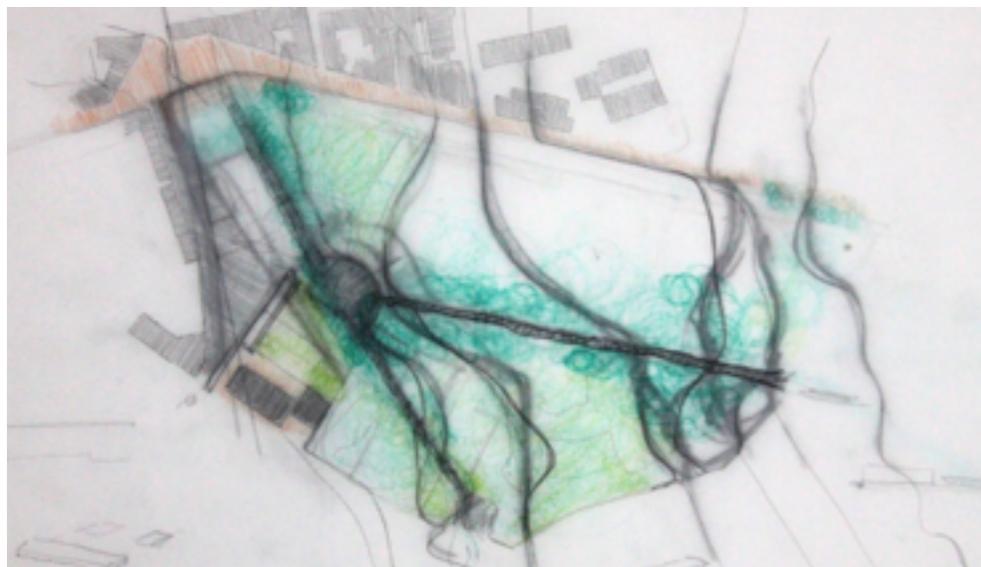
17



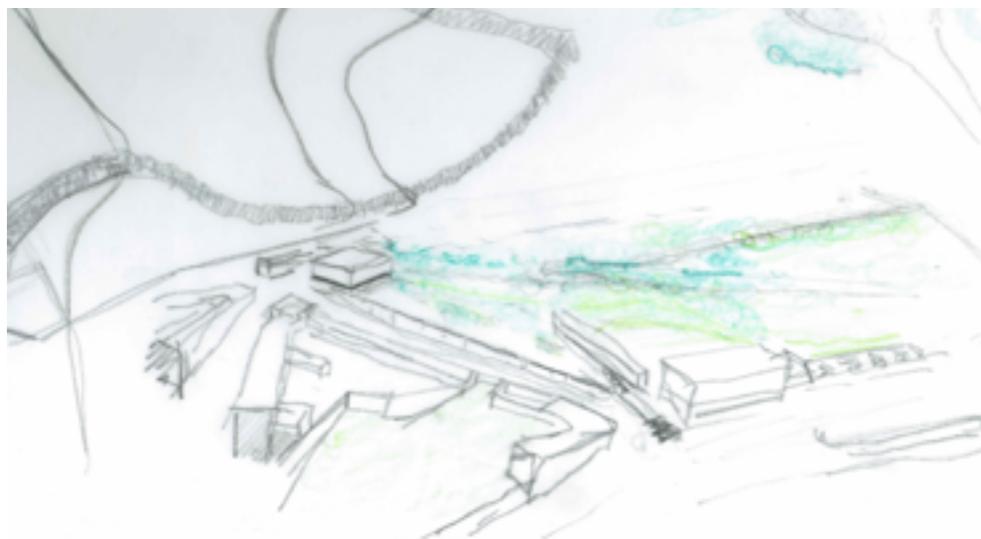
18



19



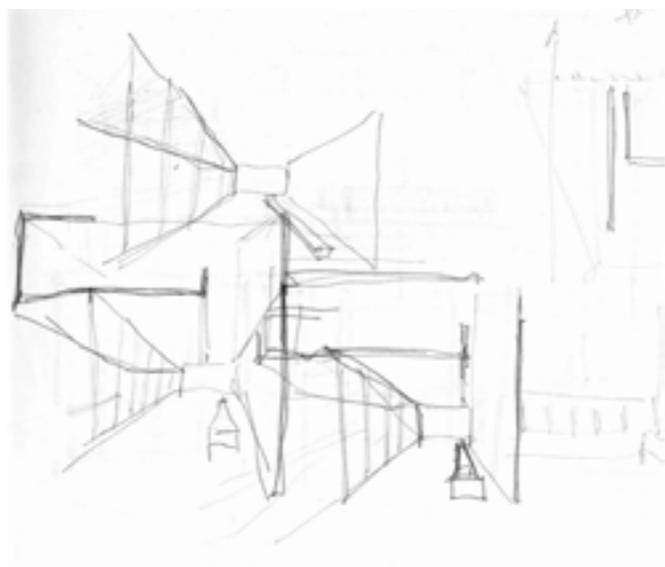
20



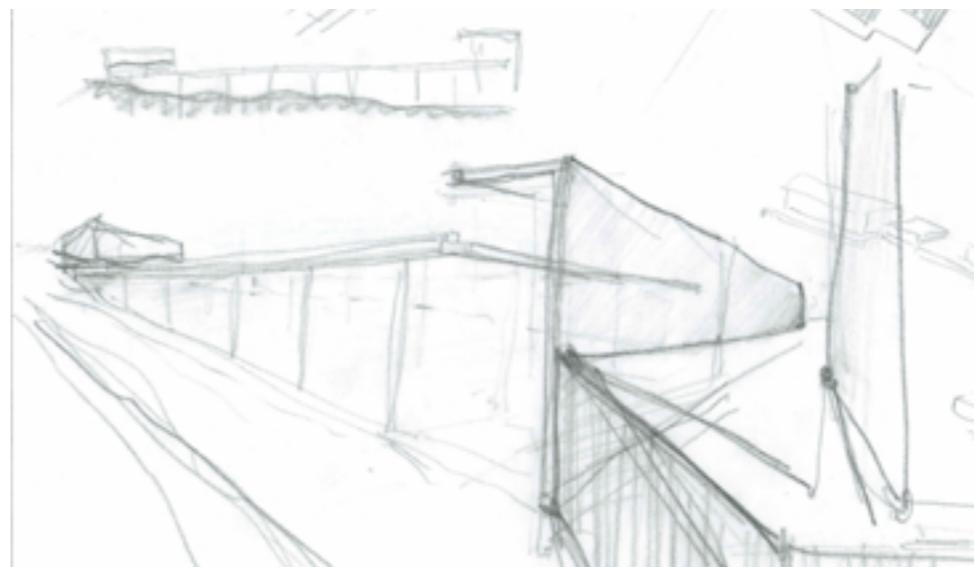
21

### 3. Sede da Sociedade Musical União Recreio e Sport Sineense

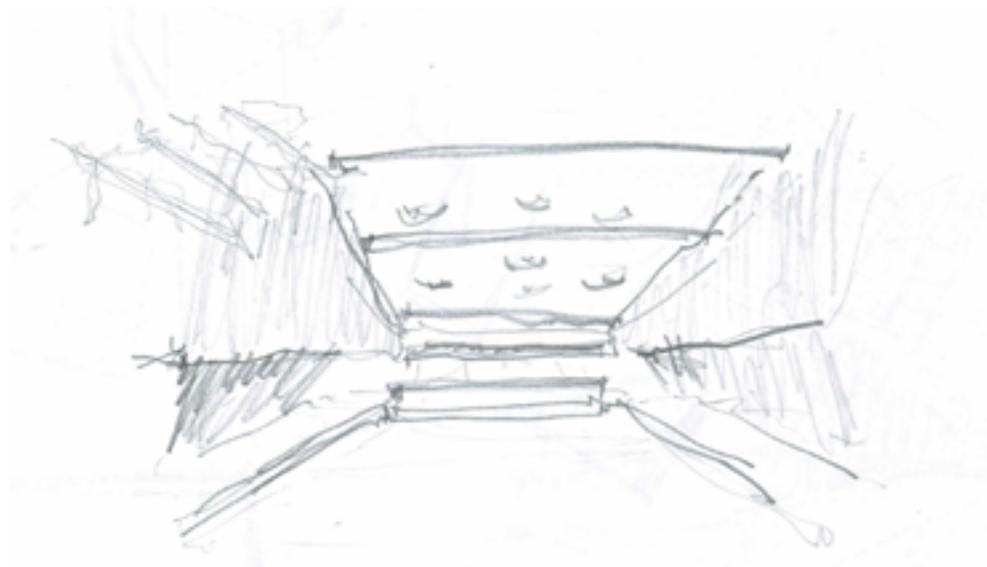
Contrariamente ao grande espaço verde proposto para o parque, a nova sede da Sociedade Musical União Recreio e Sport Sineense pretende recuperar parte do antigo Rocio, reforçando a importância da identidade e cultura popular. Uma grande laje delimita um terreiro que promoverá todo o tipo de eventos, enquanto que, sobre si, o edifício da sociedade musical estabelece uma transição entre o Largo Gago Coutinho e o terreiro. Este elemento também cobre um parque de estacionamento, fundamental no centro da cidade, que se relaciona com o piso subterrâneo do edifício, onde toda a logística do palco de espetáculos funciona. O principal volume construído rege-se pela permissa do espaço público. Toda a sua transparência, ao nível térreo, possibilita o contacto entre os distintos espaços públicos, ao mesmo tempo que controla a escala de cada um individualmente. É neste piso que funciona a cafeteria/restaurante, principal núcleo da sociedade musical, e onde a grande sala, aberta à sua envolvente, se confunde com o espaço público. Será esta sala que, no volume superior, se organizará os diferentes espaços. Contrariamente, o piso superior apresenta um ambiente mais fechado e introspetivo, mas não deixa de, pontualmente, propor distintas relações internas e externas: castelo, parque e o mar. Aqui funcionam as salas de música, administração, sala de ensaios e de estudo.



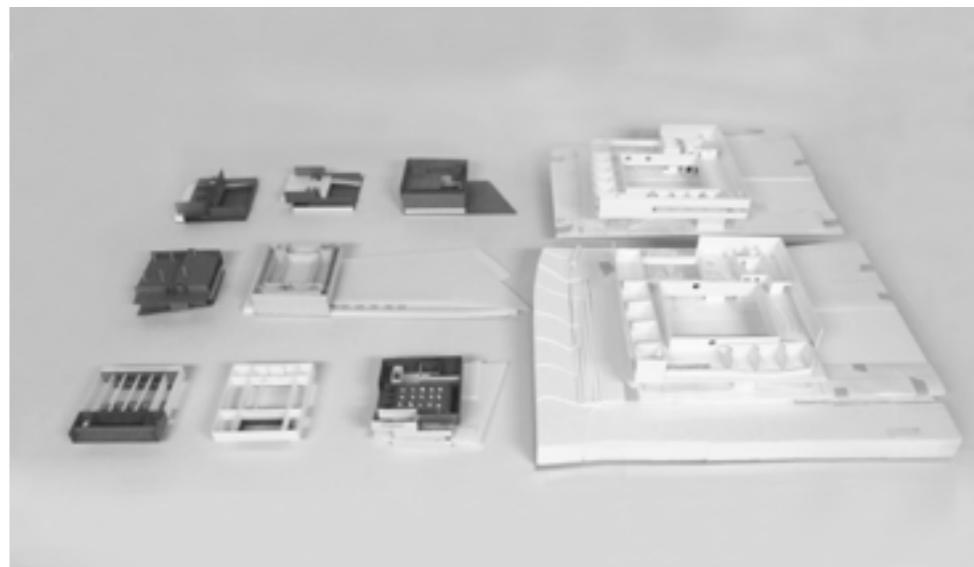
22



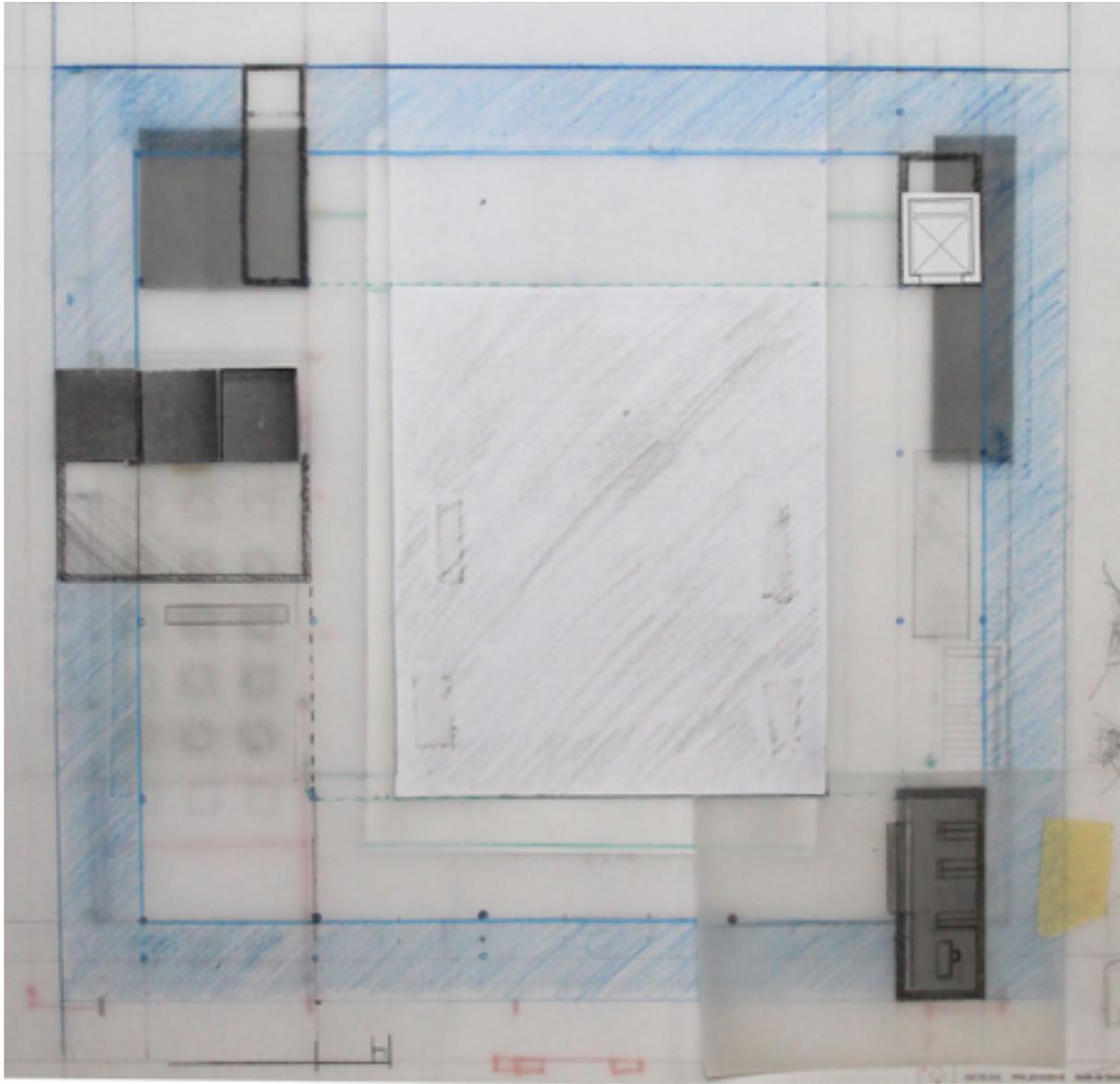
24



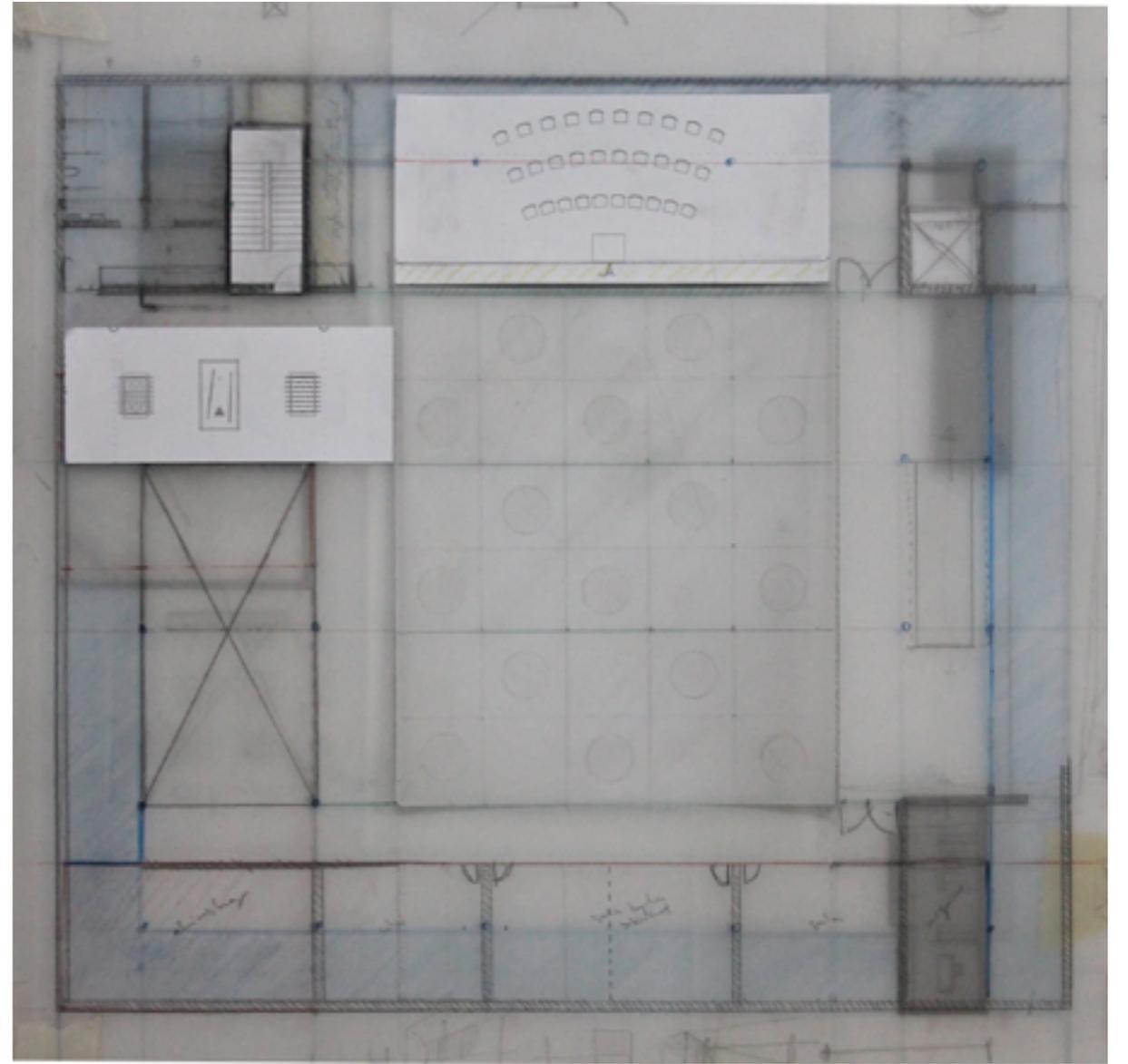
23



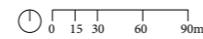
25



26



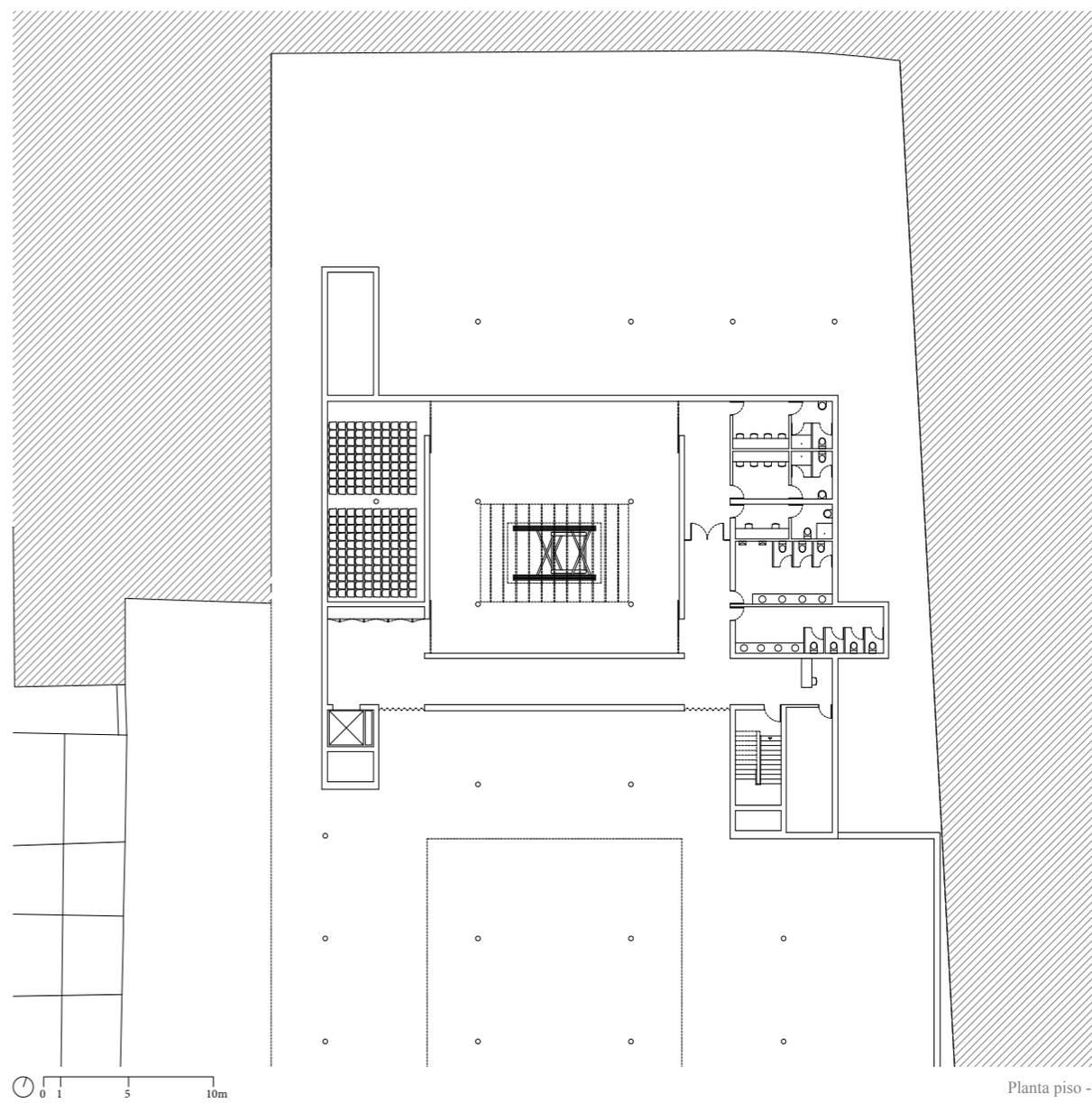
27



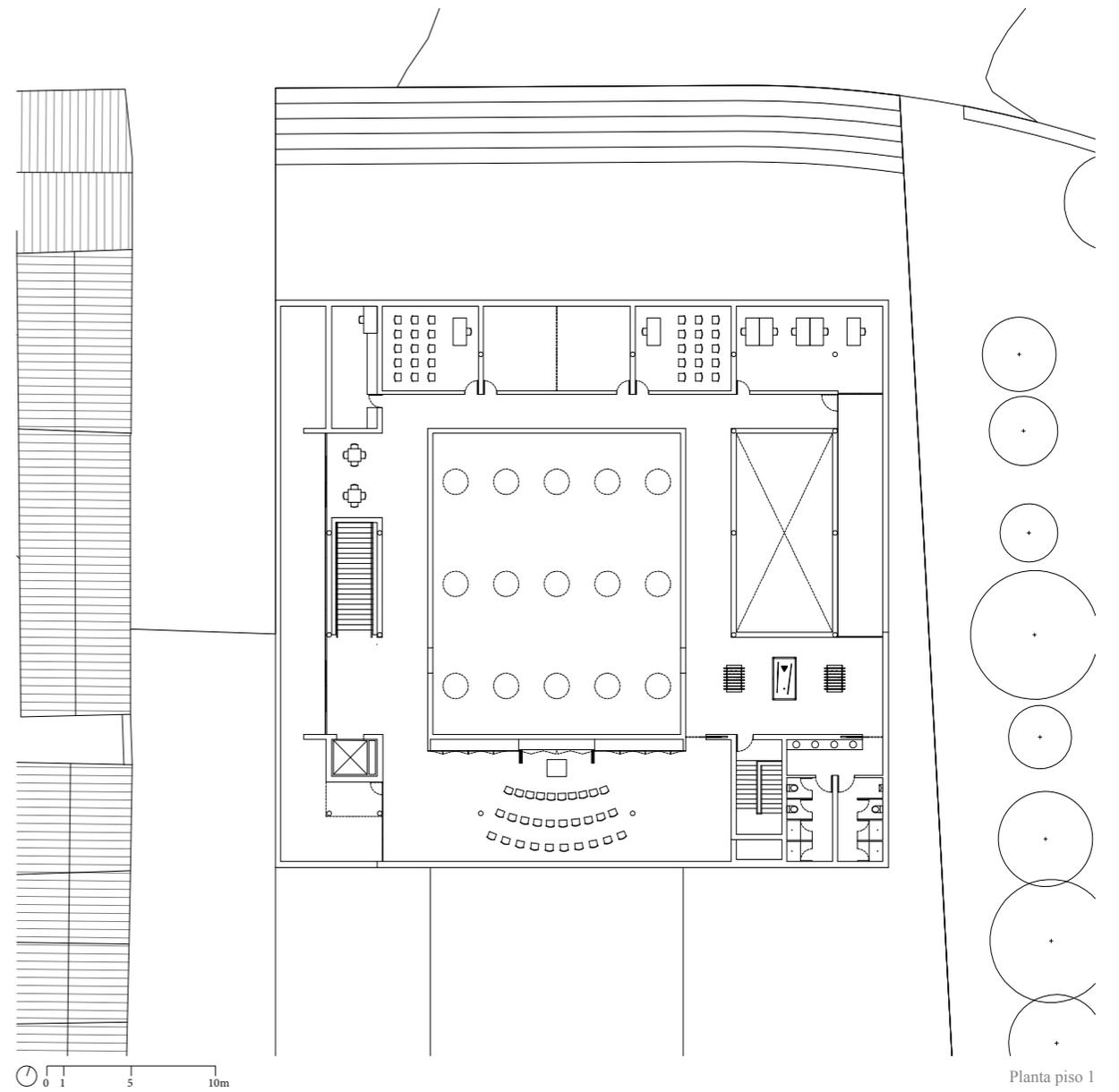
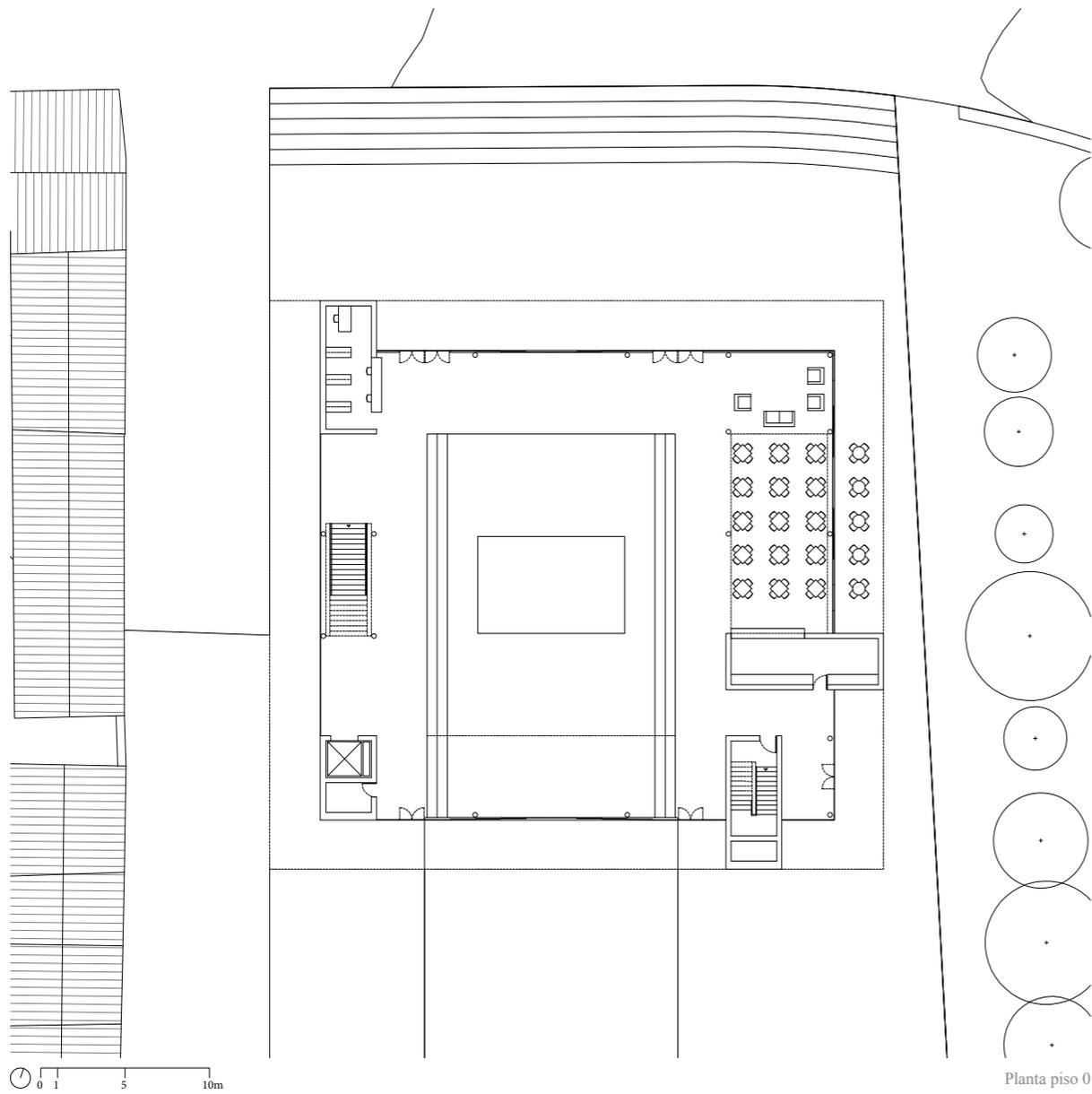
Planta de localização

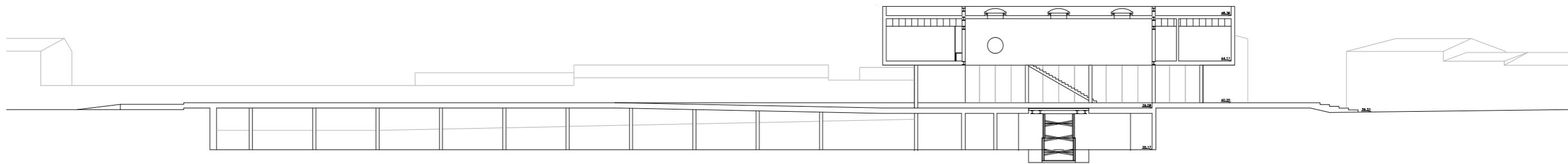
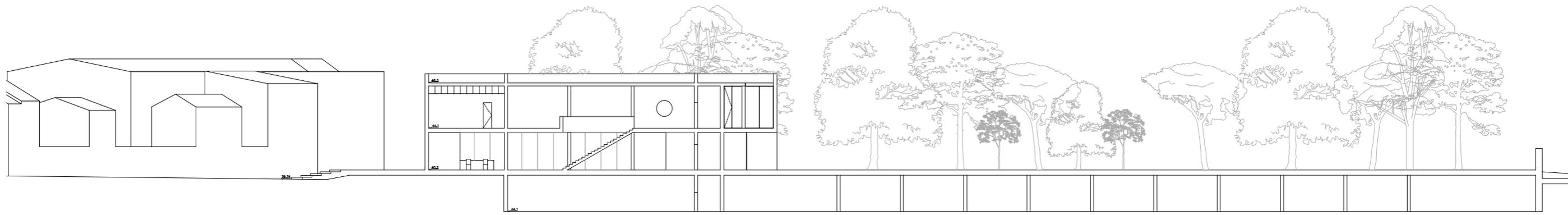


Planta de implantação

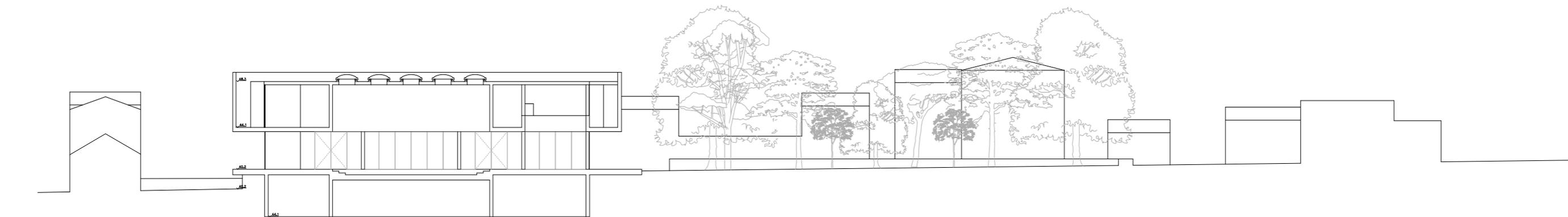
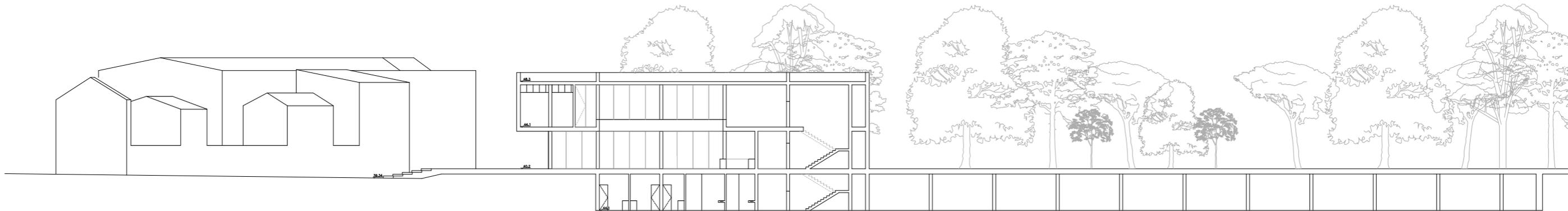


Planta piso -1



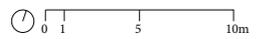
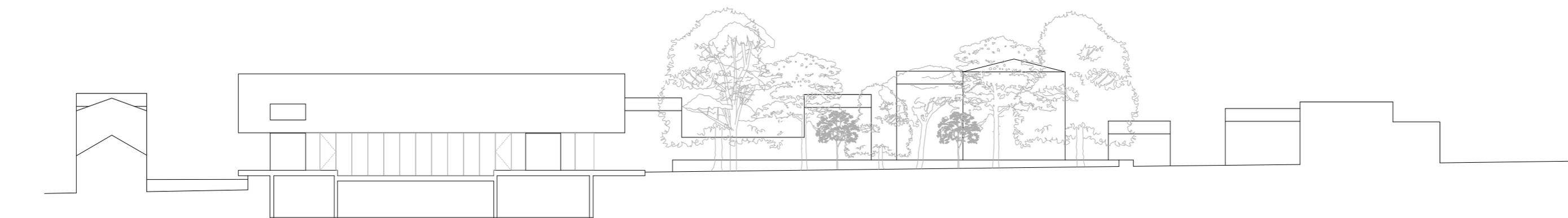
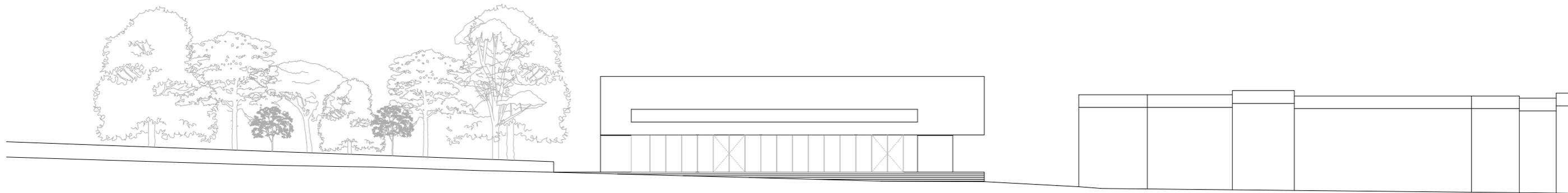


Corte AA' / Corte BB'

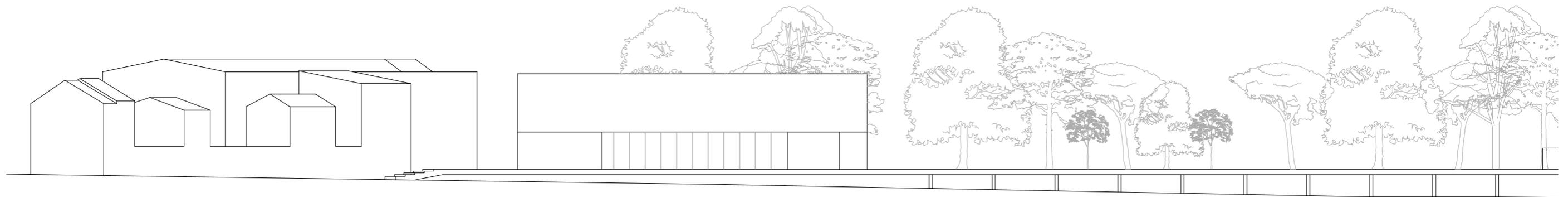
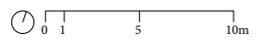
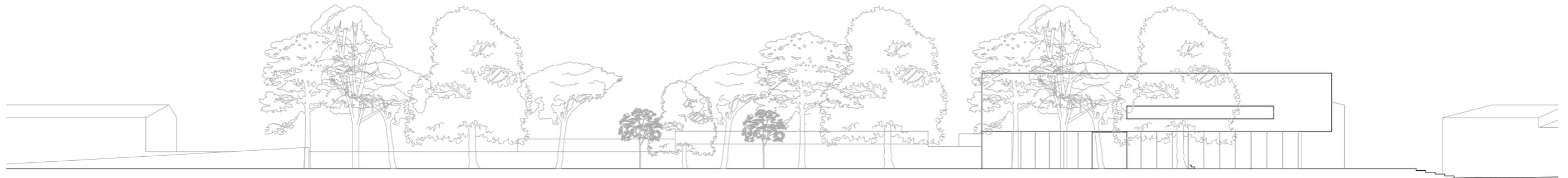


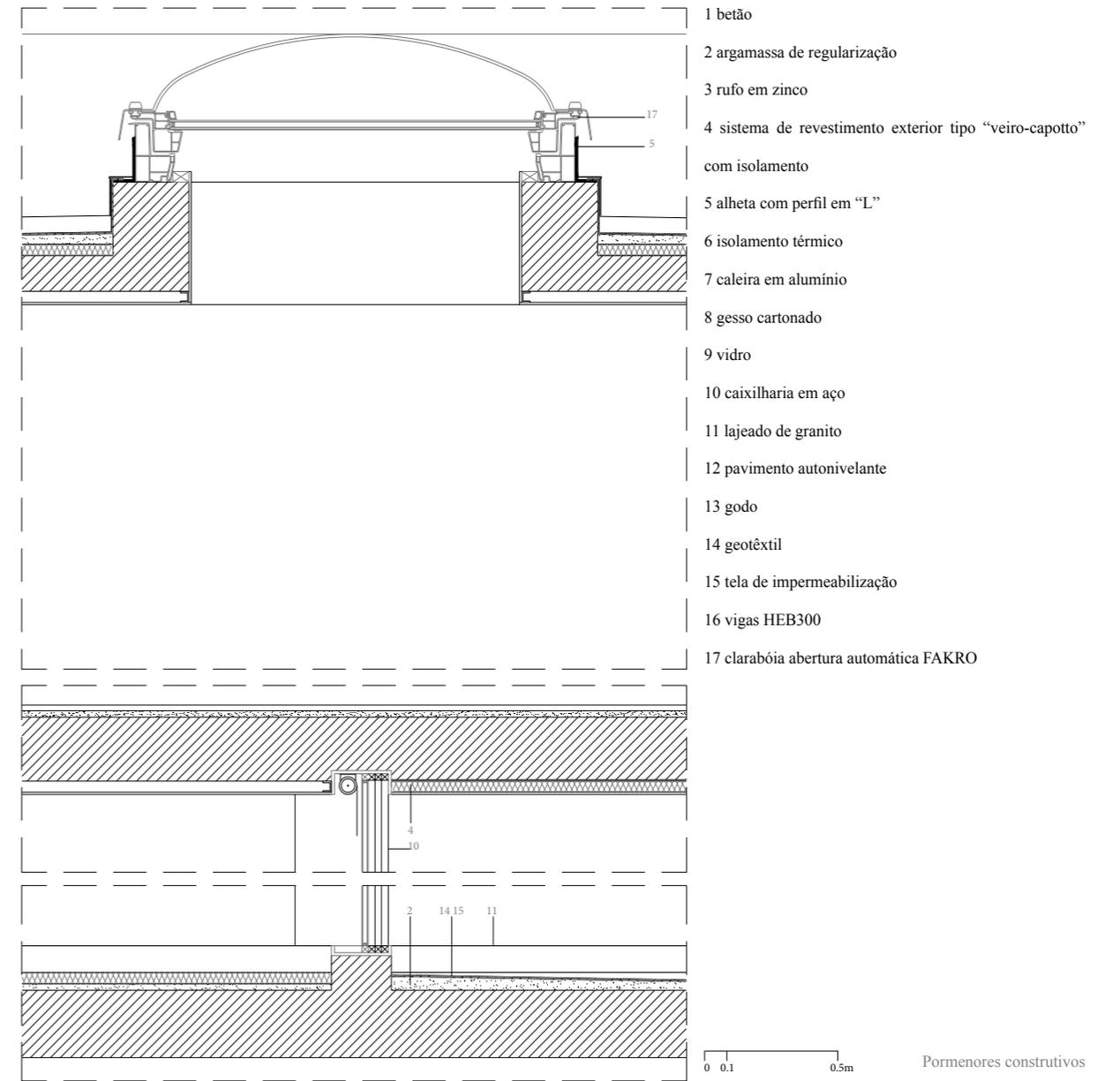
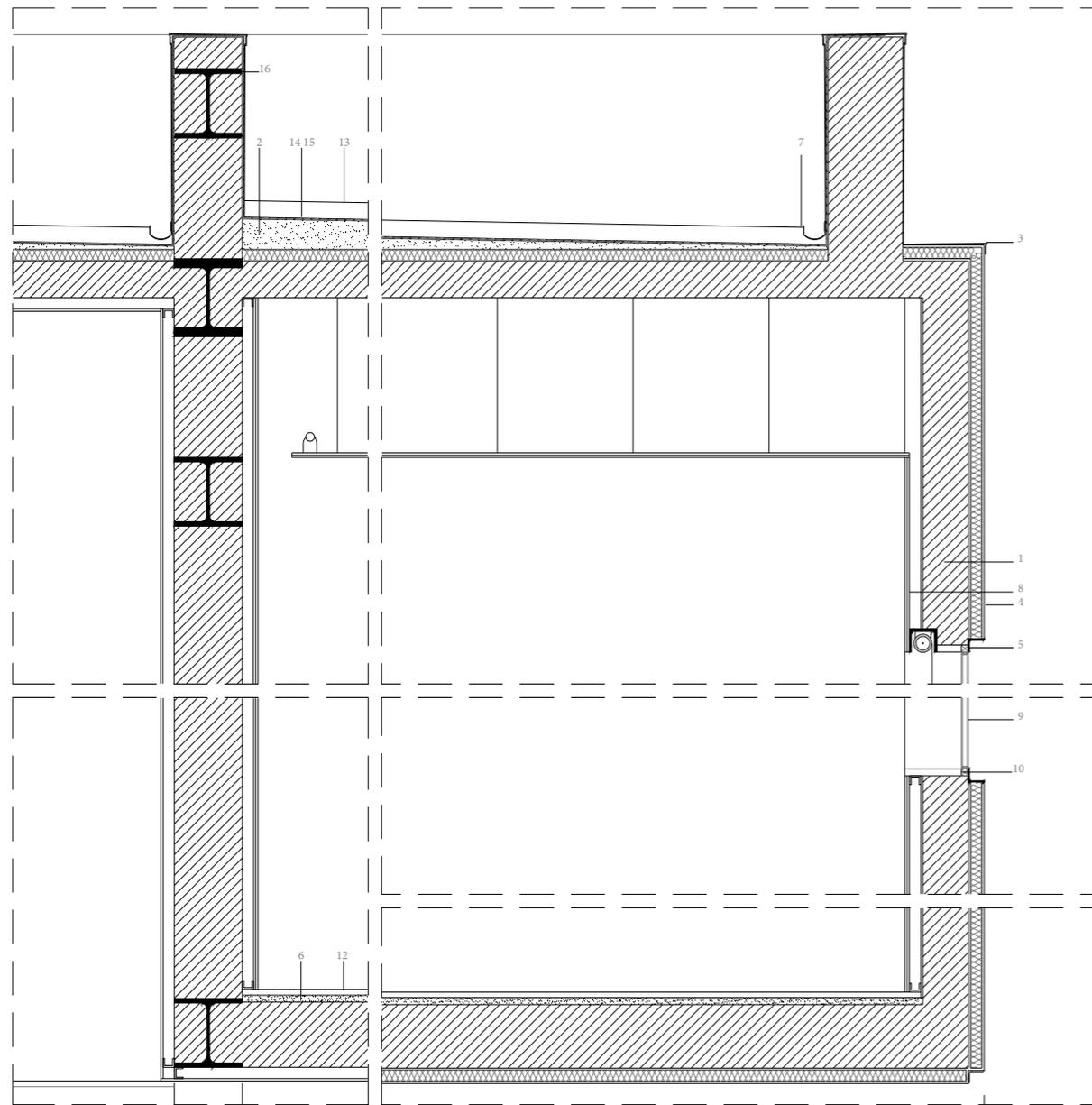
0 1 5 10m

Corte CC' / Corte DD'



Alçado norte / Alçado sul





## ÍNDICE DE ILUSTRAÇÕES I

1 - **Cabo e vila de Sines, 1940**

2 - **Cabo e cidade de Sines, 2016**

3 - **Bar da Praia, Sines**, *in* Arquivo Municipal de Sines

4 - **Sines 2016**

Fotografia: autor

5 - **Sines 1790**, *in* Arquivo Municipal de Sines

6 - **Sines 1945**, *in* Arquivo Municipal de Sines

7 - **Sines 1953**, *in* Arquivo Municipal de Sines

8 - **Sines 1971**, *in* Arquivo Municipal de Sines

9 - **Esquema de análise de grupo**

10 - **Estratégia de grupo**

11 - **Sines 1790 (parte)**, *in* Arquivo Municipal de Sines

12 - **Carreta na Azinhaga de S.Sebastião séc. XX**, *in* Arquivo Municipal de Sines

13 - **Vista de Sines 1951**, *in* Arquivo Histórico da Marinha

14 - **Edifício da C.M.S.**, *in* Arquivo Municipal de Sines

15 - **Recinto exterior C.M.S.**, *in* Arquivo Municipal de Sines

16 - **Grupo Carnaval do Sport Lisboa e Sines**, *in* colecção Aida Contreiras

17 - **Travessa da Quinta, 2016**

Fotografia: autor

18 - **Parque Desportivo João Martins, 2016**

Fotografia: autor

19 - **Parque Desportivo João Martins, 2016**

Fotografia: autor

20 - **Esquiço**

21 - **Esquiço**

22 - **Esquiço**

23 - **Esquiço**

24 - **Esquiço**

25 - **Maquetas de estudo**

26 - **Plantas de trabalho**

## **II. MOBILIDADE ACELERADA: O *HINTERLAND* ENTRE SINES E MADRID**

“Mudam-se os tempos, mudam-se as vontades,  
Muda-se o ser, muda-se a confiança:  
Todo o mundo é composto de mudança,  
Tomando sempre novas qualidades.

Continuamente vemos novidades,  
Diferentes em tudo da esperança:  
Do mal ficam as mágoas na lembrança,  
E do bem (se algum houve) as saudades.

(...)”

Luis de Camões, *in* Sonetos

## RESUMO

A cidade de Sines - única cidade portuária do litoral alentejano – aparenta padecer, desde os anos de 1970, de uma condição industrial inerte. O grande embate infraestrutural que sofreu, com a criação de um porto de águas profundas, foi insuficiente para promover o crescimento industrial e urbano ambicionados.

As infraestruturas sempre foram elementos decisivos na conexão das cidades e no desenvolvimento do território. No entanto, atuar num sistema infraestrutural é uma oportunidade de transformação que atingirá e alterará os sistemas micro, e essa atuação pode e deve ser questionada. As novas realidades infraestruturais tornaram-se um impulso para desencadear as relações de enlace e sobreposição gramatical entre o urbano e o rural. O discurso contemporâneo vira-se para estes territórios em ebulição, sôfregos de entendimento, e nos quais as infraestruturas têm um papel fulcral no seu desenvolvimento.

O último grande projeto infraestrutural em Portugal é o Comboio de Alta Velocidade (CAV). O seu principal eixo estabelece a ligação Lisboa-Madrid que conectará a Península Ibérica ao resto da Europa, viabilizando o desenvolvimento do porto e da cidade de Sines. Os arquitetos Eduardo Souto de Moura e Adriano Pimenta, são convidados a projetar a única estação entre as capitais ibéricas: a Estação Évora-Norte. Conhecido por uma obra que se articula entre a escala doméstica e a escala da cidade, Souto de Moura reflete sobre o seu trabalho, inquirindo a escala territorial através das infraestruturas.

### Palavras-chave

Infraestrutura, Mobilidade, Mutação territorial, Eduardo Souto de Moura

## ABSTRACT

Sines - the only port city in the Alentejo shore - appears to suffer, since 1970, from a standstill in terms of industries. The biggest infrastructural shock, with the birth of the ultra-deep-water ship port, was insufficient to promote the industrial and residential growth aimed for.

Infrastructures have always been decisive elements in the connection of cities and territory development but act in an infrastructural system is an opportunity that will target and will transform the microsystems. That kind of action can and must be questioned. The new infrastructural realities became a force to trigger the link between the rural and urban living. The contemporary speech turns to these territories in ebullition urging their understanding. To this, the infrastructures play a major part in their development.

The latest major infrastructural project is the high-speed rail train, known in portuguese as CAV. Its main axle establishes the connection between Lisbon, in Portugal, to Madrid, Spain, which will link the Iberian Peninsula to Central Europe, paving the way for the development of Sine's port and the city itself. Eduardo Souto de Moura and Adriano Pimenta, two architects, are invited to project the one and only train station between the two Iberian capitals: Évora-Norte train station. Known for his work that articulate's itself between the domestic and the city's scale, Souto de Moura reflects upon his work by inquiring the territorial scale thru the infrastructures.

### Key-words

Infrastructure, Mobility, Territorial mutation, Eduardo Souto de Moura

## PREÂMBULO

No corrente ano, a realização da 4ª edição do Concurso Universidades Trienal de Lisboa proporcionou, à comunidade académica de Arquitetura, a oportunidade de refletir sobre um território inexplorado e intrigante: a cidade de Sines.

No fim da década de 1970, a costa sineense recebeu um grande porto de águas profundas que, juntamente com todas as infraestruturas e indústrias inerentes a si, alterou profundamente a paisagem e as gramáticas urbanas da região. Sob o tema “Sines: Núcleo Urbano, Indústria e Estrutura Portuária”, o concurso teve como objetivo inquirir e descortinar o papel da Arquitetura no funcionamento e transformação de um território, aparentemente, dominado pelas grandes infraestruturas.

De forma a responder ao desafio, a disciplina de Projeto Final de Arquitetura do ISCTE-IUL inseriu o concurso no seu plano curricular 2015/2016, proporcionando, na vertente projetual, a oportunidade de desenvolver um pensamento crítico sobre a cidade. No entanto, por se tratar de uma disciplina abrangida por duas vertentes distintas – projetual e teórica – optou-se por desenvolvê-las em paralelo, sobretudo, devido às diversas questões de cariz geográfico, urbano, morfológico e social, levantadas ao longo do trabalho.

Apesar do grande embate infraestrutural que a cidade de Sines sofreu, com a construção do porto, este parece não ter sido suficiente para despontar o crescimento industrial e urbano ambicionados. Contudo, os recentes planos de ligação ferroviária em alta-velocidade, entre Lisboa e Madrid, poderão acelerar o seu processo de transformação e desenvolvimento. Neste contexto, a descoberta de material inédito referente ao projeto da Estação Évora-Norte, foi essencial para, a partir da cidade de Sines, expandir os limites ao estudo das infraestruturas e do trabalho desenvolvido por um dos seus autores, o arquiteto Eduardo Souto de Moura (1952).

Desta forma, o presente trabalho teórico, partindo de um cenário expectante sobre o desenvolvimento da região de Sines, tem como objetivos descortinar genericamente as mutações morfológicas que o

território sofreu e entender a pertinência da ação projetual do arquiteto no desenho das infraestruturas. A sua estrutura rege-se segundo três partes: na primeira, ao ser estabelecida uma marcação temporal, é explicado o conceito de infraestrutura e as alterações que provocou na morfologia urbana e rural; segue-se uma contextualização histórica, geográfica e estratégica da cidade e do porto de Sines, nos panoramas nacional, europeu e mundial; por último, apresentar-se-á o projeto da Estação Évora-Norte, única estação intermodal do interior português, da autoria dos arquitetos Eduardo Souto de Moura e Adriano Pimenta (1968).

## METODOLOGIA - ESTADO DA ARTE

O suporte teórico para este trabalho incidiu objetivamente em três campos distintos: infraestruturas, morfologia urbana e obra do arquiteto Eduardo Souto de Moura. A consulta das diversas obras e periódicos foi feita na Biblioteca Nacional de Lisboa, Biblioteca Francisco Keil do Amaral, da Ordem dos Arquitetos – Secção Regional Sul, e na Biblioteca do ISCTE-IUL. Foram também visualizadas diversas entrevistas e conferências do arquiteto em registo vídeo online ou presencialmente, destacando a sua conferência no ciclo *Inside a Creative Mind*, ocorrida na Fundação Calouste Gulbenkian a 2 de Junho de 2016, e a conferência no âmbito da exposição *Eduardo Souto de Moura: Continuidade*, que teve lugar no Centro Cultural de Belém no dia 12 de Setembro de 2016. Para o estudo e análise do projeto em questão, o acesso a fontes primárias foi feito em parceria com o atelier Souto Moura Architectos, S.A, enquanto que parte do registo fotográfico exigiu deslocações aos respetivos locais. Por motivos profissionais e de agenda, a grande dificuldade encontrada foi a impossibilidade de entrevistar, coerentemente, os autores do projeto em estudo. Contudo, foi possível falar pessoalmente com o arquiteto Eduardo Souto de Moura e colocar-lhe algumas questões, aquando da sua conferência de 2 de Junho de 2016, em Lisboa.

No ano de 2000, o Jornal dos Arquitetos partiu para um novo projeto editorial com um número intitulado “A Cidade e as Serras”. Cem anos após a publicação do romance de Eça de Queirós (1845-1900), o jornal pretendeu que os diversos artigos e projetos publicados redirecionassem o discurso para as mudanças territoriais, questionando a dicotomia urbano/rural, cidade/campo, cosmopolitismo/provincianismo. De destacar no campo infraestrutural, as análises feitas nos artigos “A Avenida da Estação Perdida” e “A Propósito da ‘Estrada como Obra de Arte’”, e o testemunho do arquiteto Manuel Vicente (1934-2013) em “O ‘Campo’ é o Sítio onde Paro para Mijar quando Viajo entre duas Cidades”.

O geógrafo Álvaro Domingues (1959) tem vindo a desenvolver uma forte investigação sobre as mutações do território português, documentando em inúmeros artigos e publicações os diversos fenómenos urbanos e sociais que nele acontecem. No livro *A Vida no Campo*, o geógrafo comprova que o campo

está diferente e que o mundo rural de hoje não é só feito de arados, pomares ou carros de bois. Contrariamente, chama a atenção para uma sacralização de tais elementos e valores que, em consequência da globalização, têm tendência a desaparecer. A metamorfose do território tende a dissipar completamente a fronteira entre os conceitos urbano/rural contribuindo para aquilo que chama de crise “total de sentido”. Se antigamente existiam vários fatores que explicavam o subdesenvolvimento e esquecimento deste território, hoje o interior é algo que tem de ser explicado. Segundo o próprio, “não existe nada mais interior do que Madrid, e não consta que sofra de mazelas de interioridade.”

O número 225 do Jornal dos Arquitetos, sob o tema “Infra-estrutura”, apresentou uma série de reflexões que destacam os contributos e as mudanças nas cidades e no território, segundo uma perspetiva infraestrutural. São questionados e postos em causa, os mecanismos políticos, económicos e financeiros, em que as infraestruturas se baseiam, assim como a ausência de um espaço para a Arquitetura na decisão e desenho das mesmas. Neste número, é importante referir a entrevista feita ao arquiteto Eduardo Souto de Moura, cuja experiência infraestrutural se iniciou com o projeto do Metro do Porto.

Relativamente a este projeto, Ana Nevado apresentou em 2009, no ISCTE-IUL, a sua dissertação de mestrado com o tema “O caso do Metro do Porto – Um Olhar Crítico sobre as Transformações Urbanas e o Papel das Infraestruturas na Cidade Contemporânea”. O trabalho explora as vantagens e desvantagens da ação infraestrutural no território através do projeto do Metro do Porto, um projeto de oportunidade no renascimento urbano da área metropolitana da cidade. Ao trabalhar à escala do território, o arquiteto Eduardo Souto de Moura, entendeu que a infraestrutura não poderia resultar de uma única ação global. O metro não poderia ser pensado como “o grande gesto” mas gerido ponto por ponto, fragmento a fragmento, estação a estação. Seguindo esta metodologia, todas estas peças acabaram por constituir um somatório e, em conjunto, contribuir para a coesão do projeto final. A investigação também salienta que o sucesso do projeto se deveu à boa coordenação de uma vasta equipa, constituída por profissionais de diferentes áreas, assim como de um poder político ativo e eficaz.

Para além do papel transformador na cidade, o projeto do Metro do Porto também contribuiu para uma mudança na ação de Souto de Moura. O arquiteto garante que a mudança de escala exigida por diversos projetos, como o metropolitano, contribuiu para uma introspeção à sua linguagem e ao seu trabalho. Em 2008, ainda antes de ser galardoado com o prémio Pritzker 2011, o crítico Nuno Grande (1966) referenciou a transformação pela qual o arquiteto portuense estava a passar, fruto de uma consciencialização da sua própria ação na arquitetura portuguesa. O risco da “souto-de-mourização” do território levou-o a “questionar sobre si próprio, ou sobre a sua sólida herança, a meio de um percurso profissional de sucesso”. Graças aos concursos e projetos realizados, cujo contexto, escala, complexidade e previsibilidade são maiores, o arquiteto pôde reinventar-se, contudo, recorrendo aos seus mestres e “citando” as suas próprias obras. (Grande, 2008)

Por este facto, a revista *El Croquis* dedicou, em 2009, o número 146 a uma antologia dos últimos cinco anos de trabalho de Souto de Moura. Com o título *Teatros del Mundo*, uma referência a Aldo Rossi (1931-1997), o arquiteto revela-nos, tanto nos projetos como na entrevista - também dirigida por Nuno Grande – o porquê de “*sentir que no podía continuar diseñando una nueva ‘caja’ cada domingo por la mañana*”. Desde as suas primeiras obras, em que adotou uma posição mais conceptual e menos ideológica, o arquiteto tem explorado a fragmentação e a desagregação, assim como uma aparente antropomorfia e zoomorfia, sobretudo nas suas casas. Sem negar as influências de Mies, Rossi, Távora e Siza, o arquiteto reitera que, graças às mudanças nos países, nas culturas e nos materiais, a arquitetura necessita de métodos mais práticos, traduzindo-se numa ação projetual mais experimental: “[...] *he perdido el miedo. Así que há llegado el momento de experimentar.*” (Grande, 2009)

O seu processo de experimentação funciona, sobretudo, no contexto de concursos, para os quais tem sido muito requisitado. Estes permitem “trabalhar fora de uma certa rotina [...] com uma gestão, uma dinâmica, que funciona como uma espécie de sangue fresco num escritório.” (Moura, 2016) Em 2011, alguns colaboradores do seu atelier promoveram, junto da Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto e alguns mecenas, a exposição *Eduardo Souto de Moura: Concursos/Competitions 1979-2010*, na qual foram expostos 50 trabalhos realizados no âmbito de concursos, nomeadamente o projeto da

Estação Évora-Norte. Em paralelo, foi lançado um livro/catálogo que conta com três artigos da autoria de Kenneth Frampton (1930), Alberto Campo Baeza (1946) e Carlos Machado (1956). Em suma, os três autores examinam o percurso de Eduardo Souto de Moura desde os momentos de mudança na sua forma de fazer arquitetura, passando pelo verdadeiro papel dos concursos no âmbito do seu trabalho. Detalhadamente, são estabelecidas diversas relações e expostas as leituras possíveis entre a sua obra e um universo referencial heterogéneo, ao qual sempre recorre. (2011)

Por último, de salientar a apresentação do paper “Mobilidade acelerada: o *hinterland* entre Sines e Madrid”, inserida na V Conferência Internacional da Rede Lusófona de Morfologia Urbana (PNUM 2016), que decorreu no Centro Cultural Vila-Flor, em Guimarães, entre os dias 15 e 16 de Julho de 2016. (Teixeira & Pinto, 2016) O paper submetido consta da ata da conferência, enquanto que a revisão do mesmo, apresentada no evento, poderá ser consultada no Anexo C do presente trabalho teórico.

## 1. INFRAESTRUTURAS

### 1.1. Infraestrutura e globalização

Na Lisboa dos anos de 1920, no rescaldo do Futurismo Português e da 1ª República, a sociedade portuguesa delirava com as reportagens do mais famoso jornalista do início do século XX, o Repórter X. Nos seus trabalhos, Reinaldo Ferreira (1897-1935) descrevia da forma mais fantasiosa os sonhos, as conspirações e os enredos da sua contemporaneidade. (Natário, 2015)

Num dos seus textos, publicado a 16 de Novembro de 1926 na revista *Ilustração*, o jornalista preconizou um quadro de globalização eminente. Partindo dos primeiros planos para a abertura do Túnel da Mancha em 1805, descreve em “O Sonho das Pontes Transoceânicas” a visão de um engenheiro alemão, na qual todos os continentes estariam ligados através de uma grande infraestrutura: a ponte (fig.1). Apesar de cessados os planos para o grande túnel submarino, o Repórter X acreditava que “não faltam nas almas as vibrações de solidariedade humana que [...] arrastam os homens para um mais íntimo convívio, reduzindo as distâncias e facilitando os meios práticos de comunicação”. Neste grande sonho “juliovernesco” alemão, a grande ponte teria duas conexões de realização urgente: a ponte do Estreito de Gibraltar, para ligar a Europa a África, e a ponte transatlântica para ligar o Velho ao Novo Continente, que partiria de Lisboa em direção a Boston. Ao afirmar que “o embarque lógico seria em Lisboa [,] Em Monsanto se ergueria a gare Europa-América”, o relato do jornalista português ganha uma entoação arquitetónica:

*“[...] seria um gigantesco edifício de oito andares, levantado sobre a cova onde se encontra atualmente o presídio. Dentro da gare de Monsanto o viajante encontraria as comodidades civilizadas para se demorar o tempo que lhe apetecesse. Hotéis, restaurantes, music halls, cinemas, grillrooms, dancings...” (Ferreira, 2002, pp. 97-101)*

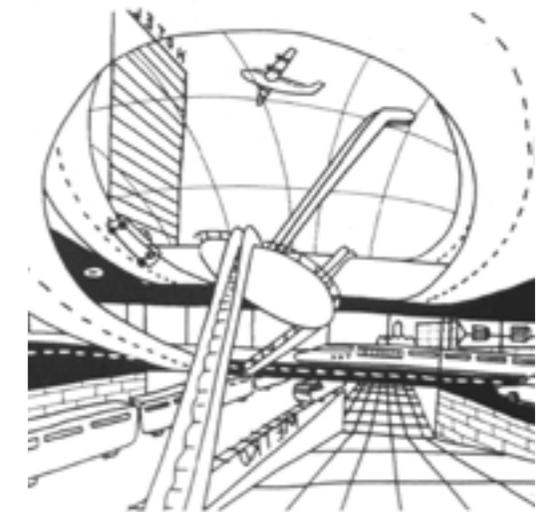
Permanentemente, a estação teria cinco mil pessoas e “no último andar ficava a plataforma da ponte que atravessaria o Atlântico”, onde grandes máquinas “de quarenta e tantos vagões” partiriam. (Ferreira, 2002, pp. 97-101)

Tal como Reinaldo Ferreira, também Rem Koolhaas (1944) recorreu ao seu discurso para expressar aquilo que a “a cidade poderia ser”. (Loures, 2006) No fim da década de 1980, em consequência da abertura do já mencionado Túnel da Mancha, o visionário arquiteto holandês foi a grande aposta para uma nova dinâmica urbana pensada para a cidade francesa de Lille, “lugar estratégico da Europa das regiões e de cruzamento dos grandes eixos de comunicação” – a Euralille. O novo centro da capital da Flandres francesa iria ganhar uma “estação de TGV, um pavilhão de congressos e sala de concertos, centros comerciais, casino, hotéis, edifícios de escritórios e de habitação”. (fig.2) (Andrade, 2012)

No entanto, nos cerca de sessenta anos que separam o Repórter X de Koolhaas, é interessante descortinar nos dois discursos a clara noção de imprevisibilidade associada a tais projetos. “Pode-se lá descrever o que seria então a vida de Lisboa?!” - pergunta Reinaldo Ferreira, re-matando o seu texto; (Ferreira, 2002) “*it is the arduous task of the final part of this century [...] to deal with the extravagant and megalomaniac claims, ambitions and possibilities of the Metropolis openly.*” – afirma Koolhaas. (Loures, 2006)



1



2

Ao longo da História, as infraestruturas foram o elemento que permitiu a exploração e a apropriação do território, possibilitando a formação de aglomerados urbanos e rurais. É na própria condição geográfica do território, na qual assentaram as primeiras vilas e cidades, que se reconhece o primitivo sistema infraestrutural: linhas de fecho, linhas de cumeeira, promontórios, meia encosta, vales, rios, baías, etc. Será este sistema infraestrutural natural que, funcionando “como estrutura esquelética de suporte inicial”, permitirá assimilar física e geograficamente os aglomerados, verificando-se a coexistência e a sobreposição de elementos-chave territoriais e urbanos. (Graça, 2002, pp. 8-10) É possível afirmar que, até um certo período, a persistência de um traçado, em detrimento dessa mesma condição geográfica, impôs ao território e à paisagem a sua incorporação, fazendo com que este ganhasse importância identitária e desencadeasse novas transformações adjacentes a si. As persistências infraestruturais, que o geógrafo Milton Santos (1926-2001) identifica como “rugosidades”, denunciam as transformações que o tempo comporta e são fatores importantes para a compreensão da cidade enquanto organismo vivo e mutável, em constante adaptação. (Bogéa & Franco, 2006, pp. 105-120)

Contrariamente, a ação infraestrutural atual parece descurar qualquer suporte geográfico-tipo para se instalar, atuando como regulador da ocupação territorial ao mesmo tempo que promove o seu consumo. (Lourenço, 2006, pp. 38-41) Tal facto deve-se, sobretudo, à mudança desta realidade infraestrutural que, outrora apenas física, passou também a ser virtual, potenciando o “efeito de relação distância-tempo” ao invés do “efeito de proximidade”. A conectividade, a fluidez e a velocidade de ligação, passaram a ser fatores preponderantes nas “lógicas do habitar, da escolha dos trajetos, dos meios de locomoção, [e] dos fatores de atividades”, atuando como agentes que viabilizam e equilibram as cidades. (Domingues, 2006) Em Portugal, só o Plano Rodoviário Nacional, finalizado em 2015, determinou a construção de cerca de 2600km de infraestrutura em dez anos. Esta liberdade de circulação e de motorização permitiu a “explosão das cidades para a escala metropolitana e regional”, impulsionando a ação individual nos transportes e dificultando uma ação política coletiva na organização da sociedade e dos serviços a elas associados. (Babo, 2006, pp. 42-45)

No contexto global, o sistema infraestrutural, ainda que numa outra escala, é fundamental como suporte de um sistema económico e social estável. Visto que a diversidade de escolha, enquanto critério para a localização de pessoas e atividades, permite que se faça muito em pouco tempo, os elementos infraestruturais são um forte contributo para a competição geográfica, económica e social entre as grandes cidades mundiais. No entanto, o confronto entre a escala global e local de uma cidade pode, por vezes, criar ruturas difíceis de restabelecer. O gesto infraestrutural aparenta reger-se, principalmente, segundo uma necessidade de modernização do sistema (além da facilidade de financiamento), deixando para segundo plano fatores de viabilização e competência do serviço, e para terceiro o seu desenho. É importante entender que intervir nesse sistema é uma oportunidade de transformação que atinge e altera os sistemas micro. Deste modo, os aeroportos, as autoestradas, as barragens, as grandes linhas ferroviárias e os portos, são elementos transitórios fundamentais entre as escalas que a cidade e o território apresentam. (Lourenço, 2006, pp. 38-41 & Babo, 2006, pp. 42-45)

## **1.2. (Infra)Estrutura urbana e rural**

O país de hoje é muito diferente daquele que o Repórter X descrevia nos anos de 1920. “Não há paisagens para sempre”, e aos olhos de Paul Vidal de la Blanche (1845-1918), fundador da moderna geografia humana e regional, as paisagens devem ser tidas em conta como vestígios de constantes modificações, como a apropriação e a exploração dos recursos existentes por parte das pessoas. Deste modo, observando o território português é possível entender o quão notórias são as grandes forças de mudança que sobre ele atuaram: o país infraestruturou-se; as vias de comunicação passaram a ter um enorme papel na transformação de todo o território, quer seja urbano quer seja rural. A facilidade de circulação de bens, serviços, pessoas e informação tornou possível alcançar lugares “que antes se explicavam com o isolamento, pelo encravamento geográfico, ou pela falta ou má qualidade das comunicações”. (Domingues, 2012, pp. 15-68) Estas transformações territoriais sucessivas permitem-nos entender que o discurso urbanístico e arquitetónico sobre o território é confuso e incapaz de descrever todos os fenómenos e transfor-

mações que nele acontecem. Atualmente, encontramos “na presença de uma nova realidade urbana [...] resultado da conformação de uma ‘geografia global’”. (Furtado & Macedo, 2012, pp. 106-109)

De facto, quando observamos a Península Ibérica, numa imagem de satélite tirada à noite (fig.3), é notória essa similitude urbano-geográfica global patente num território com algumas diferenças. Tanto em Portugal como em Espanha, existe um limite fronteiriço habitado entre o continente e o oceano. Um grande perímetro urbano que, à medida que cresce, se vai expandindo lentamente em direção ao vasto interior, por sua vez um território inóspito. Em Portugal, o geógrafo Álvaro Domingues identifica esse perímetro como sendo a “cidade linear”, uma mancha urbana litoral que se estende de Valença do Minho até Faro e onde vive atualmente a maioria da população portuguesa. (Botelho, 2013) No entanto, esta mancha urbana linear, resultante da conurbação<sup>1</sup>, acaba por se caracterizar por uma mestiçagem de gramáticas, resultado de uma má gestão de políticas urbanas, que tornam “conceitos hierarquizados de centro/periferia, urbano/rural ou cidade/campo [...] insuficientes para, sozinhos, permitirem a compreensão do funcionamento urbano”. (Martins, 2012, pp. 102-105 & Pinto, 2011) Comumente, e segundo Álvaro Domingues, entendemos estes conceitos consoante uma sequência de factos: “a cidade cresce sobre o território ex-agrícola, absorvendo a população do êxodo rural. Esta população, por sua vez, alimenta o subúrbio e as periferias urbanas.” (Domingues, 2012, pp. 15-68)

Por outro lado, o geógrafo também chama a atenção para outro fenómeno de transformação, a “mutação *in situ* da ruralidade [...]”. (Domingues, 2012, pp. 15-68)

Ao longo do séc. XX, à medida que as grandes cidades foram crescendo por via do desenvolvimento industrial e de serviços, também o campo sucumbiu às transformações da vida moderna com a industrialização da agricultura e sectores ligados à produção artesanal. De norte a sul do país, “a metamorfose do urbano acompanha a metamorfose do rural, [...] acumulam traços de variegada origem e os remisturam em combinações inusitadas”. Esta transformação, sobretudo

<sup>1</sup> Conurbação - unificação da malha urbana de várias cidades em consequência do seu crescimento;

por via da industrialização e não por via da urbanização, é um dos principais fatores que explica “a metamorfose dos campos *in situ*”: a implementação e desenvolvimento de uma industria local especializada, em conformidade com o legado do campo, saberes e produção artesanal tradicionais. O processo de modernização acabou por baralhar a designação de rural, considerado como tudo aquilo que subsiste económica, social e tradicionalmente pela atividade agrícola (agroflorestal e pecuária), e tornar-se-ia “uma tendência de mecanização, especialização e industrialização que acabaria com o campesinato e com as especificidades das sociedades e culturas camponesas, os seus territórios e paisagens tradicionais.” (Domingues, 2012, pp. 69-76) Em boa verdade, mesmo com a modernização dos meios, o grande pico de atividade agrícola em Portugal deu-se a meio do século:

*“Em meados do século a agricultura e a sociedade rural alcançaram a sua maior expressão demográfica. A população ativa atingiu, em 1950, mais de 1,5 milhões de pessoas, o que correspondia a um acréscimo de 300.000 nos*



*últimos vinte anos e de cerca de 100.000 na década de 40. O declínio foi mais rápido: 1970 a quebra era já de um terço em relação ao úmero de 1950 e, onze anos depois, de mais de metade [...]. Desde 1960 para 1970 a população ativa agrícola diminuiu 30%. Em 1970 a parte da agricultura na população ativa baixara para 30% e a sua contribuição para o Produto Interno Bruto caíra para 17% [...] No continente, em 1970-1974, a área semeada anualmente já caíra 23 % em relação a 1960-1964.” (Domingues, 2012, p. 83)*

Deste modo, começaram a ser sentidos os efeitos da desruralização: a dissipação da atividade económica agrícola, que se tornara improdutivo, e a alteração dos modos de vida e cultura rurais. Visto que “a evolução histórica do mundo mostra-nos uma tendência constante para a urbanização do modo de vida”, a condição urbana acabaria por se sobrevalorizar em detrimento da condição rural. (Lourenço, 2006, pp. 38-41) Contudo, essa sobrevalorização através da “invasão de gramáticas operativas urbanas” acabaria por proporcionar, não a extinção, mas a aproximação de dois mundos, até então distintos. (Furtado & Macedo, 2012, pp. 106-108) Assim, surgem conceitos como o de “rurbanização” e “contra urbanização”, ambos fundamentados na década de 1970, que acabam por suportar um terceiro conceito: a “idealização do rural” ou “mundo rural não agrícola”.

A “contra urbanização”, conceito defendido pelo geógrafo Brian Berry (1934), assenta essencialmente na condição espaço-temporal da cidade no séc. XXI. Com o avanço da tecnologia e dos meios de comunicação, as relações económicas estabelecidas ganharam um novo dinamismo ao desprenderem-se de um lugar próprio para subsistir. Como o próprio nome indica, a “contra urbanização” prevê um distanciamento ou rutura – se formos mais radicais – face à grande cidade, pois a importância económica, laboral e capitalista que esta representava deixou de ser física para passar a ser virtual. (Calheiros & Duque, 2012) Com esta alteração, os sistemas urbano e social acabam por se ajustar estabelecendo e dando importância a outro tipo de relações e fatores, nomeadamente aos naturais e humanos. No entanto, não devemos encarar

a “contra urbanização” como uma procura da génese rural mas uma “procura [de] melhores condições de vida em ambiente rural.” Esta também se irá dever graças à transformação que tal ambiente acabará por sofrer, em consequência da “contra urbanização”, denominado “rurbanização” (fig.4). Este conceito acaba por designar um novo estado, ou mesmo um novo fluxo, da condição rural, no qual o campo recebe a população urbana e esta, sucumbindo aos hábitos e rotinas da cidade, acaba por implementar no novo ambiente o “estilo de vida da cidade.” (Furtado & Macedo, 2012, pp. 106-109)

Suportado por estes dois fenómenos, a “idealização do rural” contempla toda e qualquer referência que o ser urbano tem em relação ao campo. Poder-se-ia dizer que tenta atuar como uma máquina do tempo, conservando e protegendo os resquícios rurais da globalização. Na década de 1950, o filósofo alemão Martin Heidegger (1898-1976) já previa esta ameaça. Os primeiros debates sobre a condição das cidades modernas sempre interpretaram o mundo rural como sendo um ponto de partida e, no seu texto “Construir, Habitar, Pensar”, Heidegger explo-



ra a condição humana e os laços mantidos com o “ambiente existencial”, ao classificar a gênese do habitar como uma crise não entendida como tal. Num cenário pós-segunda Grande Guerra, em que grande parte da Europa se encontrava completamente destruída, Heidegger defendia que “o ‘esquecimento do ser’ afastara o homem moderno do verdadeiro habitar [...] que o problema residia no ‘desenraizamento’ do habitante”. Com um discurso claramente anti urbano, a procura de Heidegger por uma autenticidade e poética rurais acabaria por marcar e impor, na teoria e prática da disciplina, os conceitos urbano/rural. A partir destas premissas, foram vários os teóricos que abordaram a necessidade de valorizar e preservar, quase de forma imaculada, as “práticas do território rural ameaçado”. (Batista, 2012, pp. 20-21) Segundo o geógrafo João Ferrão (1952), o fenómeno da “idealização do rural” contempla três aspetos: “a conservação dos valores naturais, a procura de autenticidade face a um mundo cada vez mais globalizado e alienado, e a exploração turística dos espaço”. (Furtado & Macedo, 2012, pp. 106-109) No entanto, a globalização é galopante e as ações de estratégia para a preservação desses elementos resumem-se sobretudo à sua teatralização, musealização e sacralização:

*“Junto com o arado e a roda, marcas do próprio processo civilizacional, tudo o que vem das artes e dos ofícios da agricultura – carros, mós, noras, pipos, espigueiros, etc. – se converte em objeto cujo registo simbólico se desdobra ao mesmo tempo em relíquia, exorcismo, identidade, recordação [...] O rural contemporâneo vive do branding – as Aldeias de...qualquer coisa [...]”*  
(Domingues, 2012, pp. 15-68)

### 1.3. Novos território: novas mobilidades, novas oportunidades?

“As marcas e as memórias do Portugal profundo vão-se decompondo” à medida que o campo se reorganiza e reconfigura por via da globalização. (Domingues, 2012) Pensemos no metropolitano de superfície do Mondego, planeado para romper o grande Pinhal Interior Norte e ligar os “subúrbios” à grande cidade. Que promessa de progresso poderá trazer ao interior português quase deserto? Para Rem

Koolhaas, estes “territórios deixados para trás”, cuja referência identitária se perdeu para dar lugar a fenómenos de globalização, são um território “estranho para experimentação genética” e razão suficiente para afirmar que irá “voltar costas à cidade”. (Fulcher & Olcayto, 2011)

De facto, a ação infraestrutural em Portugal tem sido um importante factor para a integração na Europa, e o último grande plano de conexão é o Comboio de Alta Velocidade (CAV). (Lourenço, 2006, pp. 38-41) O principal troço deste projeto é a ligação Lisboa-Madrid que, ao ser estabelecida, conectará a Europa Ocidental à Europa Central. No entanto, entre a cidade linear portuguesa e a estremadura espanhola existe um território quase esquecido, abandonado. Quais as vantagens que o Alentejo poderá ter com a passagem do CAV? Conseguirá a alta velocidade potenciar a competitividade do Porto de Sines?

Ao sucumbir a todas estas transformações, o discurso sobre o território português contemporâneo virá-se para estes territórios novos, cujas microestruturas, com funcionamento, regras e capacidade resiliente próprias, ajudam à sua coordenação. Porém, não estaremos a assistir ao início de um equilíbrio territorial? Com o fim de certezas e separações entre meios distintos – rural e urbano – e o início da sua sobreposição e enlace, não caminharemos em direção a uma morfologia territorial urbana totalmente equilibradas? Este é o território do caos, de incertezas, e ao mesmo tempo de “persistência, mudança [e] sem identidade aparente” de onde, acredita o arquiteto Eduardo Souto de Moura, sairá o homem novo. (Batista, 2012, pp. 20-21 & Moura, 2006, pp. 54-65)

## 2. CAV – Comboio de Alta Velocidade

### 2.1. O contexto europeu

Em meados do século XX, a destruição provocada pela II Guerra Mundial levou a que o continente europeu se reconstruísse graças a um acordo de recuperação económica estabelecido, o Plano Marshall. Através de um grande apoio financeiro americano, os estado-providências dos países europeus puderam delinear estratégias para o progresso social, económico e financeiro, recorrendo a novas infraestruturas habitacionais e industriais. (Grande, 2002, pp. 39-43)

Esta conjuntura foi decisiva para relançar em Portugal o debate sobre a necessária industrialização do país, defendida pelo engenheiro Ferreira Dias (1900-1966), antigo subsecretário de Estado do Comércio e Indústria (1940-1944). Contudo, somente após a sua saída do governo, é que foi aprovada a Lei do Fomento e Reorganização Industrial<sup>2</sup> que estabeleceu as bases para a organização e transformação industrial portuguesa nos vinte anos que se seguiram. O Fundo de Fomento Nacional foi a entidade responsável pela gestão dos fundos provenientes do plano de auxílio económico, aplicados na economia e indústria portuguesas através da elaboração de planos de fomento. Enquanto que o I Plano de Fomento (1953-1968) impulsionou a produção de energia hidráulica e o desenvolvimento das infraestruturas rodoviárias e ferroviárias, o II Plano de Fomento (1959-1964) foi determinante para a modernização e mecanização da agricultura, assim como para o desenvolvimento da siderurgia e indústrias petrolífera, química e de pasta de papel. Este desenvolvimento industrial viria a contribuir bastante para as alterações na organização do território, sobretudo na urbanização das grandes cidades - Lisboa e Porto. (Fadigas, 2015, pp. 107-125)

Foi somente nos anos da Primavera Marcelista (1968-1970), caracterizada por uma certa mudança nas políticas e orientação ideológica do Estado Novo, que Portugal se tornou mais recetivo ao investimento privado e estrangeiro no sector industrial. (Fadigas, 2015, pp. 107-125)

<sup>2</sup> Lei nº 2005, de 14 de Março de 1945;

Foi a cidade de Sines, na sequência desta abertura económica, que marcou o início do processo de globalização contemporâneo português (fig.5).

Integrado no III Plano de Fomento (1969-1973), elaborado pelo governo de Marcelo Caetano (1906-1980), o Plano Geral da Área de Sines apresentou-se, inicialmente, como uma “unidade geográfica de concentração de indústrias de base”, onde o objetivo foi “fundamentalmente de valorização de certos recursos existentes no país”. Para tal, foram necessárias grandes áreas disponíveis para a implantação de indústrias concentradas, dos tipos pesada e ligeira, apoiadas por um grande terminal portuário. O programa do sector industrial contemplava “a refinação de petróleo e petroquímica de oleofinas anexa, unidades químicas e metalúrgicas para o aproveitamento das pirites de Aljustrel [,] indústrias menores não poluentes” e a construção de uma central termoelétrica. O grande porto de águas profundas, principal suporte para a exportação e importação de matéria-prima, previa um terminal petrolífero e de granéis sólidos, assim como todos os equipamentos e apoios às restantes indústrias menores. Dada a consciência das dimensões infraestruturais do projeto, este também previa a construção de um novo centro urbano, a cerca de 12km de Sines, dotado de infraestruturas e equipamentos coletivos, para receber uma popu-



lação que se estimava que atingisse os 100.000 habitantes. (Plano Geral da Área de Sines, 1976, pp. 185-207) Apesar da grande importância do complexo para a indústria e economia portuguesas, sobretudo durante o fecho do Canal do Suez entre 1967 e 1975, este grande plano urbano-industrial não atingiu os resultados esperados. A crise do petróleo, em consequência dos sucessivos conflitos armados no Médio Oriente, a Revolução de 25 de Abril de 1974, que determinou o fim do regime ditatorial português, e a “constante” crise económica nacional acabaram por condenar a cidade, o porto e a indústria a um moroso desenvolvimento e à fraca exploração das suas capacidades. Mesmo que tal facto ainda prevaleça, existe uma consciência institucional e governamental do papel estratégico nacional e internacional que esta infraestrutura possibilita:

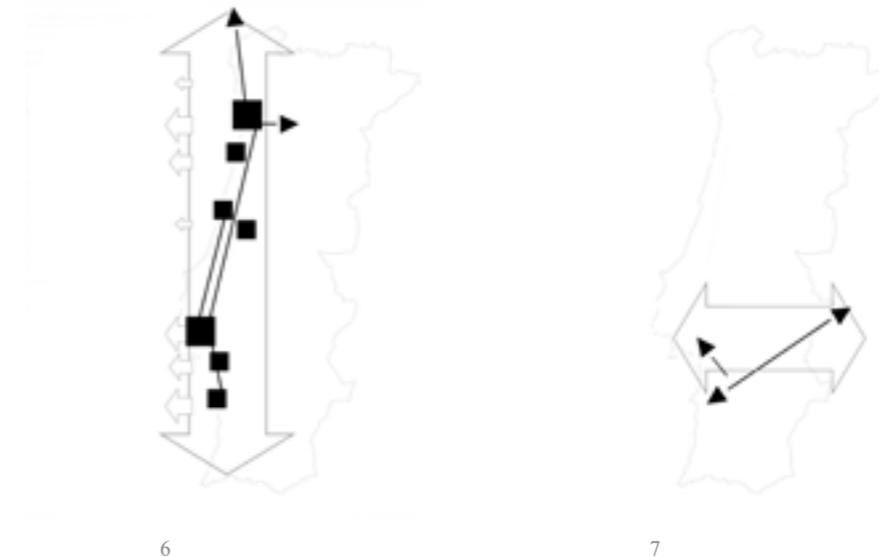
*“(...) um porto e, sobretudo um porto de águas profundas, representa tão grande potencial de desenvolvimento económico que bem cedo se evidenciará como elemento predominante de todo o planeamento.” (Plano Geral da Área de Sines, 1976, pp. 185-207)*

O porto de Sines é hoje o principal porto da costa atlântica ibérica, cujas condições geográficas possibilitam a sua expansão e exploração. Mantendo a maioria das características e funcionalidades iniciais, atualmente apresenta um elevado potencial enquanto porto de carga geral/contentorizada, visto poder receber navios de grande calado. (Administração dos Portos de Sines e do Algarve, S.A, 2016) Segundo o Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas, a região de Sines integra o cruzamento de dois eixos de desenvolvimento prioritário: o Corredor da Fachada Atlântica (fig.6), na qual se desenvolve a “cidade-linear” descrita por Álvaro Domingues, e o Corredor Internacional Sul (fig.7), que estabelece a ligação entre o litoral e o interior português. Nestes dois eixos inserem-se diversos projetos de infraestruturas de transporte que concretizam uma ligação rodoviária, ferroviária, portuária ou aeroportuária entre Portugal, a Europa e o mundo. Assim, ao posicionar-se enquanto infraestrutura à escala mundial, o porto de Sines passa a pertencer a um sistema global de integração, crescimento, competitividade e consolidação económicas. (Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas, 2014) É nesta conjuntura que surge o projeto do Comboio de Alta Velocidade (CAV), uma infraestrutura cujo principal objetivo será

potenciar a circulação de pessoas e mercadorias entre Portugal e a Europa, acabando por promover a capacidade logística do porto de Sines, ao alargar a extensão do seu hinterland diretamente a Madrid. (Corredor Sines/Setúbal/Lisboa - Elvas/Caia, 2015)

## 2.2. O Corredor Internacional Sul

O projeto português de alta velocidade, comumente conhecido por TGV<sup>3</sup>, foi acordado na XIX Cimeira Luso-Espanhola, em 2003, e integra o Projeto Prioritário nº 16 - Eixo Ferroviário de Transporte de Mercadorias Sines/Algeciras-Madrid-Paris do Corredor Atlântico<sup>4</sup> e da Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T), cujo objetivo é conectar os 28 estados-membro da União Europeia, reduzindo distâncias e condições geográficas (litoral, periferia, centralismo), estabelecendo-se como um dos principais pilares de suporte do mercado único europeu (fig.8). (Corredor Sines/Setúbal/Lisboa - Elvas/Caia, 2015)



<sup>3</sup> TGV - *Train à grand vitesse*, designação francesa para comboio de alta velocidade;

<sup>4</sup> Este corredor estratégico abrange quatro países: Portugal, Espanha, França e Alemanha;

Inicialmente, o projeto apresentava quatro eixos estruturantes de ligação transfronteiriça – Lisboa-Madrid, Porto-Vigo, Aveiro-Salamanca e Évora-Faro-Huelva – e um eixo estruturante nacional – Lisboa-Porto – e, desde logo, as principais questões em torno da sua viabilidade basearam-se, sobretudo, nas próprias ligações, nas estações que iriam constituir as diversas linhas, no tipo de transporte que seria feito – pessoas e/ou mercadorias (fig.9). (Relatório e Contas 2004, 2004) A grande mediatização e discussão pública em torno do CAV, fruto de uma certa desconfiança na viabilidade e custo desta grande obra pública, é um ótimo exemplo de como a otimização das funções pretendidas por uma infraestrutura deveria anteceder o seu desenho. Contudo, não deixa de ser interessante analisar alguns dados: já que a viabilidade da alta velocidade se faz a partir dos 400-500km, e que não é possível existirem paragens intermédias, então a única ligação verdadeiramente viável no CAV seria apenas o eixo Lisboa-Madrid, sem efetuar paragens na cidade de Évora; por outro lado, apesar da distância Lisboa-Porto ser quase incompatível com as especificidades do CAV, estas duas cidades necessitam de uma relação padrão distância/tempo que corresponda a meio-dia<sup>5</sup>; Poder-se-ia considerar este fator suficiente para se investir no eixo Lisboa-Porto, no entanto, todas as paragens pensadas (Leiria, Coimbra e Aveiro) teriam de ser anuladas; (Babo, 2006, pp. 42-45);

Apesar dos sucessivos avanços e recuos, foi necessário dar continuidade ao processo de infraestruturação ferroviária e, conseqüentemente, abrem-se os respetivos concursos públicos internacionais referentes à principal ligação do projeto, o eixo Lisboa-Madrid. (Relatório e Contas 2009, 2009) O troço Poceirão-Caia, parte integrante do eixo que liga as capitais ibéricas, é adjudicado a 12 de Dezembro de 2009 ao consórcio vencedor ELOS – Ligações de Alta Velocidade – que, em parceria com os arquitetos Eduardo Souto de Moura e Adriano Pimenta, integram na sua candidatura “(...) a ‘cereja’ no cimo do ‘bolo ferroviário’.” – a Estação Évora-Norte. (Moreira & Guimarães, 2013, pp. 188-199)

<sup>5</sup> Sair às 8h (ou às 13h) e regressar às 14h (ou às 19h)



8



9

### 3. ESTAÇÃO ÉVORA-NORTE – da escala doméstica à escala do território

Antes de ser uma miragem na planície alentejana, a Estação Évora-Norte foi, ainda que no papel, a confirmação de que um grande arquiteto se pode reinventar e transformar através do seu próprio universo, recorrendo a uma nova ação sobre o território e a paisagem.

O convite feito há dupla de arquitetos deveu-se, aparentemente, à experiência que estes e a Sociedade Construções Soares da Costa, S.A. tiveram na obra do Metro do Porto (2005), o primeiro grande projeto infraestrutural do arquiteto Eduardo Souto de Moura. (Moreira & Guimarães, 2013, pp. 188-199) Por se tratar de um projeto bastante técnico e de enorme amplitude exigiu uma grande preparação, principalmente na coordenação dos diversos intervenientes. Graças à capacidade de conciliar conhecimentos em diversas especialidades, o arquiteto passou “de decorador a alguém que era ouvido”, coordenando todo o trabalho e estabelecendo estratégias de intervenção e resposta às incongruências que, ponto por ponto, fragmento a fragmento, estação a estação, iam aparecendo. Desta forma, ao constituir-se um somatório de intervenções coerentes, tendo por base um pensamento único, o projeto do Metro do Porto foi capaz de transformar a cidade e a sua área metropolitana. (Moura, 2006, pp. 54-65)

Esta experiência, inédita na carreira de Souto de Moura, também contribuiu para uma análise introspetiva que o arquiteto vinha a realizar há algum tempo. A inquietação que constantemente enuncia, fruto de uma consciencialização da sua ação sobre o território – a “souto-de-mourização” – fez com que procurasse novos temas operativos centrando-se, sobretudo, numa análise ontológica. As variantes, que até então utilizava, pareciam ter deixado de ser a resposta aos seus propósitos de projeto, para se tornarem soluções estereotipadas e até mimetizadas por outros. (Moura, 2009, pp. 6-24) Inicialmente conhecido enquanto “arquiteto de casas”, os seus primeiros trabalhos procuravam, notoriamente, uma representação mais racionalista, platónica e conceptual, distante das ideologias dos seus mestres e contrária ao ambiente pós-revolucionário que se vivia em Portugal no fim da década de 1970. A sua primeira obra, a recuperação de uma ruína no Gerês (1982), foi determinante para definir as gramáticas que se repercutiram nas habitações e projetos seguintes: a “ruína-suporte”, muros de pedra tradicional que se

tornam elementos integrados no projeto; a “natureza-edifício”, que exige uma dialética entre o artificial e o natural; e a “caixa-mesa”, a habitação enquanto mediação da relação interior/exterior (fig.10). (Grande, 2008, pp. 5-11 & Frampton, 2011, pp. 14-20) Porém, após um longo período de uso destas premissas, as novas questões que levantou em relação à sua própria obra, com as quais já não se identificava totalmente, fizeram-no sentir que “no podía continuar diseñando una nueva ‘caja’ cada domingo por la mañana”. (Grande, 2009, pp. 25-29)

O momento de viragem no seu processo arquitetónico, que culmina com o projeto do Metro do Porto, conta com uma trilogia de obras em que Souto de Moura testa os limites da tecnologia e da tectónica, partindo da ausência total da estética. Enquanto que no projeto de Habitação na Rua do Teatro (1995), no Porto (fig.11), opta por se iniciar num estilo mais expressivo, desenhando um edifício de estrutura de aço, revestido em ferro galvanizado e venezianas na fachada, foi com o projeto do Edifício Burgo (2007), também no Porto (fig.12), que atingiu o sublime entre tectónica e plasticidade escultórica. Ao optar pelo uso de vigas em I num processo de empilhamento, Souto de Moura transformou uma torre



10

de 19 andares numa “escultura minimalista (...) ao estilo de Donald Judd”, personagem presente no seu universo projetual. (Frampton, 2011, pp. 14-20) As leituras das suas referências racionalistas – Mies van der Rohe e Giuseppe Terragni – das quais entendeu que a tecnologia, para além do seu papel útil, é capaz de revelar a sua “verdadeira natureza” quando trabalha por si só, manifestaram-se de forma apoteótica no projeto do Estádio Municipal de Braga (2003) (fig.13). A aparente suavidade e naturalidade, com que esta megaestrutura encaixa no terreno, contrasta com a fortes tensões e compressões exigidas construtivamente. (Frampton, 2011, pp. 14-20)

As inúmeras experiências que o arquiteto tem desenvolvido, através dos seus projetos mais recentes, mostram que a total abstração na linguagem arquitetónica deixou de ser tão usual. Pelo contrário, alguns gestos de torção, decomposição e fragmentação pretendem atingir uma certa expressão e dinâmica, como no Edifício de Comércio e Escritórios na Boavista (2007), no Porto (fig.15), levando os seus edifícios a procurar, ou aparentar, formas mais antropomórficas ou zoomórficas, como uma mosca na Casa do Cinema Manoel de Oliveira (2003), no Porto (fig.14), ou um tubarão-martelo na Casa em Santo Estevão (2006), em Benavente (fig.17). As analogias históricas, que o aproximam mais do universo rossiano, estabelecem relações com a “arquitetura da cidade” e dos objetos (*objets trouvés*). Um amplificador pode-se transformar no Pavilhão Multiusos de Viana do Castelo (2013) (fig.16) assim como as grandes chaminés da Casa das Histórias (2009), em Cascais (fig.19), poderão lembrar o Mosteiro da Batalha, o Palácio da Vila de Sintra ou os neoclassicismos de Ledoux (1736-1806) e Boullée (1728-1799) (fig.18). (Moura, 2009, pp. 6-24)

Contudo, são os projetos que resultam de concursos que nos revelam, de forma mais expressiva e radical, as diversas experiências de ideias e conceitos. A sua logística permite que o arquiteto se desvincule um pouco das premissas do programa, concretizando ideias mais fortes e “capazes de gerar a melhor arquitetura” (Moura, 2016; Anexo A & Baeza, 2011, pp. 29-31) No seu curriculum constam diversas participações, cujas temáticas de projeto vão desde os equipamentos públicos a intervenções urbanas e territoriais na área dos transportes e mobilidade. São exemplos: concurso para o Centro Cultural da SEC-Casa das Artes, Porto (1981); concurso do Novo Aeroporto Internacional de Lisboa, Ota (2007);



11



12



13



14



15



17



18



16



19

concurso para o Edifício Multifuncional da Fundação de Serralves, Matosinhos (2008); concurso Estação de TGV Vesúvio Este, Itália (2008) (fig.20); concurso Hospital Todos-os-Santos, Lisboa (2008) (fig.23); concurso Edifício Sede EDP, Lisboa (2008) (fig.21); concurso Hotel Aquapura na Herdade do Barrocal, Reguengos de Monsaraz (2009); concurso Estação de TGV Ourense, Espanha (2009), concurso Polo Cultural M9, Veneza (2010) (fig.22), entre outros. (Baeza, 2011, pp. 29-31)

Situada na grande planície alentejana (fig.24 e 25), a norte da cidade de Évora, a Estação Évora-Norte impôs que se estabelecesse um conceito direto e pragmático quanto à sua condição e impacto territoriais. Evocando diretamente símbolos históricos e contextuais, referências da própria “arquitetura da cidade”, a dupla de arquitetos sugere que olhemos para a grande infraestrutura ferroviária como uma espécie de “aqueduto contemporâneo” que, tal como o aqueduto eborense do século XVI, rompe a serenidade da paisagem ao mesmo tempo que nela se maleia (fig.26). A topografia do terreno, caracterizada pela depressão da Ribeira de Vale Figueira, permite que a estação assente numa área totalmente plana que contrasta com os suaves taludes onde pousa o viaduto por onde passa o CAV. Para além de uma maior



20



21



22



23

facilidade de transbordo entre a linha convencional e a linha de alta velocidade – que se cruzam – o próprio terreno acaba por criar uma leitura de grande pórtico, reforçando a perspetiva que se tem da infraestrutura (fig.27 e 28). (Memória Descritiva, 2009; Anexo B)

*“No passado construíram-se aquedutos atravessando a paisagem para levar água às cidades. No presente, viadutos de autoestradas passam por cima das curvas de nível. No futuro, estas cidades estarão ligadas pela alta velocidade, sendo a estação de Évora baseada no seu próprio aqueduto.” (Memória Descritiva, 2009; Anexo B)*

É nesta dialética que se estabelece um equilíbrio entre as partes, tal como se sucedeu no Estádio Municipal de Braga, e onde a natureza é vista como um elemento que pode abranger tanto o mineral, o vegetal e o animal como os “nossos próprios artefactos” (fig.29). (Machado, 2011, pp. 36-43) No fundo, recordando a noção d’El Aleph de Jorge Luis Borges (1899-1986) , também a escala do território acaba por requerer de uma relação com as escalas mais pequenas, pois “o grande e o pequeno têm regras diferentes” mas têm uma empatia entre si. (Moura, 2016; Anexo A)



24



25



26



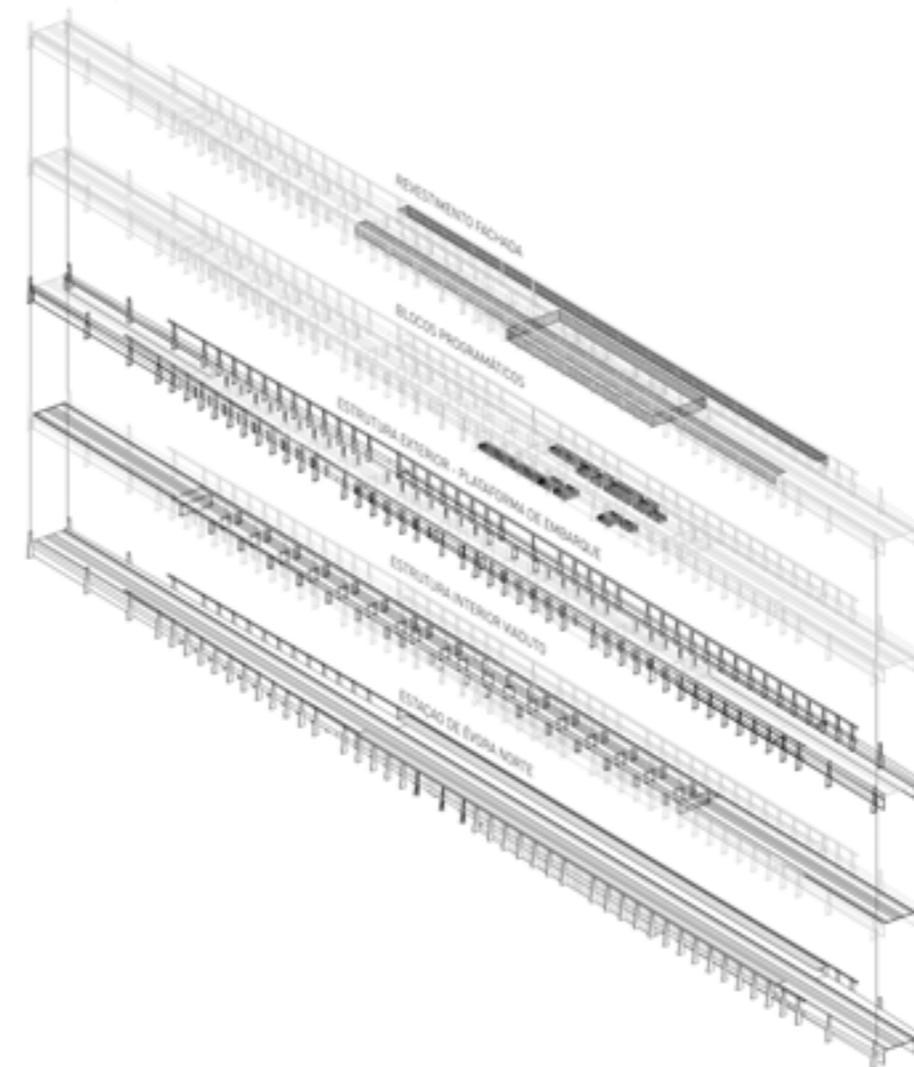
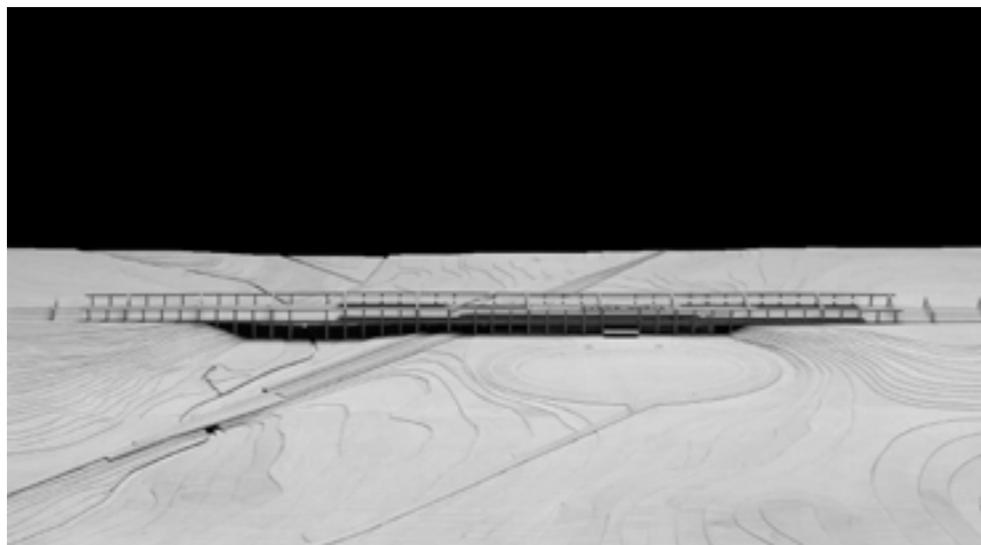
27



28

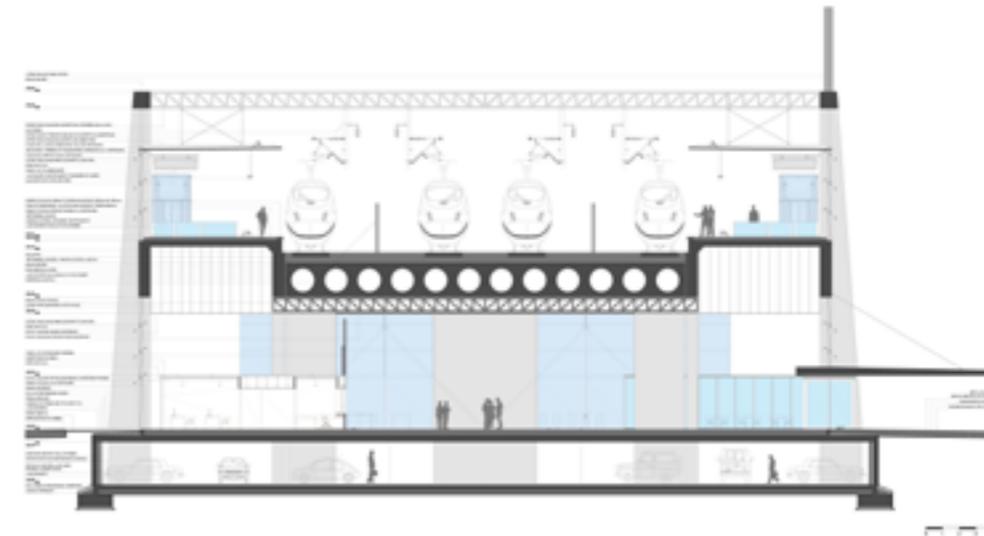
No entanto, tal como observado em projetos anteriores, as exigências estruturais e construtivas foram, talvez, o mais importante na consolidação das premissas projetuais. Dado que o viaduto por onde passaria o CAV, estruturalmente, teria que ser autónomo, optou-se por evidenciar a totalidade da estrutura do edifício. Deste modo, igualmente como no Edifício Burgo, assumiu-se a rigidez e a natureza tectónica da infraestrutura, ao mesmo tempo que se estabeleceu um ritmo que marca os alçados (fig.30). (Memória Descritiva, 2009; Anexo B) A permeabilidade pretendida, que reforça a imagem do objeto arquitetónico final – “ergue-se o aqueduto e ocupa-se o seu vazio” – exigiu que todos os elementos volumétricos do programa não se sobrepussem ao ambiente infraestrutural mas que se integrassem nele, soluções já testadas no Metro do Porto, Multiusos de Viana do Castelo ou no Estádio Municipal de Braga.

Esta adaptabilidade estrutural e espacial, permitiu a modificação e o ajuste dos diferentes elementos consoante as necessidades (fig.31). A (in)definição programática, estabelecida nos parâmetros do concurso, foi sempre uma condicionante, forçando a investigação e o ensaio de diversas hipóteses que visavam a sua polivalência: zonas comerciais, zonas de lazer e restauração. (Moreira & Guimarães, 2013, pp. 188-

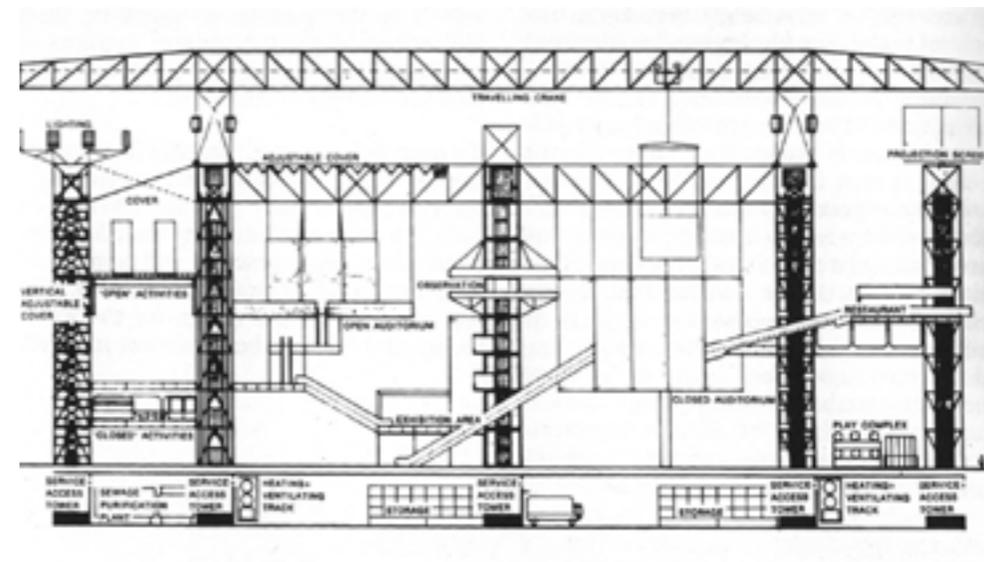


199) Estas valências foram importantes para a consolidação de todo o projeto, que pretendia ser mais do que uma simples estação. Talvez como o Fun Palace (1963) de Cedric Price (1934-2003) (fig.32), a Estação Évora-Norte ambicionava ser uma infraestrutura de “hedonismo social”, tão mutável quanto as necessidades dos seus utilizadores. (Grande, 2006, pp. 50-53)

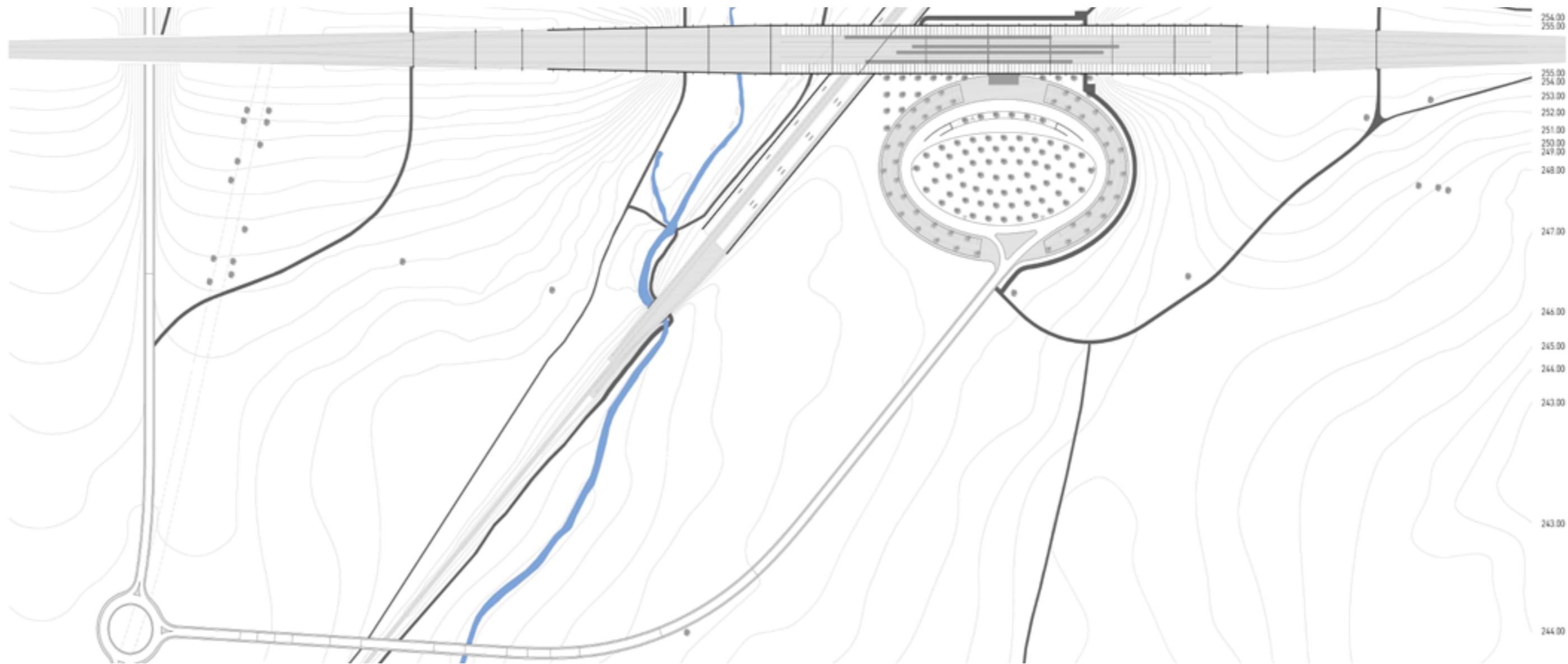
O pensamento sobre as novas formas de ocupar o território, assim como as novas vicissitudes projetais, quer de escala quer programáticas, traduzem uma nova realidade mundial de fazer arquitetura. Segundo Souto de Moura, as mudanças políticas, culturais e materiais fazem com que não seja possível dar lugar à hesitação, ao desperdício ou à incoerência. A arquitetura enquanto serviço, no sentido de responder a um problema, talvez se transformará numa “atividade científica de grande rigor”, para a qual será necessário encontrar métodos mais racionais e eficazes. No entanto, para o arquiteto, a adaptação a esta nova realidade não se traduz numa deriva formal do seu processo arquitetónico, nem na necessidade de fundar novas vanguardas – cumprindo uma função mais radical face à História, as vanguardas estão destinadas a apenas duas ou três pessoas que, por século, contribuem para a discussão e mudança da disciplina. O arquiteto não se revê nesse modelo radical, optando por “domesticá-las” em vez de as criar. (Moura, 2016; Anexo A) A frequência com que o termo dicionário visual – utilizado pelo poeta Herberto Helder (1930-2015) – surge no seu processo, demonstra a domesticidade e continuidade que quer na sua arquitetura. O conjunto de imagens heterogêneas que compõe esse dicionário, funcionam como flashes, ideias ou direções, e revelam que o precedente não é “incompatível com a diferença” mas capaz de contribuir para aquilo que se seguirá. (Grande, 2009, pp. 25-29)



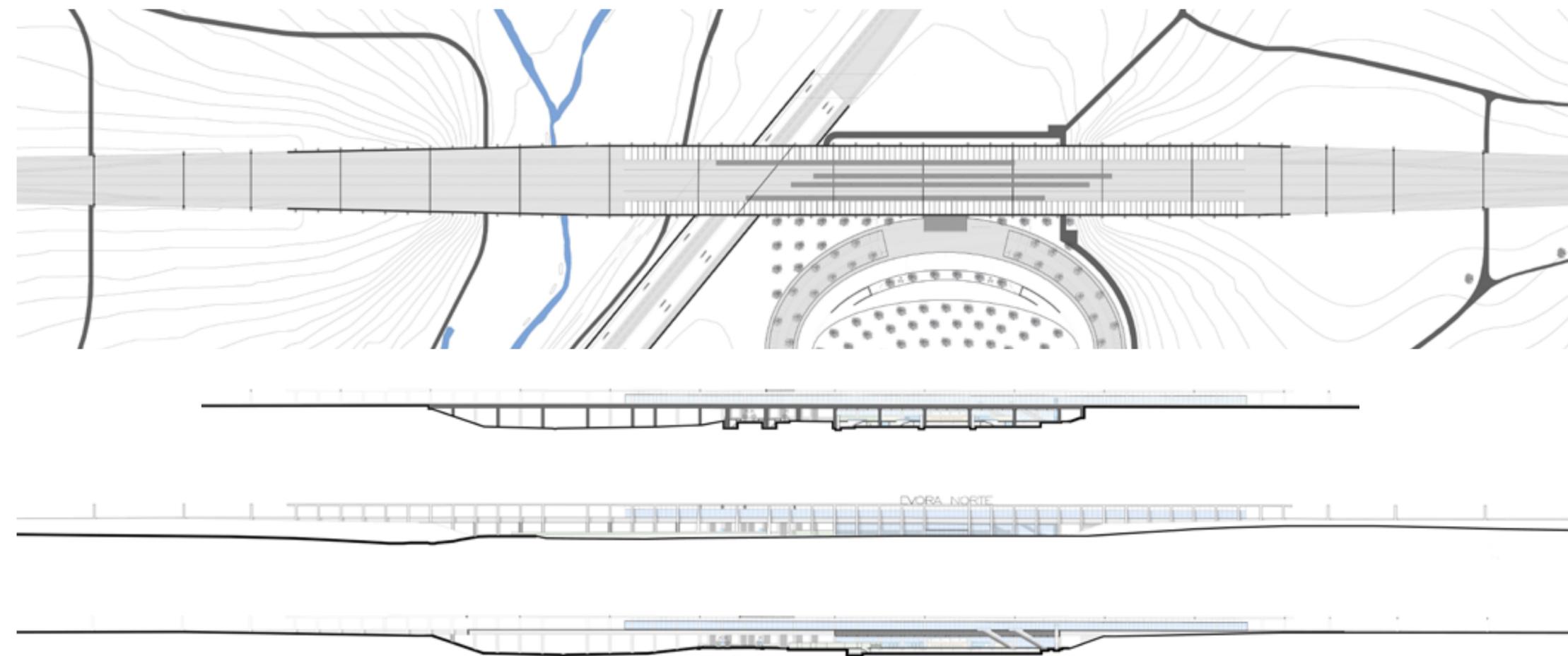
31



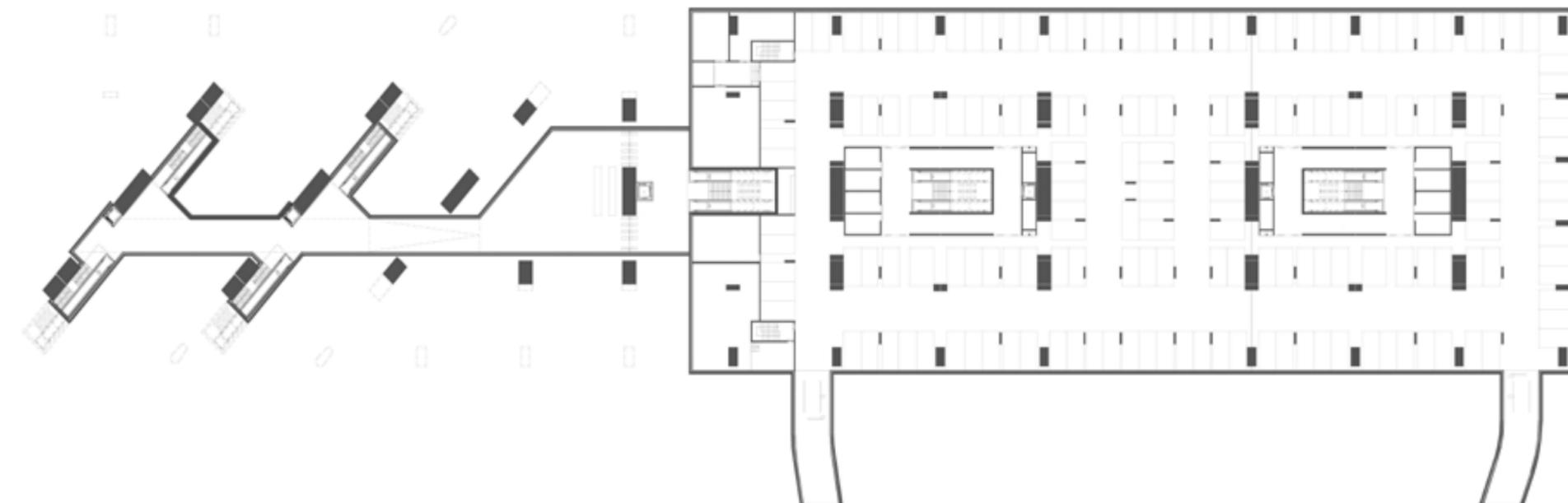
32



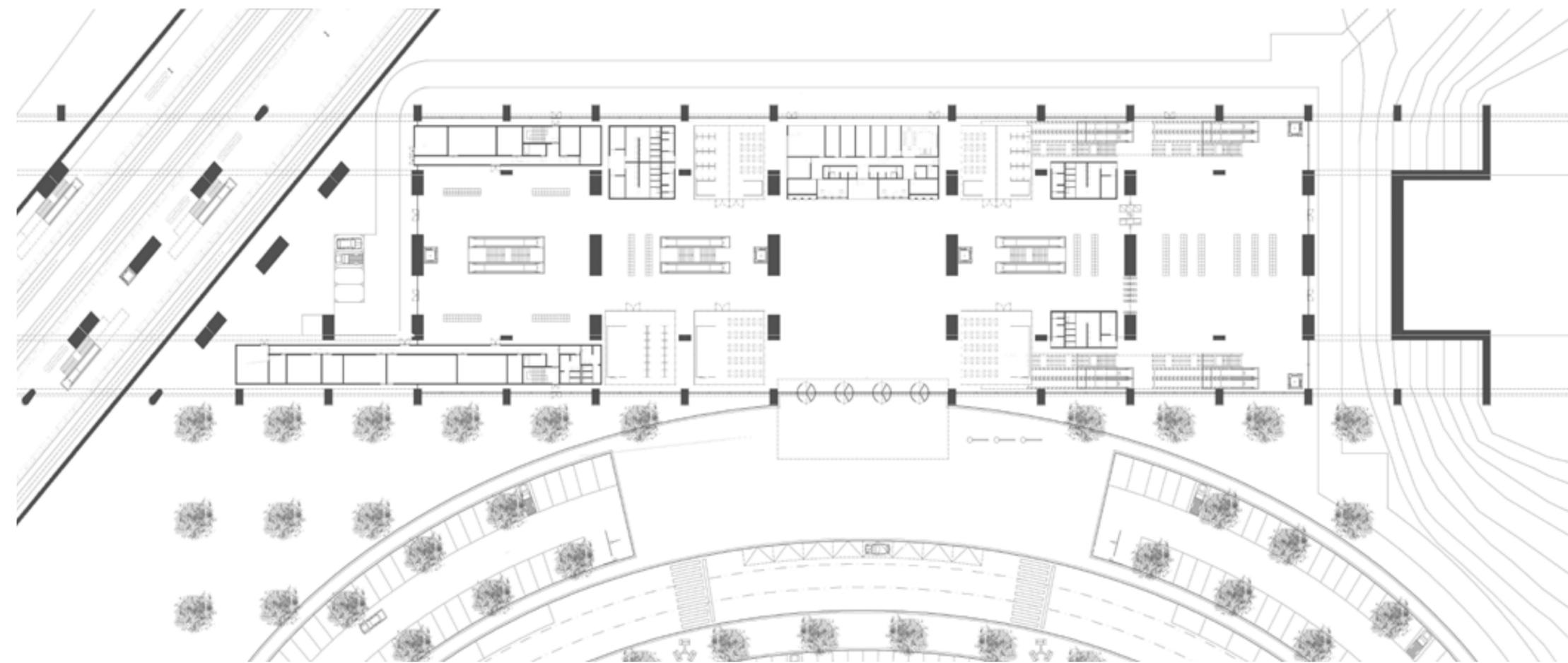
ESTAÇÃO INTERMODAL ÉVORA-NORTE - PLANTA DE IMPLANTAÇÃO



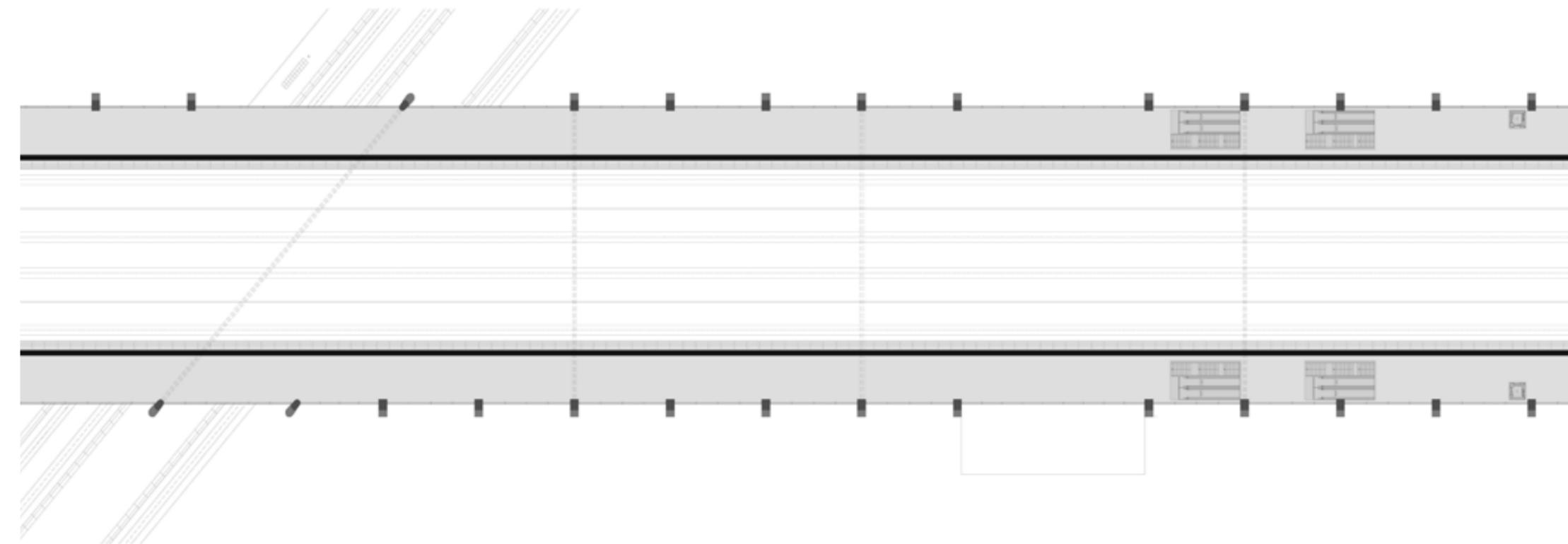
ESTAÇÃO INTERMODAL ÉVORA-NORTE - PERFIS



ESTAÇÃO INTERMODAL ÉVORA-NORTE - PLANTA PISO -1

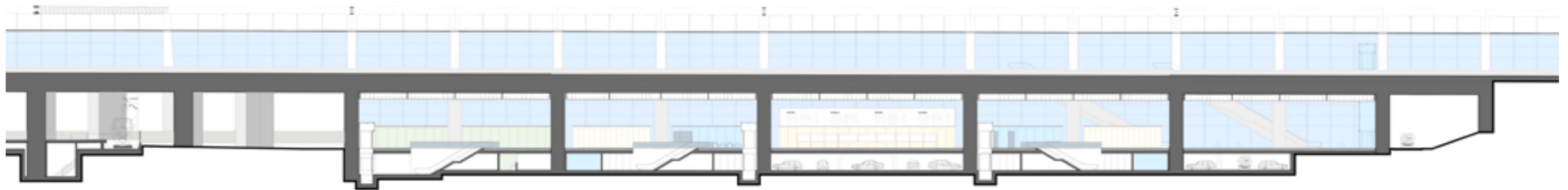


ESTAÇÃO INTERMODAL ÉVORA-NORTE - PLANTA PISO 1



ESTAÇÃO INTERMODAL ÉVORA-NORTE - PLANTA PISO 1 (PLATAFORMA DE EMBARQUE)

# EVORA NORTE

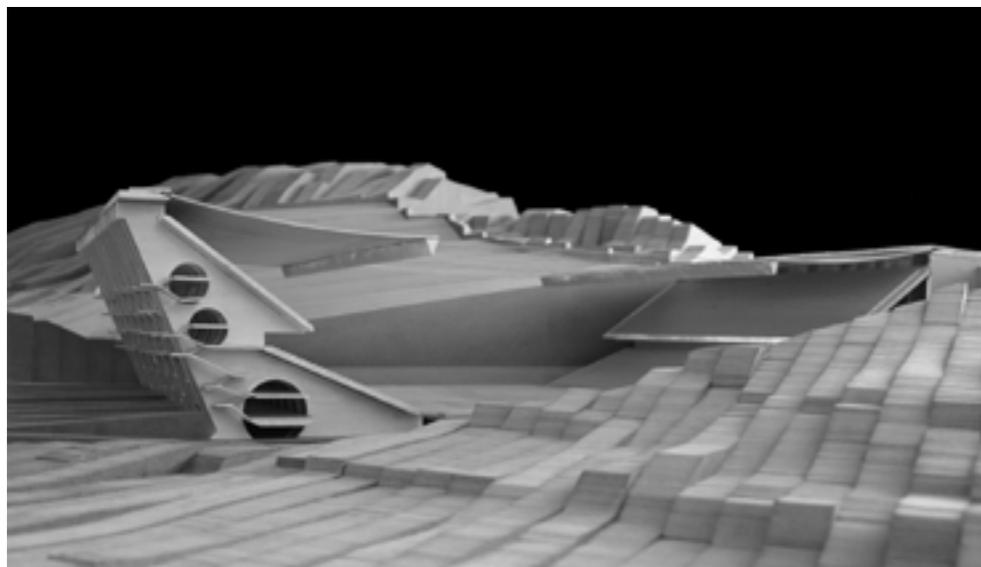


## CONCLUSÃO

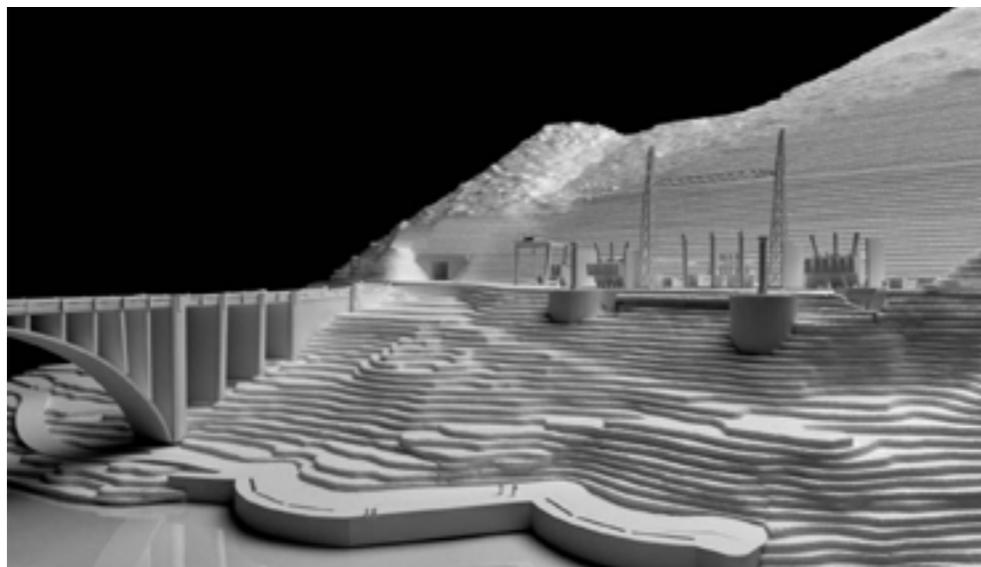
Ao longo dos últimos 50 anos, o território português tem vindo a sofrer grandes alterações. Foi com a modernização da indústria e economia agrícolas que as gramáticas territoriais em Portugal começaram a mudar. O campo automatizou-se, deixou de necessitar de mão de obra e de ser produtivo, e as suas populações, perspetivando uma vida melhor, rumaram às grandes cidades. Contudo, sem deixar de preservar na sua memória a génese da sua identidade, foi junto dos campos que construíram as suas habitações e permaneceram, contribuindo para o crescimento desmesurado das áreas metropolitanas e consolidando, aquilo que futuramente seria, o grande subúrbio. No entanto, tal facto não significou a inércia ou fraca evolução do ambiente rural. Foi na sequência da desruralização que as gramáticas urbanas se foram introduzindo no seu ambiente, dando lugar a outros fenómenos de fluxos migratórios e possibilitando, no seu contexto, a adoção de um certo “estilo de vida da cidade”.

Timidamente, o campo foi-se transformando. A dualidade entre rural e urbano, que até então permitia denominar e atuar no território segundo normas específicas, deixou de existir, dando lugar a uma série de condições, sistemas e formas, impossíveis de serem catalogados. Foram as novas realidades infraestruturais globais o principal impulso para desencadear estas relações gramaticais visto que, ao potenciar a relação distância-tempo, possibilitaram a liberdade de circulação e de escolha, estimulando a explosão das cidades para uma escala metropolitana e regional, estabelecendo o confronto cidade/campo. No espaço de vinte anos, Portugal infraestruturou-se e os sistemas ferroviário, rodoviário, aeroportuário e de telecomunicações romperam o recôndito e íntimo território rural, ligando-o fisicamente e virtualmente. Porém, o impacto destas infraestruturas tende, na sua maioria, a fragilizar a relação dos múltiplos sistemas-micro existentes. A escala infraestrutural, adaptada às diversas realidades, terá que ser encarada como um instrumento de mediação entre as escalas da cidade e do território, permitindo a sua discussão e análise tendo em conta fatores de viabilidade, funcionalidade e impacto territorial.

Neste contexto, o projeto da Estação Évora-Norte é a prova de como a arquitetura, quando incluída no processo, pode fazer a diferença na determinação de objetivos, critérios e desenho destes elementos



33



34

infraestruturais. Como explicado anteriormente, o processo projetual estabeleceu uma relação intrínseca com a paisagem, uma preocupação recorrente na obra de Souto de Moura, e o objeto arquitetónico parece ter sido trabalhado, desde o primeiro momento, como se estivesse *a priori* no local. Ou seja, a imagem inicial do que poderia ser a estação parece ter imposto à infraestrutura, à sua funcionalidade e à paisagem a adaptação necessária. Desde este ponto, é marcada uma lógica de abordagem à problemática e à sua resolução: como se implantam as infraestruturas no território? como são vistas? qual a sua imagem? qual a sua fotografia? qual o quadro que proporcionam?

A intervenção no território é suportada por uma constante articulação entre opostos: entre o natural e o artificial, entre o mineral e o vegetal (Cortés, 2014, pp. 254-280) No fundo, a ausência de estados puros implica que um edifício necessite da paisagem e vice-versa, estabelecendo uma certa dialética, já que, nas palavras de São Tomás de Aquino, “o belo é a correspondência entre duas coisas diferentes”. (Moura, 2016; Anexo A) E esta premissa, aos olhos de Souto de Moura, é totalmente válida mesmo quando a natureza que apresenta deriva de um processo intelectual:

- a sua intervenção no Monte Castro, quando construiu o Estádio Municipal de Braga, implicou a total reformulação de uma pedreira – já existente é certo – para receber uma infraestrutura desportiva completamente diferente do habitual: um estádio de futebol, de duas bancadas, encaixado harmoniosamente numa pedreira, tal como os teatros gregos eram integrados na paisagem (fig.33);

- na recente obra para o melhoramento da Barragem da Foz do Tua, inserida numa paisagem classificada pela UNESCO, o arquiteto propôs cortar a rocha, abrir o monte, enterrar o edifício da Central Hidroelétrica e cobrir novamente com elementos naturais do local (pedra e árvores); as estruturas exteriores (postes, fios, postos de vigia, etc) são manuseadas para que o seu impacto seja minimizado na paisagem do Douro vinhateiro<sup>7</sup> (fig.34);

<sup>7</sup> Projecto apresentado na conferência da exposição Eduardo Souto de Moura: Continuidade, no Centro Cultural de Belém, a 12 de Setembro de 2016.

Eduardo Souto de Moura manuseia todos os elementos de que dispõe como matéria compositiva para uma transformação pictórica da paisagem. Porém, é interessante perceber que este manuseio de elementos não funciona somente nos seus projetos de escala territorial. De igual modo, estes têm importância nas recentes obras de menor dimensão. Numa outra escala – a escala doméstica – o manuseamento, transformação e enquadramento da paisagem é feito através do próprio edifício, quando este se torce, fragmenta e decompõe, ao procurar uma relação com a natureza próxima ou distante. Estas obras são “(...) *dispositivos para captar el paisaje (...)*” (Cortés, 2014, pp. 254-280):

- a Casa do Cinema – Manoel de Oliveira, no Porto, procura enquadrar a distante paisagem, lançando sobre esta dois olhos ou lentes que projetam a imagem da Foz do Douro e da praia para o seu interior; (Moura, 2009, pp. 6-24)

- a Casa de Santo Estevão, em Benavente, oferece várias perspectivas da envolvente ribatejana, através dos periscópios que “encabeçam” o projeto; (Moura, 2009, pp. 6-24)

- o futuro auditório da Santa Casa da Misericórdia de Lisboa (fig.35), assume, em todo o seu desenho e forma, a pretensão em captar fotograficamente uma determinada imagem da cidade. Enquanto que no seu interior, ela é revelada através da grande janela do auditório, o aspecto exterior do edifício remete para um holofote apontado para algo importante: o castelo<sup>7</sup>

Concluindo, a atuação no território, segundo Souto de Moura, passa simplesmente pela adaptação às novas circunstâncias. Encarar os grandes projetos infraestruturais como edifícios de escala menor, é errado, segundo diz. No entanto, estes funcionam de igual modo mas em proporções completamente diferentes, e a relação que estabelecerão com as pessoas, a cidade e, sobretudo, a paisagem continuará a ter o mesmo objetivo: “... *cuando naturaleza y artefacto coexistem em perfecto equilibrio, entonces se alcanza el estadio supremo de arte o el silencio da las cosas.*” (Cortés, 2014, pp. 254-280)



35

## ÍNDICE DE ILUSTRAÇÕES II

1 - **O Sonho das Pontes Transoceânicas**, in *Jornal dos Arquitectos*, 206, pp. 97-101

Ilustração: Bernardo Marques

2 - **Euralille**, in *www.oma.com*

Ilustração: OMA

3 - **Península Ibérica à noite**, in <https://www.nasa.gov/content/iberian-peninsula-at-night>

Fotografia: NASA

4 - **Sem título**, in [http://www.revistapunkto.com/2013/03/bestiario-do-imobiliario-alvaro\\_24.html](http://www.revistapunkto.com/2013/03/bestiario-do-imobiliario-alvaro_24.html)

5 - **Obras no porto de Sines**, in [https://www.facebook.com/SINES-EM-IMAGENS-125962224099871/photos/?ref=page\\_internal](https://www.facebook.com/SINES-EM-IMAGENS-125962224099871/photos/?ref=page_internal)

6 - **Corredor da Fachada Atlântica**, in *Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas*, p.65

7 - **Corredor Internacional Sul**, in *Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas*, p.68

8 - **Rede Europeia de Alta Velocidade 2020**, in *RAVE - Relatório e Contas 2009*, p.26

9 - **Futura Rede Ferroviária de Alta Velocidade**, in *RAVE - Relatório e Contas 2009*, p.34

10 - Eduardo Souto de Moura, **reconversão de uma ruína no Gerês**, Portugal (1980-1982), in <http://ofhouses.tumblr.com/post/141940122682/292-eduardo-souto-de-moura-reconversion-of-a>

11 - Eduardo Souto de Moura, **Bloco de Habitação na Rua do Teatro**, Porto, Portugal (1991-1995), in <http://haakonbrouwer.tumblr.com/post/106741465511>

12 - Eduardo Souto de Moura, **Edifício Burgo**, Porto, Portugal (1991-2007), in <https://pt.pinterest.com/pin/439875088579520934/>

13 - Eduardo Souto de Moura, **Estádio Municipal de Braga**, Portugal (2000-2003), in <http://archi.ulb.ac.be/actualites/2015-10-27-20-00-00/inscrivez-vous-la-conference-de-rentree-academique-2015-2016>  
Fotografia: Luís Ferreira Alves

14 - Eduardo Souto de Moura, **Casa do Cinema - Manoel de Oliveira**, Porto, Portugal (1998-2003), in <http://www.wa.pl/aktualnosci.php?artykul=2100&drukuj=tak>

Fotografia: Luís Ferreira Alves

15 - Eduardo Souto de Moura, **Edifício de Comércio e Escritórios**, Porto, Portugal (2004-2007) – in [https://www.mimoa.eu/projects/Portugal/Porto/Commercial%20Building%20in%20Boavista/?abvar3&utm\\_expid=3171585-1.Zst3sBQAQPev0fWzS8OUQg.3&utm\\_referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.pt%2F](https://www.mimoa.eu/projects/Portugal/Porto/Commercial%20Building%20in%20Boavista/?abvar3&utm_expid=3171585-1.Zst3sBQAQPev0fWzS8OUQg.3&utm_referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.pt%2F)

Fotografia: João Sousa

16 - Eduardo Souto de Moura, **Centro Cultural de Viana do Castelo**, Portugal (2004-2013), in <http://www.joaomorgado.com/eng/projects/cultural-center>

Fotografia: João Morgado

17 - Eduardo Souto de Moura, **Casa em Santo Estevão**, Benavente, Portugal (2006-), in <http://archi-rama.muratorplus.pl/artykul/galeria/zobacz-nowy-dom-cristiano-ronaldo-zaprojektowal-go-eduardo-souto,1196/503/3656/>

Maqueta

Arquivo Souto Moura – Arquitectos, S.A.

18 - Claude Nicolas Ledoux, **Casa de um silvícola** (1804), *in* <https://pt.pinterest.com/pin/358951032782275156/>

19 - Eduardo Souto de Moura, **Casa das Histórias - Museu Paula Rego**, Cascais, Portugal (2005-2009), *in* [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Casa\\_das\\_Historias\\_Souto\\_Moura\\_4.jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Casa_das_Historias_Souto_Moura_4.jpg)

20 - Eduardo Souto de Moura, **Estação de TGV Vesúvio-Este**, Nápoles, Itália (2008), *in* <http://www.scape.it/card/P/115/stazione-alta-velocita-vesuvio-est.php>

21 - Eduardo Souto de Moura, **Edifício Sede EDP**, Lisboa, Portugal (2008), *in* <http://www.bmiaa.com/architecture-in-competition-a-critical-journey-through-portuguese-modernity-at-c-c-belem/>

22 - Eduardo Souto de Moura, **Polo Cultural M9**, Veneza, Itália (2010-), *in* <https://divisare.com/projects/141273-eduardo-souto-de-moura-m9-nuovo-polo-culturale-a-veneziana-mestre>

23 - Eduardo Souto de Moura, **Hospital Todos-os-Santos**, Lisboa, Portugal (2008), *in* <http://www.rj.pt/pt/project/hospital-de-lisboa-oriental>

24 - **Évora – local da futura Estação Évora-Norte**, Évora, Portugal  
Fotografia: João Teixeira

25 - **Estação Évora-Norte: mapa de localização**, *in* Concurso Público para a Concessão RAV Poceirão-Caia/Estação Évora-Norte  
Painel de Concurso  
Arquivo Souto Moura – Arquitectos, S.A.

26 - **Estação Évora-Norte: conceito**, *in* Concurso Público para a Concessão RAV Poceirão-Caia/Estação Évora-Norte  
Painel de Concurso  
Arquivo Souto Moura – Arquitectos, S.A.

27 - Francisco de Arruda, **Aqueduto da Água de Prata**, Évora, Portugal (1531-1537)  
Fotografia: João Teixeira

28 - **Estação Évora-Norte: fachada sul**, *in* Concurso Público para a Concessão RAV Poceirão-Caia/Estação Évora-Norte  
Painel de Concurso  
Arquivo Souto Moura – Arquitectos, S.A.

29 - **Estação Évora-Norte: maqueta**  
Fotografia: Arménio Teixeira  
Arquivo Souto Moura – Arquitectos, S.A.

30 - **Estação Évora-Norte: axonometria**, *in* Concurso Público para a Concessão RAV Poceirão-Caia/Estação Évora-Norte  
Painel de Concurso  
Arquivo Souto Moura – Arquitectos, S.A.

31 - **Estação Évora-Norte: corte construtivo**, *in* Concurso Público para a Concessão RAV Poceirão-Caia/Estação Évora-Norte  
Painel de Concurso  
Arquivo Souto Moura – Arquitectos, S.A.

32 - Cedric Price, **Fun Palace: corte**, (1963), *in* <http://supermegalopolis.tumblr.com/post/62807469644/fun-palace-cedric-price-1963-the-only>

33 - Eduardo Souto de Moura, **Estádio Municipal de Braga, Portugal** (2000-2003)

Maqueta

Arquivo Souto de Moura – Arquitectos, S.A.

34 - Eduardo Souto de Moura, **Central Hidroelétrica da Barragem da Foz do Tua**, Carrazeda de Ansiães, Portugal (2011-), *in* <http://afasiaarchzine.com/2014/11/eduardo-souto-moura/>

35 - Eduardo Souto de Moura, **Auditório da Santa Casa da Misericórdia de Lisboa**, Lisboa, Portugal (2013-), *in* <http://expresso.sapo.pt/sociedade/2015-11-14-Souto-Moura-cria-auditorio-a-pedido-de-Santana-Lopes>

## BIBLIOGRAFIA

Administração dos Portos de Sines e do Algarve, S.A. (2016). Características Gerais. Obtido de Porto de Sines: <http://www.portodesines.pt/o-porto/caracter%C3%ADsticas-gerais/>

Andrade, S. (17 de 11 de 2012). Lile, a cidade-máquina da arquitectura. Obtido de Público: <https://www.publico.pt/viagens/jornal/lille-a-cidade-maquina-da-arquitectura-25564058>

Babo, A. P. (2006). Dos serviços à infraestrutura que os possibilita. *Jornal dos Arquitectos*, 225, 42-45.

Baeza, A. C. (2011). Souto, Souto, Souto. Em Eduardo Souto Moura: *Concursos/Competitions 1979/2010* (pp. 29-31).

Batista, L. S. (2012). Persistências rurais: entre a revelação crítica da realidade e a proposta ingénua da sua transformação. *Arqa*, 20-21.

Bogéa, M., & Franco, F. d. (2006). Desvios. *Jornal dos Arquitectos*, 225, 105-120.

Botelho, P. (2013). Pela CRIL de Algés à Expo com Pedro Botelho. (P. T. Pinto, Entrevistador)

Calheiros, A., & Duque, E. J. (2012). A Contraurbanização: paisagem e humanidade. VII Congresso Português de Sociologia. Porto.

Cortés, J. A. (2014). Transferencias Operativas en la Arquitectura de Eduardo Souto de Moura. *El Croquis*, 254-280.

Domingues, Á. (2006). Cidade e Democracia - 30 Anos de transformação Urbana em Portugal. Lisboa: Argumentum.

Domingues, Á. (2012). *A Vida no Campo*. Porto: Dafne Editora.

Eduardo Souto Moura: *Concursos/Competitions 1979-2010*. (2011). Porto: U.Porto Edições.

Fadigas, L. (2015). *Urbanismo e Território - As políticas públicas*. Lisboa: Edições Sílabo.

Ferreira, R. (2002). O Sonho das Pontes Transoceânicas. *Jornal dos Arquitectos*, 206, 97-101.

Frampton, K. (2011). Eduardo Souto Moura: o salto do cavalo. Em Eduardo Souto Moura *Concursos/Competitions 1979-2010* (pp. 14-20).

Fulcher, M., & Olcayto, R. (13 de Outubro de 2011). Rem Koolhaas turns back on cities. Obtido de *The Architect's Journal*: <https://www.architectsjournal.co.uk/home/rem-koolhaas-turns-back-on-cities/8621130.article>

Furtado, G., & Macedo, R. (2012). Rural e Urbano: Da urbanização do Rural à Ruralização do Urbano. *Arqa*, 101, 106-109.

Graça, J. L. (2002). Metamorfoses. *Jornal dos Arquitectos*, 206, 8-10.

Grande, N. (2002). A cidade como um Ford. *Jornal dos Arquitectos*, 39-43.

Grande, N. (2006). A (infra)estrutura como instrumento hedonista: de Cedric Price a Rem Koolhaas. *Jornal dos Arquitectos*, 50-53.

Grande, N. (2008). Eduardo Mãos de Tesoura. Em N. Grande, Eduardo Souto de Moura 2008 (pp. 5-10). Lisboa: Caleidoscópio.

Grande, N. (2009). Teatros del Mundo. El Croquis.

Lourenço, N. (2006). A arquitectura dos suportes. *Jornal dos Arquitectos*, 225, 38-41.

Loures, M. F. (2006). Fronteiras do projecto: previsibilidade e imprevisibilidade. IX Seminário de História da Cidade e do Urbanismo. São Paulo.

Machado, C. (2011). A presença do presente. Em Eduardo Souto Moura: *Concursos/Competitions 1979-2010* (pp. 36-43).

Martins, I. P. (2012). A cidade é contínua, o campo continua! *Arqa*, 101, 102-105.

Moreira, P., & Guimarães, C. M. (2013). A Quimera do TGV. *Jornal dos Arquitectos*, 188-199.

Moura, E. S. (2006). Persona: Eduardo Souto de Moura. (J. Adrião, & R. Carvalho, Entrevistadores)

Moura, E. S. (2009). Regreso a Casa . El Croquis. (N. Grande, Entrevistador)

Moura, E. S. (2 de Junho de 2016). Inside a Creative Mind. (E. L. Faria, Entrevistador)

Natário, A. (3 de 10 de 2015). Loucura ou imaginação? Haverá crime? Obtido de *Jornal Expresso*: <http://expresso.sapo.pt/sociedade/2015-10-03-Loucura-ou-imaginacao--Havera-crime->

Pinto, P. T. (2011). Suburbia: Metropolitanismo no Portugal Contemporâneo. Pós - Revista do Programa de Pós-Graduação em Arquitectura e Urbanismo da FAUUSP.

Plano Geral da Área de Sines. (1976). *Binário - Revista Mensal de arquitectura, construção e equipamento*, 209-210, 185-207.

Portugal, G. d. (2014). Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas. Obtido de [www.portugal.gov.pt/media/1385664/PETI3.pdf](http://www.portugal.gov.pt/media/1385664/PETI3.pdf)

Portugal, Infraestruturas de. (6 de 10 de 2015). Corredor Sines/Setúbal/Lisboa - Elvas/Caia. Obtido de *Infraestruturas de Portugal*: <http://www.infraestruturasdeportugal.pt>

Rede Ferroviária de Alta Velocidade, S.A. (2009). *Relatório e Contas 2009*.

Rede Ferroviárias de Alta Velocidade, S.A. (2004). *Relatório e Contas 2004*. Obtido de *Infraestruturas de Portugal*: <http://www.estradasdeportugal.pt/sobre-nos/historico/refer/alta-velocidade/relatorios>

Souto Moura Arquitectos, S., & Adriano Pimenta Arquitectos, L. (2009). *Memória Descritiva. Concurso Público para a Concessão RAV Poceirão-Caia/Estação Évora-Norte*.

Teixeira, J., & Pinto, P. T. (2016). Mobilidade acelerada: o hinterland entre Sines e Madrid. *PNUM 2016 - Os Espaços da Morfologia Urbana*, (pp. 445-453).

**ANEXO A**

**Ciclo de Conferências *Inside a Creative Mind* - Eduardo Souto de Moura**

Fundação Calouste Gulbenkian

2 de Junho de 2016

NOTA: a seguinte conferência foi transcrita parcialmente, do minuto 00:17:45 ao minuto 1:26:00, a partir do registo video/audio disponível da mesma, disponível em: <http://livestream.com/fcglive/20160602InsideCreativeMindSoutoMoura/videos/124915018>

Eduarda Lobato de Faria - Boa tarde a todos. Bem-vindos à sétima e última conferência do ciclo *Inside a Creative Mind*. Manda o protocolo, e assim ficou combinado, que eu irei encerrar todo este ciclo no final desta sessão, mas não posso deixar de agradecer, desde já, as palavras generosas do presidente da Fundação Calouste Gulbenkian e do presidente da Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa.

Sem mais demoras, vamos à nossa conversa.

O meu convidado de hoje chama-se Eduardo Souto de Moura e tem uma agenda infernal que cumpre sempre com um enorme sorriso contagiante. É arquiteto e uma referência mundial no mundo da Arquitetura. É um produto da “Escola do Porto” e, antes de se autonomizar, colaborou com os arquitetos Noé Diniz, Álvaro Siza Vieira e Fernandes de Sá. É professor convidado em inúmeras faculdade e universidades, em Portugal e no estrangeiro, como a Faculdade do Porto, Paris Belleville, Harvard, Dublin, Zurique, Lausanne e Mântua. Entre muitos prémios, ganhou o Pritzker em 2011, a maior distinção atribuída no mundo da Arquitetura, e o prémio Wolf mais recentemente. O arquiteto Souto de Moura explica-se a desenhar, tem um grande sentido de humor, como já foi referido hoje, e é um homem que conjuga uma enorme sabedoria, uma sofisticação intelectual, com uma informalidade desconcertante. O arquiteto Souto Moura tem o dom de fazer, com um discurso de exceção, com que a arquitetura pareça fácil e muito acessível. É um arquiteto anti-pose, eu diria, pela sua postura de uma naturalidade transbordante. Agora vai ter que provar tudo isto arquiteto...

#### **Eduardo Souto de Moura - Posso agradecer?**

**Eu não contava com tantos elogios, até estou com medo de engordar nesta sessão. Mas, realmente, tenho que dizer duas palavras... Primeiro à fundação Gulbenkian, ao senhor presidente, meu grande amigo, o Artur, ao presidente da faculdade de arquitetura que não conhecia, a toda a administração, ao satff da Gulbenkian...**

**Satisfaz-me imenso ver aqui a presença do Professor João Lobo Antunes, de quem fiquei amigo, e depois, por fim, não sei se me vou esquecer de alguém, também agradecer ao público em geral, que hoje em dia as pessoas estão atarefadas, há bastante que fazer, e atravessar a cidade para me**

**ouvir aqui numa conversa é uma coisa sempre agradável. Não sou de cá mas sinto-me bem aqui. Tenho um escritório cá, cheio de amigos. E, por fim, agradecer à arquiteta Eduarda Lobato de Faria, não só a simpatia com que ela trata estas coisas e a maneira profissional, mas “cheia de boas intenções está o inferno cheio”... O que é certo é que a exposição ficou lindíssima. E queria dar-lhe os parabéns porque, atingir a beleza e o sublime, implica muito trabalho e ali [exposição] está muito trabalho. Hoje em dia não é fácil. Gostava de agradecer esta iniciativa e o facto de estar aqui.**

- Tem medo de começar e depois pensa: “afinal não era assim tão mau...”? Tem medo de começar um projeto?

**- Não, medo não tenho. Tenho medo é a meio. Começo com um impulso, às vezes até ao telefone, quando estou a falar com um cliente. Ainda agora, há dez minutos, telefonou-me o Professor António Reis, de pontes, e disse “Eduardo, quer fazer uma ponte em Istambul comigo? – Eu quero! Mas eu não posso, não tenho tempo”. O problema do instinto e o sopro que me leva a atuar neste mundo que não está bem feito, se não estava quieto, gosto imenso. Depois, quando faço, é que tenho muitas dúvidas e, infelizmente com a idade, cada vez tenho mais. Portanto, hesito mais e preciso de mais tempo, e a arquitetura cada vez nos obriga a ter menos tempo, porque tempo é dinheiro e arquitetura, hoje em dia, é quase só dinheiro. As minhas grandes dúvidas são a meio. O princípio é sempre como o primeiro amor e tal, uma pessoa anda embalada e tal.**

- E como é que descreveria o seu processo criativo?

O meu processo criativo já comecei a descrevê-lo: é ter um impulso, começar a imaginar flashes de coisas...comecei logo a imaginar a ponte no Bósforo. Perguntei-lhe se era em madeira, se era em betão, comecei a ver o dicionário - gosto de usar este termo do Herberto Helder, o dicionário visual - comecei a ver flashes de pontes, fiquei bem-disposto, e reconheci que não vou fazer ponte nenhuma porque não tenho tempo. O processo criativo tem logo este tampão. Suponhamos, se isto for para a frente, vou ao Google ver fotografia de cima, vou imaginar e começo a fazer croquis -

os clientes chamam bonecos, quando veem as contas dizem “o quê? Isto tudo por uns bonecos?”

- Portanto, faço os bonecos e eles são muito subjetivos e, para nós não desistirmos, introduzimos sempre um lado amável e elegante para nos entusiasmar porque, no início, é sempre uma coisa muito feia, um animal um bestiário. Precisamos, com essa ordem arbitrária com que decidimos, de construir o projeto que é exatamente destruir essa mesma arbitrariedade. É transformar a forma e o desenho num processo que não seja arbitrário e que tenha uma razão de ser. Chama-se a isso projeto. É um conjunto.

Eu fui habituado a trabalhar com o Siza usando os croquis. Tudo tinha que ser feito através do desenho, mesmo quando tinha uma dúvida não podia perguntar ao Siza. Eu comecei a desenhar porque o Siza não queria ouvir palavras, queria ver. Ele dizia: “Desenhe! – Mas eu não sei desenhar. – Desenha hoje à noite e amanhã mostra.” E no dia seguinte: “Já tem? Não. Desenhe outra vez.” O desenho era um processo de aproximação para chegarmos a uma situação de lucidez, eliminando as contrariedades. Isto é de uma maneira geral, depois cada um, como se diz na linguagem portuguesa, desenrasca-se como pode.

- A dificuldade em encontrar uma expressão pessoal é descrita por muitos arquitetos. Foi uma preocupação que motivou o seu trabalho, impulsionou a sua obra?

- Não. Não quer dizer que não aconteça, agora não faz parte do objetivo porque, reconheço, se fizer parte vai ser um desastre. Quem escolhe a Arquitetura para ser artista ou ter uma narrativa está enganado. É como os prémios. Quem trabalha a pensar nos prémios nunca os ganha. A Arquitetura é um serviço, não é uma arte, no sentido de responder a um problema. Os poetas vão para os cafés, os pintores vão para os sótãos e pintam, sem dar satisfações a ninguém, mas eu não vou para um sítio pensar “amanhã vou fazer um Hospital de Todos-os-Santos”. Não é assim. Ninguém faz arquitetura. Há um problema, há um pedido e uma resposta. O lado pessoal é algo que sabemos que vai acontecer porque introduzimos mais valias diferentes na própria construção. Se não tiver esse lado pessoal, o edifício fica só construção, apenas um conjunto de tijolos informes.

Quando tem tijolos e não chove lá dentro, cumpre a sua obrigação funcional, e nós atribuímos outro carácter em que, de vez em quando, as pessoas têm sensações agradáveis, emoções. Mas isso não é voluntário. Se for, é um desastre.

- No seu trabalho pretende ser radical e leva os seus espaços arquitetónicos aos limites?

- Não, ao contrário. Eu não estou interessado em fundar vanguardas, acho que não consigo, pelo meu carácter ou por ser conservador, ou porque não penso que o mundo pode ser mudado dessa maneira, de um processo radical. Essa função faz parte de três ou quatro pessoas que, por século, mudam as coisas. Depois há um conjunto de pessoas que têm que materializar isso e, dessa forma, a minha função é domesticar as vanguardas. É um termo que eu gosto.

- Porque é que chama domesticar? É um termo forte...

- É como ter um cão ou um gato que não lhe morde. A vanguarda cumpre a sua função e, como tal, tem que cumprir a radicalidade e os atributos de ser contra a História. Desta forma, ultrapassa as funções do quotidiano e não é natural. O resultado das “casas manifesto” é que são inabitáveis. As grandes obras de arquitetura, que mudaram a História da Arquitetura neste século, ninguém vive lá. Porquê? Eu gosto e vou fotografá-las... Eu conheço o Lord Peter Palumbo, presidente do júri do prémio Pritzker, que colecionava casas e comprou a Farnsworth House do Mies van der Rohe. Dizem as más línguas que, quando ele ia a Chicago dormia num hotel, porque não podia dormir em cuecas no meio do vidro... Portanto, os manifestos têm que ser domesticados e eu ando a domesticar tendências.

- E tem tido resultados?

- Eu tento...quer dizer, há pior. Não é fácil. É como os tipos dos leões, com mordeduras e arranhadelas, não é fácil.

- A abundância da sua arquitetura assenta parte da relação na dinâmica do diálogo, diria eu, entre a natureza – fala muito nisso, o natural, o existente – e o artificial, o construído. Quer desenvolver mais esta ideia muito presente na sua obra?

- **Eu preciso do natural para fazer o artificial e vice-versa. Eu não acredito em estados puros e não sou nada fundamentalista. Sou muito pela Filosofia ou Teologia, quer politicamente quer religiosamente. Gosto muito desta frase do São Tomás de Aquino, não é que seja religioso, que diz “o belo é a correspondência entre duas coisas diferentes”. E quando digo belo falo em termos gregos - não só da beleza sob o ponto de vista arquétipo e platónico - qualquer coisa grega ligada também à ética porque, não acredito nas pessoas boas com mau gosto nem nas pessoas com bom gosto que são uns bandidos. Acho que para se construir os dois mundos é preciso uma ligação e acredito muito nessa narrativa grega, que fala dos dois aspetos que tem que se encontrar. Agora estou a fazer o Tua, e só posso construir a central hidroelétrica em betão se tiver pedra. Pelo contrário, se tenho uma casa tenho que colocar terra, árvores, heras, exatamente para fazer a tal correspondência do São Tomás de Aquino e chegar ao belo. É uma ambição humana e, se correr muito bem e os outros estiverem de acordo, pode chegar ao sublime. Portanto, eu preciso desses dois atributos. Há quem chame dialética, *yin* e *yang*, mas a entidade pura e dura, abstrata por si só, eu não acredito nela.**

- Agora gostava de falar um pouco sobre uma conversa que tivemos, quando estive a última vez no seu atelier, em que o arquiteto afirmava que a escala da casa era a sua escala, aquela em que se sente mais à vontade. A sua zona de conforto, digamos assim. O que é que a distingue, por exemplo, de um hospital?

- **Eu gosto da casa porque não tem a ver só com o mineral mas também com o lado humano, que acho ser importante. Não é uma correspondência direta, ou seja, não é o que as pessoas querem, o que o cliente quer, pois não é esse discurso que faz com que a arquitetura fique boa. Mas não há arquitetura boa sem um bom cliente. Nós precisamos dessas censuras, desse programa que nos informe para chegar à forma, e o processo de projeto é uma dialética – forma, informação, forma, informação - até chegar a um ajuste em que as pessoas se sintam bem, que sejam felizes. A casa é uma pequena dimensão que é facilmente controlável, pois podemos controlar melhor os móveis, as**

**cozinhas, os guarda-vestidos, o espelho para pôr o pincel da barba...temos esse diálogo muito direto com a ação, com as pessoas. Os edificios maiores são mais difíceis de controlar. Eu passei a ter projetos grandes e tento fazê-los como se fossem pequenos, o que é um erro. Isto faz-me lembrar as fotografias das feiras do século XIX. A minha família é de Braga e, na altura, vestiam as crianças de homens, convencidos de que elas eram homens pequenos – é a Teoria de Homúnculo. Ou seja, eu penso que um hospital é uma casa grande, o que não é verdade. O tipo de pormenorização, de escala, de proporções...não posso esticar uma criança e vestir-lhe umas botas e fingir que ela é um homem com bigode. Há esse erro mas é uma transição que estamos a viver, pelo facto de a disciplina estar a mudar a olhos vistos. Eu tenho uma intuição, tento combater-la, tento adaptar-me, adequar, mas está a mudar vertiginosamente. Um dos meus defeitos é certamente querer fazer como se fosse tudo para mim, eu sou sempre o cliente. É uma espécie de esquizofrenia.**

- Mas funciona sempre assim, não é? Nós fazemos primeiro as coisas para nós.

- **Eu funciono assim mas às vezes os clientes não acham graça. Dizem “então vou lhe pagar e você faz a casa para si? – Ah eu quero assim... – Então, mas não é o senhor que quer, a casa é para mim.” É muito difícil mas eu não vejo outra maneira. Acho que eticamente deve ser assim. Nós devemos ser o grande teste e se está bom para mim está bom para os outros. Damos o melhor de nós próprios. Quanto ao problema da escala, eu acho que todos os grandes edificios funcionam como a nossa casa mas em proporções diferentes, desde o apartamento, à casa, ao prédio, ao quarteirão... Mesmo na própria barragem [do Tua], que só tem máquinas, eu imagino e estudo a luz com lanternins. Na sala das máquinas da barragem fiz um lanternim como se fosse um quarto de banho, com luz zenital. Quase que posso fazer missa lá dentro, mas não é o caso. Poderá ser uma deformação. Mas isso está a mudar e reconheço que não é por aí, porque é uma espécie de heroísmo romântico que vamos perder.**

- O arquiteto faz parte de uma genealogia conhecida da Escola do Porto: Fernando Távora, Álvaro Siza Vieira e Eduardo Souto de Moura. É muito interessante, e rara, a colaboração continuada que tem man-

tido com o arquiteto Siza Vieira, o seu mestre. O que sente que ainda tem a aprender com ele?

**- A Eduarda parece bruxa... Ontem à noite, o Siza avariou a televisão e apareceu em minha casa. Disse-me assim: “Eduardo precisava de falar consigo? – Diga-me. – Você está muito cansado? – Muito cansado. – É que eu tenho um projeto bestial para fazer e isto era mesmo bom para si. – E o que é? – É ampliar o museu Metropolitan de Chicago. – Não recuse oh Siza, isso é carne do lombo. – Mas eu só faço se você fizer. – Eu adorava fazer...”. Acabei há oito dias de fazer o Museu de Santo Tirso e, realmente, eu tenho sorte em ter trabalho, gosto de fazer arquitetura, mas não me suicidava se não tivesse, porque trabalhava com ele. Tenho grandes momentos, quer pedagógicos quer de aprender. Mas não é aprender a forma do Siza porque isso não me interessa muito. Eu respeito-a imenso, quase sempre fica bem, mas o que eu gosto é do homem e do processo. É aí que eu aprendo: a maneira como ele se dispõe e se prepara para resolver os assuntos, os meios que ele vai buscar, não só de arquitetura como de desenho, pintura, relações humanas, fala com os trolhas, senta-se, fuma, chama os picheleiros...como ele engendra este processo de projeto. E às vezes perguntam-me “Afinal o que é fizeste?” e eu digo que está tudo misturado. Há umas coisas que ele começa, eu continuo, e funcionamos a desenhar com os desenhos uns em cima dos outros. Umás vezes eu não posso ir à obra, vai ele. Portanto, funcionamos bem. Com ele tenho imenso para aprender de Arquitetura mas, sobretudo, interessa-me o seu lado humano. Porque este processo de projeto não é um ato intelectual, não é descobrir a física quântica. Tem um lado humano e extremamente importante que nos informa e que nos tira dúvidas, ou se não faz isso, pelo menos aconchega-nos e dá-nos alguma serenidade em relação ao desassossego constante em que estamos. O papel branco é uma angústia total. Abrimos, temos que tentar colocar o mundo inteiro num A4 e temos que sair senão enlouquecemos. É como os atores. Eles não se podem transformar na personagem senão enlouquecem. Tem que haver uma distância de não se ser o personagem mas entendê-lo e representá-lo muito bem. A Arquitetura é um pouco assim, pois temos que inventar um mundo mas não podemos esquecer do nosso.**

- O arquiteto Souto Moura, juntamente com Siza Vieira, têm um equilíbrio muito interessante, completamente único, na minha opinião. Habitam os dois num edifício projetado por si e trabalham num edifício projetado pelo arquiteto Siza Vieira.

**- Verdade. Mas foi tudo coincidência.**

- Não deixa de ser interessante.

É desconcertante a forma como desmistifica a figura, supostamente inatingível, de um arquiteto que ganhou o prémio Pritzker. Qual é a sua maior autocrítica?

**- Não sei, sabe que eu sou um bocado contra a autocrítica. Eu falo dos defeitos e tal...**

**Quando entrei para as Belas-Artes havia, fundamentalmente, dois grupos: os maoistas e os trotskistas. Como os maoistas estavam sempre a fazer autocrítica, eu estava mais perto dos trotskistas, embirrava com o Estaline, etc. Não faço muito autocrítica. Sei os meus defeitos mas tento não ficar muito preocupado com eles. Tento me preocupar mais com os defeitos dos outros para conseguir avançar, não me posso fragilizar em frente aos outros. Há uma coisa que desenvolvo, como uma espécie de exercício, para ser arquiteto. É um estado quase doentio, a arquitetura não é bem uma profissão. A minha família tem a capacidade de me aturar porque é uma obsessão quase constante. Porque no papel pode-se riscar, acordar às três da manhã e desenhar, mas na pedra é difícil. Quando eu falho fico doido, tenho que ir a correr, pôr-me em frete ao guindaste e dizer “não! É para ali afinal...”. É um estado constante de alerta e desassossego, que dá um desgaste enorme. Desta forma, tem que se dizer a verdade, e a palavra é dura, mas temos que ser muito egoístas. Nesse caso eu sou, talvez devido ao meu nome – Souto é judeu, Moura é árabe – muito próximo do Baruch Spinoza, em que ser egoísta significa apurar-me muito bem para poder estar disponível. Não é pensar nos outros, os outros e os outros.... primeiro eu para, depois, poder servir os outros. Eu tenho que estar bem comigo próprio senão não funciona, e os outros não lucram nada. Talvez esse seja o meu maior defeito.**

- O arquiteto Souto Moura é, talvez, o único arquiteto que tem uma exposição centrada, exclusivamente, nos projetos de concurso. Que papel têm na sua obra?

- Os concursos permitem-nos trabalhar fora de uma certa rotina. É algo que tento fazer. Com a crise há pouco trabalho e, por isso, temos que fazer concursos, o que é muito duro. Eu tive a sorte, após receber o Pritzker e outros prémios, de ser convidado para alguns onde, inclusive, pagam as despesas. As pessoas não imaginam a despesa que é fazer um concurso: o custo de uma maquete, o custo de um 3D ou um mês a trabalhar noite e dia. Quando aparece um convite para um concurso eu faço duas coisas: primeiro vou ao mapa da Ryanair, faço um círculo para ver se estou dentro da hora e meia ou duas de viagem; segundo, vejo o que me pagam. Gosto imenso porque saio dessa rotina, deixamos de estar tão ligados às premissas do programa, pensamos mais na ideia e trabalho com gente nova, entusiasta. Os mais velhos, os veteranos, estão mais ligados aos projectos reais, e os mais novos, os estagiários, estão cheios de entusiasmo e querem fazer perguntas, provocam e eu também provooco. Tudo aquilo tem uma gestão, uma dinâmica, que funciona como uma espécie de sangue fresco num escritório. Quando aparece um concurso é um ar fresco.

- As suas intervenções sobre o património têm sempre algo de desconcertante. Do seu ponto de vista, como é que se mantém o património vivo?

- Nos cuidados intensivos. Eu acho que o património tem que ser desmistificado. Esta coisa de sacralizar o património é algo com a qual não concordo. Primeiro, não há especialistas de património. Um bom especialista em património é um bom arquiteto, o resto é cantiga. É como os especialistas em habitação social... Esta homenagem feita ao Siza em Veneza, que acho justíssima, foi muito bonita mas eu não concordo nada quando dizem que o Siza é um especialista em habitação social. Chamaram o Siza porque é um ótimo arquiteto, mais nada. Em relação ao património, eu queria desmistificar isso. Primeiro, ninguém sabe a datação do património. A Piscina de Leça, no Porto, é património e foi feita há 50 anos e, talvez, é melhor do que um edifício que tem 500 anos. Ou seja, é um problema de qualidade. Há um vício, um interesse de especializações e congressos,

em mitificar o património e dizer que ele é intocável. Posteriormente, acontece como nos centros históricos, que são todos embalsamados, como Évora, e fora deles vale tudo. Uma pessoa está em Évora, acha uma maravilha, mas assim que põe um pé fora da muralha são só tratores, supermercados. É o caos total. Para mim o património está relacionado com a forma como o vemos. A nossa função como arquitetos não está relacionada com o centro histórico, porque ele está resolvido. O coletivo aderiu e já o classificou. Ninguém vai deitar abaixo a Torre de Belém nem os Jerónimos. O património é um assunto delicado como qualquer assunto da arquitetura. E quando diz que é polémico, não o é. Por exemplo, nos doentes não há sempre a mesma maneira de tratar a gripe e, quando se lê as prescrições, tem-se cuidado se o doente sofre dos rins, se sofre disto... Quando cai um telhado, há muitas maneiras de fazer um telhado. Depende da situação. Fiz Bouro sem telhado e fiz as Bernardas com telhado. No norte é mais fácil porque a pedra resiste melhor, enquanto que no sul é tudo terra, adobes, porque são materiais mais moles. Fiz o Grão Vasco, em que adaptei o edifício a museu, e agora fiz o Barrocal em que o restauro é 100% integral com os materiais alentejanos: o tijolo de terra, a cal pura, a telha comprada em segunda mão e estruturas de madeira e de ferro sem cálculo, para ficarem deformadas. Cada caso é um caso.

- Todos os arquitectos sonham, de alguma maneira, com uma carreira internacional. Compensa projectar fora de Portugal?

- Muito! Especialmente na Suíça, recomendo. Eu gosto imenso de projetar em Portugal e só trabalho lá fora porque preciso. É mais fácil trabalhar em Portugal por causa das distâncias, do acesso às pessoas... há sempre alguém que conhece o presidente da câmara tal que nos chumbou um projeto. Eu em Zurique não conheço ninguém, são só pessoas a falar alemão. Aqui, pelo Algarve ou Minho, há sempre uma alternativa. Há um trabalho de equipa que não há em mais nenhum outro país da Europa, talvez pelo meio ser pequeno. Desde o principio, tal como fui habituado no Siza, trabalhamos em equipa com os engenheiros todos, e começamos a discutir um croqui e todos intervêm. É agradável. Lá fora, é tudo ultra especializado e é um pouco desagradável. Temos angústias e não conseguimos telefonar nem para o engenheiro nem para casa. Ninguém trabalha

à noite, nem ao fim de semana, porque eles têm um maior rendimento durante a semana. Aqui, se vamos almoçar com um cliente, acabamos às 16h... pedem rojões, um digestivo... é uma desgraça. Na Suíça é uma sandes de pepino e acabou. A realidade é lá fora. Os prazos, as energias, se gasta muito ou pouco, e os honorários, que são completamente diferentes. Isto chega ao ponto de, quando eu fiz os laboratórios da NOVARTIS em Basileia, disseram-me “o dinheiro é este”, e eu disse, “mas isso não chega. – Não chega? – Não porque isso é mais ou menos o que custaria em Portugal o m2 e em Basileia é muito mais caro, é impossível ser igual a Portugal. – Não é o edifício, são os honorários. – Ah está bem! Não estava a perceber, desculpe.” Isso permitiu-me, posso dizer, viver e pagar o escritório durante três, quatros anos, com um à vontade enorme. E também nos permite aceitar projetos que nos interessam e recusar outros porque, por vezes, temos que aceitar projetos que não interessam nada para aguentar o escritório. Trabalhar lá fora faz muito bem, especialmente à gente mais nova, porque vai acabar esta estabilidade de se dizer que é um arquiteto no Porto ou de Lisboa. Hoje temos que andar de um lado para o outro.

- Como é que se ganha o Pritzker?

- Não sei, não sei. Eu fiquei admirado. Se soubesse não tinha ganho, acho.

- E o que é que muda com o Pritzker?

- Muda muita coisa. Primeiro fiquei mais bem-disposto, é uma coisa agradável. Quando cheguei a casa, disse à minha mulher e às minhas filhas, mas elas não sabiam o que era o Pritzker: “o quê? o Priscas? – Pritzker!”. Ficaram muito contentes. Depois apareceu o Siza, bebemos um copo... e recebi a carta no dia seguinte onde vi que quem ia dar o prémio era o Obama. Aí é que foi a grande festa para as minhas filhas, não foi por ter ganho o prémio mas por ir conhecer o Obama. Além disso, quem estava a dirigir as operações na família Pritzker e no prémio era o ator Richard Gere, o que foi o grande sucesso na minha família. Tive o prazer de conhecer o Obama, durante 10 minutos, e achei uma pessoa maravilhosa. No meio desta crise, há que reconhecer, o Pritzker

tem servido para eu ser convidado para alguns concursos. Penso que sem ele isso não aconteceria.

- O que distingue a boa da má arquitetura?

- Vou citar o Távora, que foi um grande professor meu, e que dizia, quando eu estava meia hora a descrever-lhe um conceito: “Oh homem, a boa arquitetura é onde as pessoas se sentem bem, o resto é cantiga.” Onde as pessoas se sentem bem e vivem bem é que é a boa arquitetura. Ainda não encontrei outra definição.

- Há quem afirme que a arquitetura se tornou um negócio. Hoje em dia, há o perigo de a arquitetura dos investidores substituir a arquitetura da cultura?

- Foi sempre assim. O Bernini queria falar com o Papa. Então pagou ao tipo que levava na paviola o Papa para, nessa noite, o substituir para conseguir falar com ele e dizer que o dinheiro não chegava para acabar a igreja. A arquitetura é a materialização de uma ideia que precisa de muita matéria e, por sua vez, esta precisa de dinheiro. Foi sempre assim, o Miguel Ângelo...andava tudo à volta dos reis e dos padres. Agora li um livro interessantíssimo que é pouco conhecido - fala-se muito da crise, e sempre que vou a uma escola ou faculdade, no fim, tornou-se moda dizerem-me: “Não quer dar uma palavra de alento aos jovens, sobre a crise, coitadinhos...?” - que é uma carta do Bernini ao sobrinho de um cardeal de Roma, quando ele foi viver para Paris, trabalhar para o Louvre com o Perrot. Na carta, o Bernini lamentava-se e dizia que estava muito mal, que não se adaptava a Paris, que o Perrot era muito exigente e que não gostava de nada do que ele fazia. Ora, isto é a crise. Os arquitetos alemães e ingleses emigraram para os Estados Unidos depois da guerra, o Corbusier, que era suíço, foi viver para França, depois para a Índia, foi para o Brasil, para a Colômbia... é a crise! Se não fosse, ele tinha ficado em frente ao lago Lemán a beber um gin tónico. A palavra crise é uma coisa muito relativa. Se significa a não facilidade, então é o primeiro incentivo para que as pessoas não sejam medíocres.

- Já que fala de crise, tinha aqui uma questão... Com a crise um pouco generalizada, que é um facto, os clientes têm cada vez menos dinheiro? Não têm o suficiente para obras extraordinárias?

- Não é verdade. Cada vez têm mais dinheiro mas cada vez estão mais fofas. Como dizem os jornais, as desigualdades estão a aumentar. Há mais pobres e mais ricos, portanto, há dinheiro ou, pelo menos, o dinheiro está mais concentrado. O que há mais é receio e desconfiança. As pessoas, quando têm que pagar, têm receios mas não deixaram de ter dinheiro. O dinheiro não desapareceu, aliás, estão aqui na plateia alguns economistas que o podem confirmar. O dinheiro está guardado, não fugiu. Acho...

- Nestes últimos vinte anos o mundo acelerou. Temos que compreender a dinâmica cultural ou arriscamo-nos a perder o domínio da situação?

- Acho que já mencionei isso, quando falei sobre a evolução da disciplina. Quando comecei nas Belas-Artes com os grandes mestres, Távora, Viana de Lima, etc, proporcionavam-nos e tentavam dar-nos a entender o que era a profissão. Assim como nos anos em que trabalhei no Noé e no Siza. Era um mundo completamente diferente do de hoje. Mudou muito, inclusive a adaptação às outras geografias que falham. Em Portugal foi tudo para o Brasil mas não conheço nenhum arquiteto que tenha singrado lá. Em Angola trabalha-se e o dinheiro fica lá. Em Moçambique, pensava-se que seria o paraíso devido ao gás.... É preciso outro paradigma do desenho, do tempo e do dinheiro. Mas não quer dizer que seja pior. Cada dificuldade vai dar um melhor resultado e o mundo, geralmente, fica melhor, nesse aspeto sou otimista. Se não fosse a II Guerra Mundial, que foi uma coisa horrorosa, a arquitetura e a cidade não tinham mudado. O movimento moderno fez com que mudasse a pintura, a escultura, a literatura, devido a essa mudança.

- Como é que se relaciona com as cópias da sua obra?

- Se fica muito feio, fico triste. Mas o facto de ser copiado faz-me sentir útil, acho que não é mau. O Nuno Grande, um amigo meu, crítico, tinha uma intervenção chamada souto-de-mourização do território que, aparentemente, é uma fase desagradável. Depois vem o Siza e diz: “Há uma coisa que não é má. Como você faz sempre baixinho, mesmo que fique mal, não estraga muito.” É verdade. Mas eu sou democrata. Eu copio tudo e depois tento disfarçar. E quem não copia é muito estúpido, porque vai tentar partir do zero quando já tem um conjunto de informações que outros já se mataram a estudar. A propósito de uma exposição em Paris, escrevi um texto sobre a adequação, no qual digo que a nossa função é adequar os problemas aos sítios e às situações. Se já existem as coisas temos que as adequar. É a tal domesticação. Não vou inventar uma coisa, vou adaptá-la à situação.

- Como é que vê o futuro da arquitetura?

- Eu acho que vai mudar muito, aliás, já está a mudar. É uma pena esta crise porque há gente muito nova que é brilhante e, por exemplo, não aparecem nesta exposição porque não há trabalho, só fizeram uma ou duas obras muitíssimo bem-feitas. Viu-se agora na Bienal de Veneza, o diretor Alejandro Aravena, a falar novamente de habitação social, reciclagem, novos materiais, pouco dinheiro... a capacidade inventiva que é necessária. A arquitetura tal como existe, como é concebida, não pode continuar. A maneira como se constrói em Portugal não é possível. Um trolha a fumar, a beber uma cerveja, que não tem uma regra a pôr cimento, vai gastar 3cm em vez de 3mm a fazer um reboco, e isso custa o triplo. Não há fios de prumo, as obras de implantação é o “oh chega para lá...”. Terá que ser uma atividade científica de grande rigor. Acontece que, quando eu fiz o concurso do Hospital de Todos-os-Santos, quando foi para se construir, fez-se um concurso com três empreiteiros para se decidir se as paredes divisórias eram em pladur ou em tijolo. Ora, um hospital é como um aeroporto, está sempre em obras. É preciso fechar tal unidade, abrir outra... logo as paredes mexem. Por lógica, têm que ser em pladur. Como o hospital era conceção/construção, e quem fornecia o dinheiro e mandava era o empreiteiro, entre os três a concurso, decidiram que o hospital ia ser feito em tijolo. Isto significa que para a água, eletricidade, canos,

**oxigénio, tudo, terão de se partir as paredes todas para colocar isso e voltar a fechar. Portanto, vai mudar porque a racionalidade vai entrar. Eu estou convencido de que já existe um incentivo diferente na construção, principalmente aqui em Lisboa. No Porto há mais inércia.**

- Caro arquiteto Souto de Moura, antes de passar a palavra à plateia, o que é que gostaria de dizer à quantidade de estudantes, futuros arquitetos, que estão aqui?

**- Aproveitem a crise! As situações que não são cómodas são produtivas para passar o comodismo e a mediocridade. Vão ter que sair, procurar emprego e conhecer gente nova. Ainda não vi nenhum estudo sociológico sobre os Erasmus, os 500 mil milhões de casamentos que aconteceram, a fusão de culturas... O Porto chegou a ter 50 arquitectos italianos a viver no Bairro Ignez. Casou-se tudo com portugueses, veio a crise, é mais fácil viver no Bairro Ignez que em Milão, e formou-se ali uma comunidade. Há coisas diferentes, há um ecletismo, uma certa mestiçagem, da qual os portugueses são especialistas. A arte portuguesa é feita de cruzamentos: a especificidade do nosso barroco, o nosso manuelino, o nosso modernismo...basta ver o Teotónio Pereira, o Távora, o Siza, etc. Encaro isso como um período de aprendizagem e de alterações de geografias onde eles se vão mexendo.**

- Muito bem. Então agora vamos ouvir a plateia, que tem questões com certeza...

1ª questão – Que tipo de ensino e de formatação, de alguma maneira, é possível transmitir com essa capacidade de risco e de criatividade que a arquitetura sempre foi? É a tal diferença que nos disse da arquitetura do tijolo ou de estruturas que são flutuantes e muito adaptáveis. Eu digo-lhe isso porque sou Escola de Lisboa, e nós sempre fizemos uma grande diferença entre Escola de Lisboa e Porto. Que tipo de ensino, nessa mobilidade, nessa elasticidade mental, na capacidade de base, na capacidade de adaptação que nós portugueses temos em relação a essa demasiada individualização na relação com o computador?

**- A primeira questão é que vejo, e com bons olhos, o termino das fronteiras entre Escola de Lisboa e Escola do Porto. Talvez convivo mais com arquitetos de Lisboa, com os quais janto, converso e discuto obras. Com o Carrilho da Graça, o Byrne, o Manuel Mateus... Quando acabávamos uma obra, eu telefonava ao Carrilho ou ao Graça Dias, eles vinham ao Porto ver a obra, traziam as respetivas mulheres que se dão bem - o que é uma coisa muito importante - e almoçávamos, falávamos e iam para Lisboa. E vice-versa. Lembro-me de vir ver o projeto do Carrilho em Belém, o Teatro Azul em Almada... E muitas vezes não faço isso com arquitetos do Porto. Portanto, essa questão do Porto e Lisboa é uma coisa que está a desaparecer. Há uma pessoa muito importante nisso, que é reconhecida quer no Porto quer em Lisboa, que é o Siza, que marcou uma geração. Nem sei se há mais “sizensco” em Lisboa do que no Porto.**

Em relação ao ensino... Eu gosto de ser professor, porque aprendo. E há uma coisa que tenho concluído que é o professor deve dizer o que pensa, não se devendo preocupar em influenciar, nem tirar a imaginação nem a criatividade aos alunos. Porque eles não têm nem criatividade nem imaginação, têm que fazer um trabalho como outra pessoa qualquer. O resultado de um curso é o balanço e o somatório das informações que os professores deram. Eu pego num lápis, peço licença, e digo: “Posso desenhar? – Pode”, ou então “não pode. – Então dá-me um vegetal”, e coloco o vegetal, fazendo sempre como faço no projeto. O aluno, que ao fim de seis anos terá 24 pessoas que lhe riscaram o projeto, se não for burro, vai aprender. Se eu não disser nada, e for politicamente correto ao dizer que não manipulei, é algo com que discordo. Eu sinto-me bem quando digo o que penso. Mando-o ler livros, vais ler isto, vais copiar aquilo para resolver tal problema, tens de ver esta casa do Siza... é uma conversa que lhes dá dados e ele vai construindo o tal dicionário visual, que o Herberto Helder fala muito.

2ª questão – O arquiteto Souto Moura diz que copia o trabalho dos outros. Como vai buscar o conhecimento nos projetos dos outros arquitetos, dentro e fora de Portugal?

- Vou falar outra vez no Herberto Helder. O Flash, o Photomaton & Vox, são livros que ele escreveu. Este último é a fotografia que produz uma analogia da pessoa ou da entidade. Funciona do tipo, “eu estou com um problema...”, “isto parece-me que...” e aparecem esses flashes e vou ler e procurar. Faz parte da minha formação, desde que o Távora foi meu professor ou quando trabalhei com o Siza. São esses flashes que nos sugerem e depois nós temos que os filtrar. Primeiro temos que projetar sempre com referências, porque se não as tivermos é um desastre, e depois, temos que as abandonar a meio. Era o Cardoso Pires que dizia que “para se escrever bem é preciso saber gramática para depois a esquecer”. Na arquitetura tem que se copiar para depois se esquecer da referência, é um pouco isso. Eu também tenho um conceito de arquitetura, ou da História da Arquitetura, que é o de uma certa continuidade. Os problemas são quase sempre os mesmos mas em épocas diferentes. O que existe são meios diferentes, sistemas construtivos diferentes e linguagens diferentes mas se formos analisar... Este edifício [Sede Fundação Gulbenkian] é um edifício clássico. O que os gregos fizeram na stoa é o que aqui está, eles não tinham era betão, que foram os romanos que inventaram.

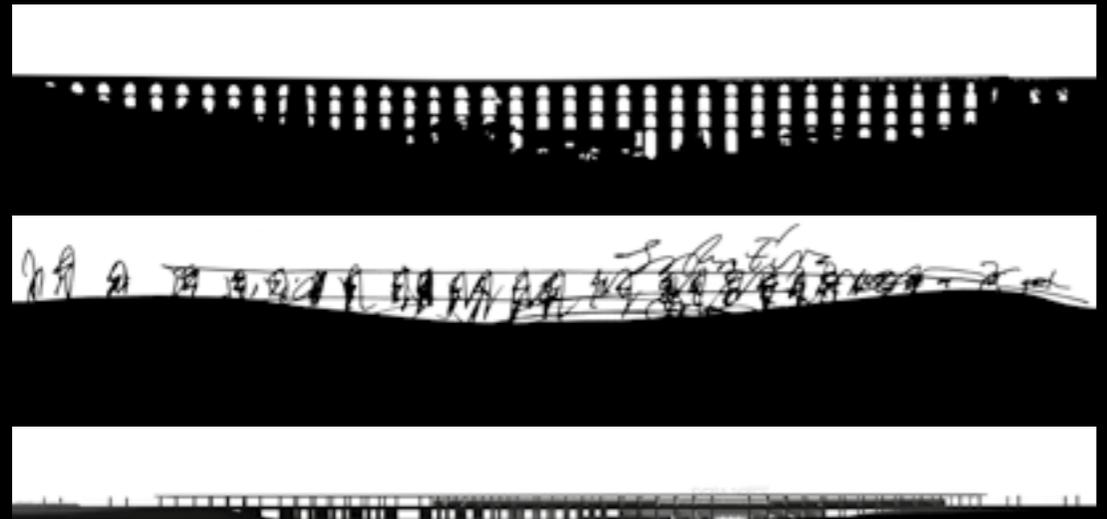
Vejo a arquitetura como uma grande continuidade, com períodos, regressos, voltar atrás, ir à frente, acidentes, mas sem ser linear. O Einstein dizia que “a distância mais curta entre dois pontos não é a linha reta. Só é a linha reta se o meio for uniforme.” Se o meio for disforme, é como quando andamos a saltitar nas pedras para poder chegar mais depressa ao outro lado. A História da Arquitetura tem esse processo de acidentes mas no fundo há uma base sempre comum que são a física, a gravidade, a construção... Isso é o que eu penso, os outros não sei. Há quem pense que os edifícios ficam no ar. Eu acho que não.

3ª questão – Boa tarde arquiteto, mais uma vez. A minha pergunta é a seguinte: a escala doméstica e a escala da cidade são transversais na sua obra. Eu gostaria de saber se estas o influenciam quando intervém à escala do território, nomeadamente em projetos como os das estações de alta velocidade em Portugal e no estrangeiro?

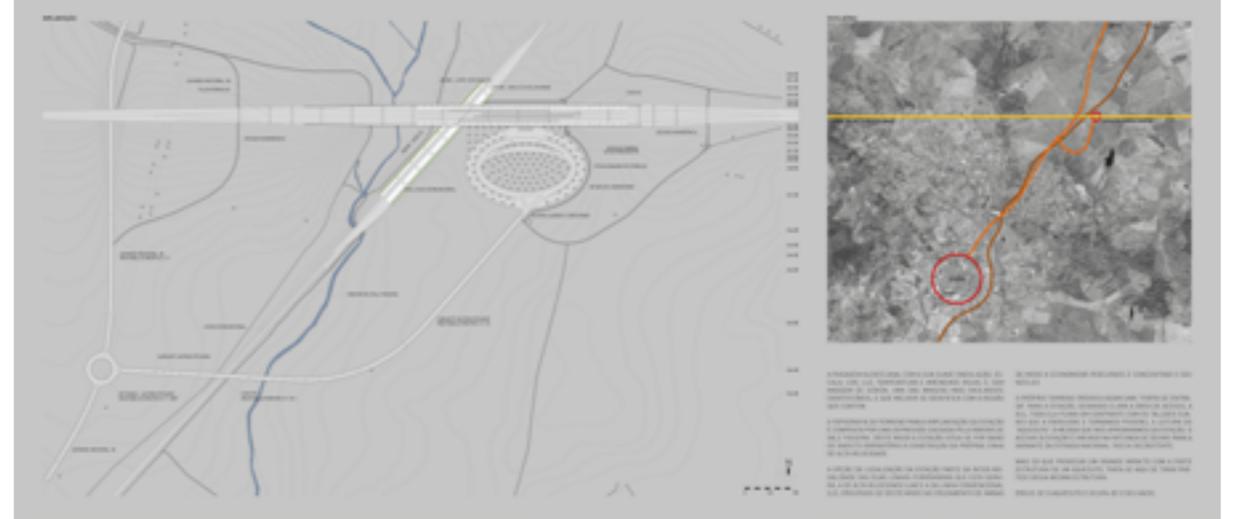
- Como é que explico... O Siza diz que se desenha para procurar a inteligência. Não desenhamos para nos divertir nem para nos exprimirmos e ser artistas. Nós desenhamos procurando, deseperadamente, a inteligência porque sem ela não conseguimos chegar lá. Além disso, a inteligência não é um atributo mas um processo e, assim como a ginástica, precisa de treino para se ir desenvolvendo. Lembro-me, quando tive Filosofia ou Psicologia, havia dois livros: o Bonifácio e o Saraiva. Ambos tinham uma definição comum de inteligência que falava na capacidade de adaptação às novas situações. O que acontece é que não posso ter a mesma postura para resolver um chuveiro - que tem que ter um vidro, não pode cair água para fora, deve ter uma vedação com borracha, a pessoa tem que se mexer e quando regula a água não pode estar em baixo do chuveiro porque queima-se ou sente frio... um conjunto de informações. Existe essa noção d’El Aleph do Jorge Luis Borges, em que o grande e o pequeno estão próximos mas têm regras diferentes. Existe uma empatia entre os elementos que constituem bastante semelhante. É um ótimo exercício, para um arquiteto, resolver um quarto-de-banho em áreas mínimas. É das coisas mais difíceis: entrar e olhar o espelho, para ter a sensação de mais luz; ao abrir a porta, tapar o bidé ou a retrete; o problema da iluminação, em que as senhoras não conseguem pintar os olhos e os homens fazer a barba, que não pode provocar sobras e tem que ser de frente para trás, como no teatro... Um conjunto de atributos. Na cidade não é nada disto, ninguém faz a barba na cidade, mas o que é certo é que precisamos de pôr as estações do metro para chegar aos vários sítios e precisamos de saber se estamos a destruir árvores, se há ruínas arqueológicas...

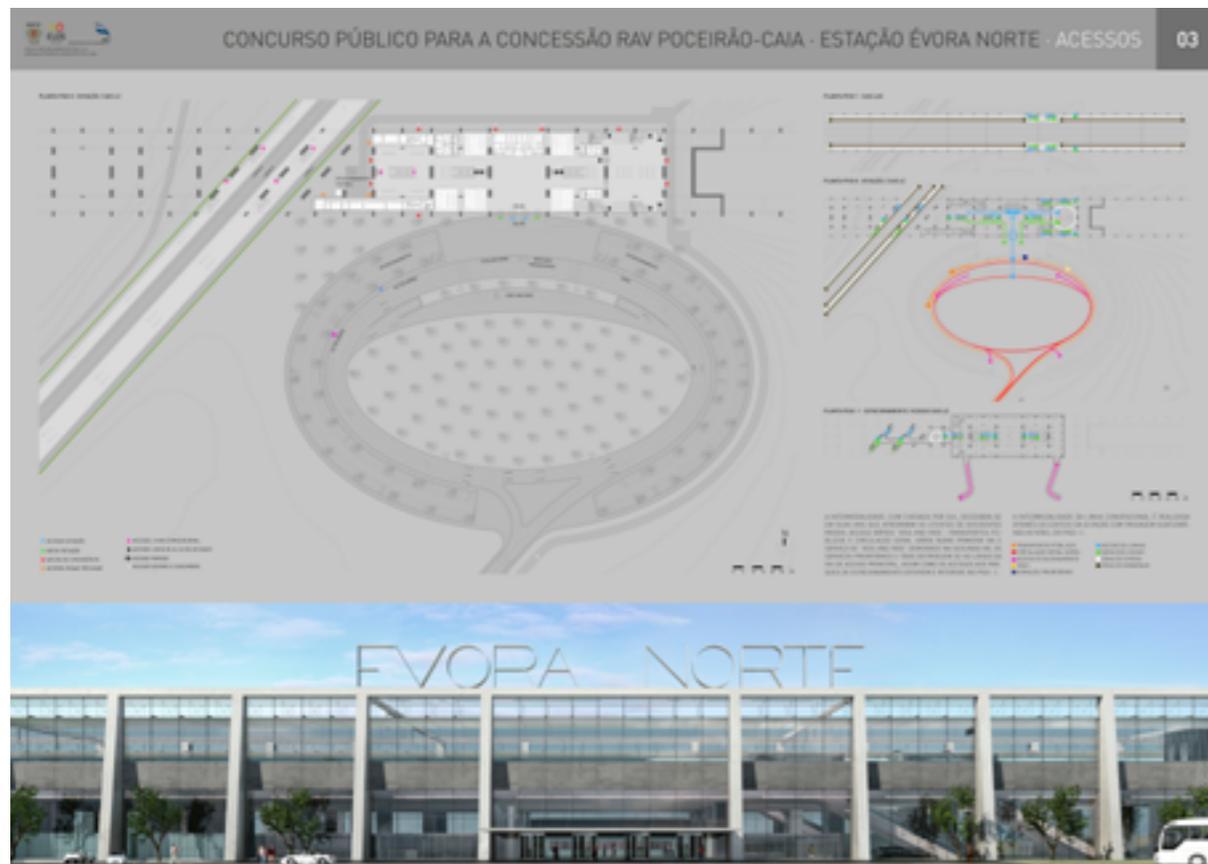
Para mim é fundamental, nos sistemas de transportes, dar segurança às pessoas. Tenho que ter um bom lettering, tenho que associar todas as estações - sabendo que ele vem desta e vai para aquela - e que reconhecer o sítio, que não muda a cor. Por exemplo, aqui em Lisboa é confuso. Cada estação tem um arquiteto e cada um faz uma trapalhada maior que a outra. Desculpem... há umas estações que eu gosto. A previsibilidade fornece segurança, isto é, as pessoas vão apressadas e têm que ter esse ritmo que lhes é fornecido, estudando as tipologias... No fundo, é ser inteligente a fazer o metro e a fazer o quarto-de-banho. Isso aprende-se, não há leis nem tratados. Começa-se por copiar quem já fez, como fez, ver os defeitos, croquis, cadernos, cadernos...

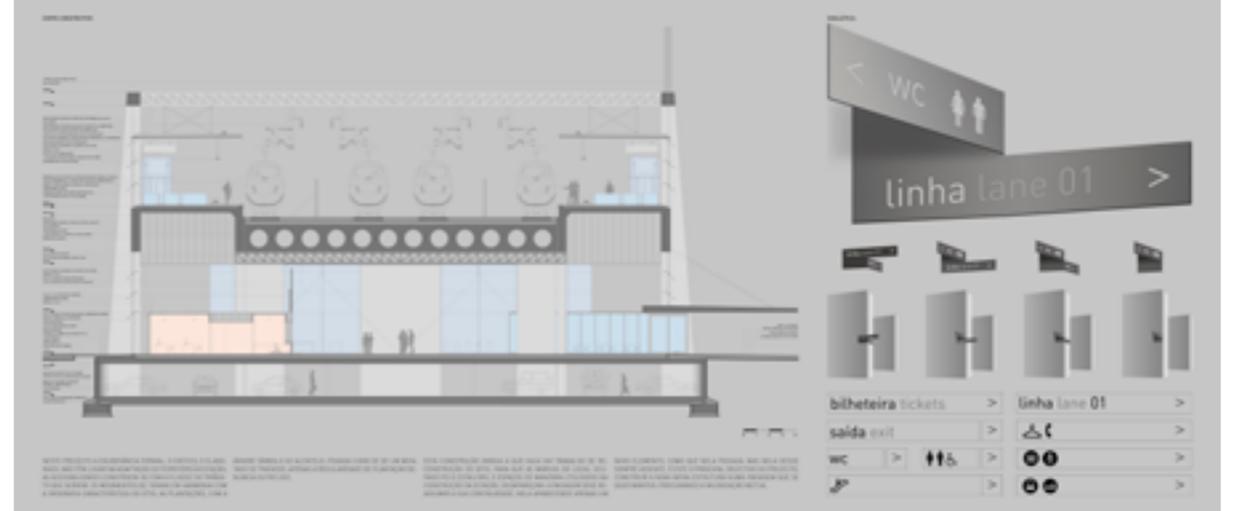
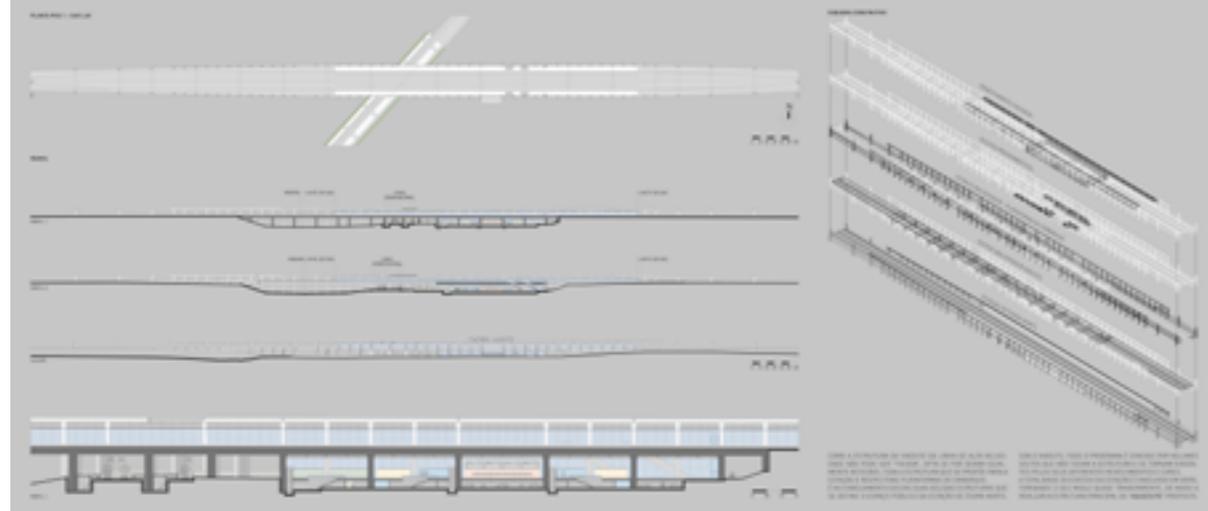
**ANEXO B**  
**Concurso Público para a Concessão RAV Poceirão-Caia/Estação Évora-Norte**  
Painéis de Concurso  
Arquivo Souto Moura – Architectos, S.A.



NO PASSADO CONSTRUÍRAM-SE AQUEDUTOS ATRAVESSANDO A PAISAGEM PARA LEVAR ÁGUA ÀS CIDADES. NO PRESENTE, VIADUTOS DE AUTO-ESTRADAS PASSAM POR CIMA DAS CURVAS DE NÍVEL. NO FUTURO ESTAS CIDADES ESTARÃO LIGADAS PELA ALTA VELOCIDADE, SENDO A ESTAÇÃO DE ÉVORA BASEADA NO SEU PRÓPRIO AQUEDUTO.







**ANEXO C**

**“Mobilidade acelerada: o *hinterland* entre Sines e Madrid”**

João Teixeira e Paulo Tormenta Pinto

V Conferência Internacional da Rede Lusófona de Morfologia Urbana - PNUM 2016

15 e 16 de Julho de 2016

## **Mobilidade acelerada: o hinterland entre Sines e Madrid**

**João Teixeira, Paulo Tormenta Pinto**

Instituto Universitário de Lisboa (ISCTE-IUL), DINAMIA-CET-IUL, Lisboa, Portugal  
Avenida das Forças Armadas Edifício ISCTE 1649-026 Lisboa, Portugal, Telefone/fax: 00 351 210 464  
031  
jffta@iscte-iul.pt

### **Resumo**

No início do séc. XX, na revista *Ilustração*, o jornalista Reinaldo Ferreira publica num dos seus artigos o sonho «juliovernesco» de um engenheiro alemão, em que todos os continentes estariam ligados através de uma grande infraestrutura: a ponte. O Velho Continente ligar-se-ia ao Novo e em Lisboa erguer-se-ia a Gare Europa-América, uma infraestrutura de múltiplos usos e comodidades que alteraria completamente a dinâmica urbana desta cidade da periferia europeia. Em 1980, com o projeto Euralille, Rem Koolhaas acabaria por confirmar a capacidade dinamizadora de uma infraestrutura igualmente múltipla na cidade francesa de Lille, aparentemente confinada à sua condição industrial e fronteiriça.

Em Portugal, a cidade de Sines - única cidade portuária do litoral alentejano – aparenta padecer, desde 1970, de uma condição industrial inerte. O grande embate infraestrutural que sofreu, com a criação de um grande porto de águas profundas, não foi suficiente para despontar o crescimento industrial e urbano ambicionado. As infraestruturas sempre foram elementos decisivos na conexão e desenvolvimento das cidades com o território, permitindo o controlo securitário e a exploração do mesmo. No entanto, a atuação num sistema infraestrutural global é uma oportunidade de transformação que atingirá e alterará os sistemas micro, e essa atuação pode e deve ser questionada. As novas realidades infraestruturais foram (serão) um impulso para desencadear as relações de enlace e sobreposição gramatical entre o urbano e o rural. O discurso contemporâneo vira-se para estes territórios em ebulição, sôfregos de entendimento, e nos quais as infraestruturas têm um papel fulcral no seu desenvolvimento.

Sobretudo nos últimos vinte anos, Portugal infraestruturou-se reforçando a sua integração na Europa. O

último grande plano de conexão é o Comboio de Alta Velocidade (CAV). O principal eixo deste projeto é a ligação Lisboa-Madrid que, ao ser estabelecido, conectará a Europa Ocidental à Europa Central. Os arquitetos Eduardo Souto Moura e Adriano Pimenta, são convidados a integrarem o futuro consórcio vencedor, para o qual projetam a única estação entre as capitais ibéricas: a Estação Évora-Norte.

### **Palavras-chave**

Infraestrutura, Mobilidade, Mutação territorial

### **1. Infraestrutura e globalização**

Na Lisboa dos anos de 1920, no rescaldo do Futurismo Português e da 1ª República, a sociedade portuguesa delirava com as reportagens do mais famoso jornalista do início do século XX, o Repórter X. Nos seus trabalhos, Reinaldo Ferreira (1897-1935) descrevia da forma mais fantasiosa os sonhos, as conspirações e os enredos da sua contemporaneidade.

Num dos seus textos, publicado a 16 de Novembro de 1926 na revista *Ilustração*, o jornalista preconizou um quadro de globalização eminente. Partindo dos primeiros planos para a abertura do Túnel da Mancha em 1805, descreveu em “O Sonho das Pontes Transoceânicas” a visão de um engenheiro alemão, na qual todos os continentes estariam ligados através de uma grande infraestrutura: a ponte. Apesar de cessados os planos para o grande túnel submarino, o Repórter X acreditava que “não [faltariam] nas almas as vibrações de solidariedade humana que levam, arrastam os homens para um mais íntimo convívio, reduzindo as distâncias e facilitando os meios práticos de comunicação”<sup>1</sup>. Neste grande sonho “juliovernesco” alemão, a grande ponte teria duas conexões de realização urgente: a ponte do Estreito de Gibraltar, para ligar a Europa a África, e a ponte transatlântica para ligar o Velho ao Novo Continente, que partiria de Lisboa em direção a Boston. Ao afirmar que “o embarque lógico seria em Lisboa [,] Em Monsanto se ergueria a gare Europa-América”<sup>2</sup>, o relato do jornalista português ganha uma entoação arquitetónica:

<sup>1</sup> FERREIRA, Reinaldo (2002) O Sonho das Pontes Transoceânicas, *Jornal Arquitectos*, 206, 97 -10

(...) seria um gigantesco edifício de oito andares, levantado sobre a cova onde se encontra actualmente o presídio. Dentro da gare de Monsanto o viajante encontraria as comodidades civilizadas para se demorar o tempo que lhe apetecesse. Hóteis, restaurantes, music halls, cinemas, grillrooms, dancings...<sup>3</sup>

Permanentemente, a estação teria cinco mil pessoas e “no último andar ficava a plataforma da ponte que atravessaria o Atlântico”, onde grandes máquinas “de quarenta e tantos vagões” partiriam.<sup>4</sup>

Tal como Reinaldo Ferreira, também Rem Koolhaas recorreu ao seu discurso para expressar a “sua ideia sobre o que ‘a cidade poderia ser’”.<sup>5</sup> No fim da década de 1980, em consequência da abertura do já mencionado Túnel da Mancha, o visionário arquiteto holandês foi a grande aposta para “um novo paradigma de urbanismo” pensado para a cidade francesa de Lille, “lugar estratégico da Europa das regiões e de cruzamento dos grandes eixos de comunicação”<sup>6</sup> – a Euralille. Através da capacidade dinamizadora de uma infraestrutura múltipla, o novo centro da capital da Flandres francesa iria ganhar uma “estação de TGV, um pavilhão de congressos e sala de concertos, centros comerciais, casino, hotéis, edifícios de escritórios e de habitação”.<sup>7</sup>

No entanto, nos cerca de sessenta anos que separam o Repórter X de Koolhaas, é interessante descortinar nos dois discursos a noção de imprevisibilidade associada a tais projectos. “Pode-se lá descrever o que seria então a vida de Lisboa?!” - pergunta Reinaldo Ferreira, rematando o seu texto;<sup>8</sup> “it is the arduous task of the final part of this century (...) to deal with the extravagant and megalomaniac claims, ambitions and possibilities of the Metropolis openly.” – afirma Koolhaas.<sup>9</sup>

Ao longo da História, as infraestruturas foram o elemento que permitiu a exploração e a apropriação do

<sup>2</sup> Idem.

<sup>3</sup> Idem.

<sup>4</sup> Idem.

<sup>5</sup> LOURES, Moema Falci (2006) Fronteiras do projecto: previsibilidade e imprevisibilidade, IX Seminário de História da Cidade e do Urbanismo, São Paulo.

<sup>6</sup> ANDRADE, Sérgio (2011) Lille, a cidade-máquina da arquitectura, Público online.

<sup>7</sup> Idem.

território, possibilitando a formação de aglomerados urbanos e rurais. É na própria condição geográfica, onde se assentaram as primeiras vilas e cidades, que se reconhece o primitivo sistema infraestrutural: linhas de fecho, linhas de cumeeira, promontórios, meia encosta, vales, rios, baías, etc. Será este sistema infraestrutural natural que, funcionando “como estrutura esquelética de suporte inicial”, permitirá assimilar física e geograficamente os aglomerados, verificando-se a coexistência e sobreposição de elementos-chave territoriais e urbanos.<sup>10</sup> É possível afirmar que, até um certo período, a persistência de um traçado, em detrimento dessa mesma condição geográfica, impôs ao território e à paisagem a sua incorporação, fazendo com que este ganhasse importância identitária e desencadeasse novas transformações adjacentes a si.<sup>11</sup> As persistências infraestruturais, que o geógrafo Milton Santos identifica como “rugosidades”, denunciam a “passagem do tempo sobre um lugar”<sup>12</sup> e são fatores importantes para a compreensão da cidade enquanto organismo vivo e mutável, “que se organiza no tempo e não simplesmente se substitui.”<sup>13</sup>

Contudo, a ação infraestrutural atual parece descurar qualquer suporte geográfico-tipo para se instalar, “condicionando a ocupação do território” por um lado, ao mesmo tempo que promove o seu consumo.<sup>14</sup> Tal facto deve-se, sobretudo, à mudança desta realidade infraestrutural que, outrora apenas física, passou também a ser virtual, potenciando o “efeito de relação distância-tempo” ao invés do “efeito de proximidade”. A conectividade, a fluidez e a velocidade de ligação, passaram a ser fatores preponderantes nas “lógicas do habitar, da escolha dos trajetos, dos meios de locomoção, [e] dos fatores de atividades”<sup>15</sup>, atuando como agentes que viabilizam e equilibram as cidades.

O sistema infraestrutural global, ainda que numa outra escala, é fundamental como suporte de um sistema económico e social estável. Visto que “as atividades e pessoas localizam-se de forma a adquirir vantagens, (...) possibilidades de escolha”, fazendo muito em pouco tempo, os elementos infraestruturais

<sup>8</sup> FERREIRA, Reinaldo (2002) O Sonho das Pontes Transoceânicas, *Jornal Arquitectos*, 206, 97 -101.

<sup>9</sup> LOURES, Moema Falci (2006) Fronteiras do projecto: previsibilidade e imprevisibilidade, IX Seminário de História da Cidade e do Urbanismo, São Paulo.

<sup>10</sup> GRAÇA, João Luís Carrilho da (2002) Metamorfose, *Jornal Arquitectos*, 206, 8-1.

<sup>11</sup> BOGÉA, Marta; FRANCO, Fernando de Mello (2006) Desvios, *Jornal Arquitectos*, 225, 105-120.

<sup>12</sup> Idem.

<sup>13</sup> Idem.

são um forte contributo para a competição geográfica, económica e social entre as grandes cidades mundiais.<sup>16</sup> No entanto, o confronto entre a escala global e local de uma cidade pode, por vezes, criar ruturas difíceis de restabelecer. O gesto infraestrutural aparenta reger-se, principalmente, segundo uma necessidade de modernização do sistema (além da facilidade de financiamento), deixando para segundo plano fatores de viabilização e competência do serviço, e para terceiro o seu desenho e forma. É importante entender que intervir nesse sistema é uma oportunidade de transformação que atinge e altera os sistemas micro.<sup>17 18</sup> Deste modo, os aeroportos, as autoestradas, as barragens, as grandes linhas ferroviárias e os portos, são elementos transitórios fundamentais entre as escalas que a cidade e o território apresentam.

## 2. (Infra)Estrutura urbana e rural

Observando o território português é possível entender o quão notórias são as grandes forças de mudança que sobre ele atuaram: o país infraestruturou-se; as vias de comunicação passaram a ter um enorme papel na transformação de todo o território, quer seja urbano ou rural. A facilidade de circulação de bens, serviços, pessoas e informação tornou possível alcançar lugares “que antes se explicavam com o isolamento, pelo encravamento geográfico, ou pela falta ou má qualidade das comunicações”.<sup>19</sup> Estas transformações territoriais sucessivas permitem-nos entender que o discurso urbanístico e arquitetónico sobre o território é confuso e incapaz de descrever todos os fenómenos e transformações que nele acontecem. Atualmente, encontramos “na presença de uma nova realidade urbana (...) resultado da conformação de uma ‘geografia global’”.<sup>20</sup>

De facto, quando observamos a Península Ibérica, numa imagem de satélite noturna, é notória essa similitude urbano-geográfica global patente num território com algumas diferenças. Tanto em Portugal como em Espanha, existe um limite fronteiro habitado entre o continente e o oceano. Um grande perímetro urbano que, à medida que cresce, se vai expandindo lentamente em direção ao vasto interior,

<sup>14</sup> LOURENÇO, Nuno (2006) A arquitectura dos suportes, *Jornal Arquitectos*, 225, 38-41.

<sup>15</sup> DOMINGUES, Álvaro (2006) Cidade e Democracia: 30 anos de transformação urbana em Portugal, Lisboa.

<sup>16</sup> LOURENÇO, Nuno (2006) A arquitectura dos suportes, *Jornal Arquitectos*, 225, 38-41.

<sup>17</sup> idem.

<sup>18</sup> BABO, António Pérez (2006) Dos serviços à infraestrutura que os possibilita, *Jornal Arquitectos*, 225, 42-45.

por sua vez um território inóspito. Em Portugal, o geógrafo Álvaro Domingues denomina esse perímetro como “cidade linear”, uma mancha urbana litoral que se estende de Valença do Minho até Faro e onde vive atualmente a maioria da população portuguesa.<sup>21</sup>

No entanto, esta mancha urbana, resultante da conurbação<sup>22</sup>, acaba por se caracterizar por “um manto indistinto de matrizes diversas, construído sobre o somatório de gestos aparentemente decisivos, resultante da diversidade de políticas”<sup>23</sup>, tornando “conceitos hierarquizados de centro/periferia, urbano/rural ou cidade/campo (...) insuficientes para, sozinhos, permitirem a compreensão do funcionamento urbano”.<sup>24</sup> À medida que as grandes cidades foram crescendo por via do desenvolvimento industrial e de serviços, também o campo sucumbiu às transformações da vida moderna com a industrialização da agricultura e sectores ligados à produção artesanal. De norte a sul do país, “a metamorfose do urbano acompanha a metamorfose do rural, (...) acumulam traços de variegada origem e os remisturam em combinações inusitadas.”<sup>25</sup> Esta transformação, sobretudo por via da industrialização e não por via da urbanização, é um dos principais fatores que explica “a metamorfose dos campos in situ”<sup>26</sup>: a implementação e desenvolvimento de uma indústria local especializada, em conformidade com o legado do campo, saberes e produção artesanal tradicionais. O processo de modernização acabou por baralhar a designação de rural, considerado como tudo aquilo que subsiste económica, social e tradicionalmente pela atividade agrícola (agroflorestal e pecuária), e tornar-se-ia “uma tendência de mecanização, especialização e industrialização que acabaria com o campesinato e com as especificidades das sociedades e culturas camponesas, os seus territórios e paisagens tradicionais.”<sup>27</sup>

Deste modo, começaram a ser sentidos os efeitos da desruralização: a dissipação da atividade económica agrícola, que se tornara improdutiva, e a alteração dos modos de vida e cultura rurais. A condição

<sup>19</sup> Idem.

<sup>20</sup> FURTADO, Gonçalo; Macedo, Rosa (2012) Rural e Urbano: Da Urbanização do Rural à Ruralização do Urbano, *Arqa*, 101, 106-109.

<sup>21</sup> PINTO, Paulo Tormenta (2013) Pela CRIL de Algés à Expo com Pedro Botelho, *PASSAGENS*, 1, 242-248.

<sup>22</sup> Conurbação – unificação da malha urbana de várias cidades em consequência do seu crescimento

<sup>23</sup> PINTO, Paulo Tormenta (2011) Suburbia: Metropolitanismo no Portugal Contemporâneo, *Pós – Revista do Programa de Pós-Graduação em Arquitectura e Urbanismo da FAUUSP*, 30, 44-55.

<sup>24</sup> MARTINS, Ivo Poças (2012) A cidade é continua, o campo continua!, *Arqa*, 101, 102-105.

urbana acabou por se sobrevalorizar em detrimento da condição rural. Contudo, essa sobrevalorização através da “invasão de gramáticas operativas urbanas”<sup>28</sup> acabaria por proporcionar, não a extinção, mas a aproximação de dois mundos, até então distintos. Assim, surgem conceitos como o de “rurbanização” e “contra urbanização”, ambos fundamentados nos anos de 1970.

A “contra urbanização”, conceito apresentado pelo geógrafo Brian Berry, assenta essencialmente na condição espaço-temporal da cidade no séc. XXI. Com o avanço da tecnologia e dos meios de comunicação, as relações económicas estabelecidas ganharam um novo dinamismo ao desprenderem-se de um lugar próprio para subsistir. Como o próprio nome indica, a “contra urbanização” prevê um distanciamento ou rutura (se formos mais radicais) face à grande cidade, pois a importância económica, laboral e capitalista que esta representava deixou de ser física para passar a ser virtual.<sup>29</sup> Com esta alteração, os sistemas urbano e social acabam por se ajustar estabelecendo e dando importância a outro tipo de relações e fatores, nomeadamente aos naturais e humanos. No entanto, não devemos encarar a “contra urbanização” como uma procura da génese rural mas uma “procura [de] melhores condições de vida em ambiente rural.”<sup>30</sup> Esta, também se irá dever graças à transformação que tal ambiente acabará por sofrer em consequência da “contra urbanização”, denominado “rurbanização”. Este conceito acaba por denominar um novo estádio, ou mesmo um novo fluxo, da condição rural, no qual o campo recebe a população urbana e esta, sucumbindo aos hábitos e rotinas da cidade, acaba por implementar no novo ambiente o “estilo de vida da cidade.”<sup>31</sup>

### 3. Novos territórios: novas mobilidades, novas oportunidades?

Na segunda metade do séc. XX, a construção de um porto de águas profundas, na cidade de Sines, marcou o início do processo de globalização contemporâneo português. Integrado no III Plano de Fomento (1969-1973), elaborado pelo governo de Marcelo Caetano (1906-1980), o Plano Geral da Área de Sines

<sup>25</sup> Idem.

<sup>26</sup> Idem.

<sup>27</sup> DOMINGUES, Álvaro (2011) Vida no Campo, Porto, 69-76.

<sup>28</sup> FURTADO, Gonçalo; Macedo, Rosa (2012) Rural e Urbano: Da Urbanização do Rural à Ruralização do Urbano, Arqa, 101, 106-109.

apresentava-se, inicialmente, como uma “unidade geográfica de concentração de indústrias de base”, onde o objetivo era “fundamentalmente de valorização de certos recursos existentes no país”.<sup>32</sup> Para tal, seriam necessárias grandes áreas disponíveis para a implantação de indústrias concentradas, dos tipos pesada e ligeira, apoiadas num grande terminal portuário. O programa do sector industrial contemplava “a refinação de petróleo e petroquímica de oleofinas anexa, unidades químicas e metalúrgicas para o aproveitamento das pirites de Aljustrel”<sup>33</sup>, e a construção de uma central termoelétrica. O grande porto de águas profundas, principal suporte para a exportação e importação de matéria-prima, previa um terminal petrolífero e de granéis sólidos, assim como todos os equipamentos e apoios às restantes indústrias. Dada a consciência das dimensões infraestruturais do projeto, este também previa a construção de um novo centro urbano a cerca de 12km de Sines, dotado de infraestruturas e equipamentos coletivos, para receber uma população que se estimava que atingisse os 100.000 habitantes.<sup>34</sup>

Apesar da grande importância do complexo para a indústria e economia portuguesas, sobretudo durante o fecho do Canal do Suez entre 1967 e 1975, este grande plano urbano-industrial não atingiu os resultados esperados. A crise do petróleo, em consequência dos sucessivos conflitos armados no Médio Oriente, a Revolução de 25 de Abril de 1974, que ditou o fim do regime ditatorial português, e a “constante” crise económica nacional acabaram por condenar a cidade, o porto e a indústria a um moroso desenvolvimento e à fraca exploração das suas capacidades. Mesmo que tais factos ainda prevaleçam, existe uma consciência institucional e governamental do papel estratégico nacional e internacional que esta infraestrutura possibilita:

“(…) um porto e, sobretudo um porto de águas profundas, representa tão grande potencial de desenvolvimento económico que bem cedo se evidenciará como elemento predominante de todo o planeamento.”<sup>35</sup>

<sup>29</sup> CALHEIROS, António; DUQUE, Eduardo Jorge (2012) A Contraurbanização: paisagem e humanidade, VII Congresso Português de Sociologia, Porto

<sup>30</sup> FURTADO, Gonçalo; Macedo, Rosa (2012) Rural e Urbano: Da Urbanização do Rural à Ruralização do Urbano, Arqa, 101, 106-109.

<sup>31</sup> Idem.

<sup>32</sup> Binário – Revista Mensal de Arquitectura, Construção e Equipamento, 209-210.

<sup>33</sup> Idem.

O porto de Sines é hoje o principal porto da costa atlântica ibérica, cujas condições geográficas possibilitam a sua expansão e exploração. Mantendo a maioria das características e funcionalidades iniciais, atualmente apresenta um elevado potencial enquanto porto de carga geral/contentorizada, visto poder receber navios de grande calado.<sup>36</sup> Segundo o Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas, Sines integra o cruzamento de dois eixos de desenvolvimento prioritário: o Corredor da Fachada Atlântica, na qual se desenvolve a “cidade-linear” portuguesa, e o Corredor Internacional Sul, que estabelece a ligação entre o litoral e o interior português. Nestes dois eixos inserem-se diversos projetos de infraestruturas de transporte que concretizam uma ligação rodoviária, ferroviária, portuária ou aeroportuária entre Portugal, a Europa e o mundo. Assim, ao posicionar-se enquanto infraestrutura à escala mundial, o porto de Sines passa a pertencer a um sistema global de integração, crescimento, competitividade e consolidação económica.<sup>37</sup> É nesta conjuntura que surge o projeto do Comboio de Alta Velocidade (CAV), uma infraestrutura cujo principal objetivo será potenciar a circulação de pessoas e bens entre Portugal e a Europa, acabando por promover a capacidade logística do porto de Sines, alargando a extensão do seu hinterland diretamente a Madrid.

O projeto português de alta velocidade, comumente conhecido por TGV<sup>38</sup>, integra a Rede Trans-europeia de Transportes (RTE-T), cujo objetivo é conectar os 28 estados-membro da União Europeia, reduzindo distâncias e condições geográficas (litoral, periferia, centralismo), estabelecendo-se como um dos principais pilares de suporte do mercado único europeu. Inicialmente, o projeto apresentava quatro eixos estruturantes de ligação transfronteiriça (Lisboa-Madrid, Porto-Vigo, Aveiro-Salamanca e Évora-Faro-Huelva) e um eixo estruturante nacional (Lisboa-Porto) e, desde logo, as principais dúvidas em torno da sua viabilidade basearam-se, sobretudo, nas futuras ligações, constituição da rede de estações e no tipo de transporte que seria feito (pessoas e/ou mercadorias).

Apesar dos sucessivos avanços e recuos, era necessário dar continuidade ao processo de infraestruturação ferroviária e, conseqüentemente, abrem-se os respetivos concursos públicos internacionais ref-

<sup>34</sup> Idem.

<sup>35</sup> Binário – Revista Mensal de Arquitectura, Construção e Equipamento, 209-210.

<sup>36</sup> In <http://www.portodesines.pt/o-porto/caracter%C3%ADsticas-gerais/>

erentes à principal ligação do projeto, o eixo Lisboa-Madrid.<sup>39</sup> O troço Poceirão-Caia, parte integrante do eixo que liga as capitais ibéricas, é adjudicado a 12 de Dezembro de 2009 ao consórcio vencedor ELOS – Ligações de Alta Velocidade – que, em parceria com os arquitetos Eduardo Souto de Moura e Adriano Pimenta, integram na sua candidatura “a ‘cereja’ no cimo do ‘bolo ferroviário’” – a Estação Évora-Norte.<sup>40</sup>

Por se situar na grande planície alentejana, a norte da cidade de Évora, foi importante para a dupla de arquitetos estabelecer um conceito direto e pragmático sobre a condição e o impacto territorial do projeto. Deste modo, evocando diretamente símbolos históricos, é-nos sugerido olhar para a grande infraestrutura ferroviária como uma espécie de “aqueduto contemporâneo” que, tal como o aqueduto eborense do séc.XVI, rompe a serenidade da paisagem ao mesmo tempo que nela se maleia.

“No passado construíram-se aquedutos atravessando a paisagem para levar água às cidades. No presente, viadutos de autoestradas passam por cima das curvas de nível. No futuro, estas cidades estarão ligadas pela alta velocidade, sendo a estação de Évora baseada no seu próprio aqueduto.”<sup>41</sup>

Graças à topografia do terreno, caracterizada pela depressão da Ribeira de Vale Figueira, a estação assenta numa área totalmente plana que contrasta com os suaves taludes onde assenta o viaduto por onde passa o CAV. Para além de uma maior facilidade de transbordo entre a linha convencional e a linha de alta velocidade, o próprio terreno acaba por criar uma leitura de “porta de entrada para a estação”, reforçando a perspetiva que se tem da infraestrutura: “ergue-se o aqueduto e ocupa-se o seu vazio”.<sup>42</sup>

<sup>37</sup> In <http://www.portugal.gov.pt/media/1385664/PETI3.pdf>

<sup>38</sup> TGV - Train à grande vitesse, designação francesa para comboio de alta velocidade

<sup>39</sup> In [http://www.refer.pt/sites/default/files/rc\\_2009.pdf](http://www.refer.pt/sites/default/files/rc_2009.pdf)

<sup>40</sup> GUIMARÃES, Carlos M.; MOREIRA, Paulo (2013) A Quimera do TGV, *Jornal Arquitectos*, 248, 188-199.

Para a dupla de arquitetos, que já tinha trabalho em parceria no Metro do Porto, a experiência adquirida com o projeto da estação Évora-Norte é inegável, pois “trouxe a possibilidade de participar em concursos restritos a equipas com experiência em projetos do género”; para o arquiteto Eduardo Souto de Moura, este projeto marca uma nova fase do seu trabalho. Conhecido por uma obra que se articula entre a escala doméstica e a escala da cidade, como o Mercado de Braga, a Casa da Artes ou o Estádio Municipal de Braga, o arquiteto relança o seu trabalho e inquire sobre o território ao projetar grandes infraestruturas, como a estação Évora-Norte e a Central Hidroelétrica da Foz do Tua. Contudo, também a escala do território acaba por requerer de uma relação com as escalas mais pequenas, pois “o grande e o pequeno têm regras diferentes” mas têm uma empatia entre [si].<sup>43</sup>

#### Referências bibliográficas

- FERREIRA, Reinaldo (2002) O Sonho das Pontes Transoceânicas, *Jornal Arquitectos*, 206.
- LOURES, Moema Falci (2006) Fronteiras do projecto: previsibilidade e imprevisibilidade, IX Seminário de História da Cidade e do Urbanismo, São Paulo.
- ANDRADE, Sérgio (2011) Lille, a cidade-máquina da arquitectura, Público online.
- LOURES, Moema Falci (2006) Fronteiras do projecto: previsibilidade e imprevisibilidade, IX Seminário de História da Cidade e do Urbanismo, São Paulo.
- GRAÇA, João Luís Carrilho da (2002) Metamorfose, *Jornal Arquitectos*, 206.
- BOGÉA, Marta; FRANCO, Fernando de Mello (2006) Desvios, *Jornal Arquitectos*, 225.
- LOURENÇO, Nuno (2006) A arquitectura dos suportes, *Jornal Arquitectos*, 225.
- DOMINGUES, Álvaro (2006) Cidade e Democracia: 30 anos de transformação urbana em Portugal, Lisboa.
- BABO, António Pérez (2006) Dos serviços à infraestrutura que os possibilita, *Jornal Arquitectos*, 225.
- DOMINGUES, Álvaro (2011) Vida no Campo, Porto.
- FURTADO, Gonçalo; Macedo, Rosa (2012) Rural e Urbano: Da Urbanização do Rural à Ruralização do Urbano, *Arqa*, 101.
- PINTO, Paulo Tormenta (2013) Pela CRIL de Algés à Expo com Pedro Botelho, *PASSAGENS*, 1.

<sup>41</sup> GUIMARÃES, Carlos M.; MOREIRA, Paulo (2013) A Quimera do TGV, *Jornal Arquitectos*, 248, 188-199.

<sup>42</sup> Concurso público para a concessão RAV Poceirão-Caia – Estação Évora Norte – Arquivo Souto Moura Arquitectos, S.A.

PINTO, Paulo Tormenta (2011) Suburbia: Metropolitanismo no Portugal Contemporâneo, Pós – Revista do Programa de Pós-Graduação em Arquitectura e Urbanismo da FAUUSP, 30.

MARTINS, Ivo Poças (2012) A cidade é continua, o campo continua!, *Arqa*, 101.

CALHEIROS, António; DUQUE, Eduardo Jorge (2012) A Contraurbanização: paisagem e humanidade, VII Congresso Português de Sociologia, Porto

BAPTISTA, Luis Santiago (2012) Persistências rurais: entre a revelação crítica da realidade e a proposta ingénue da sua transformação, *Arqa*, 101.

GUIMARÃES, Carlos M.; MOREIRA, Paulo (2013) A Quimera do TGV, *Jornal Arquitectos*, 248, 188-199.

<sup>43</sup> Conferência “Inside a Creative Mind: Eduardo Souto de Moura” – 2 de Junho de 2016