

AGUALVA-CACÉM E A ÁREA METROPOLITANA DE LISBOA
RELAÇÃO ENTRE A EVOLUÇÃO URBANA E AS INFRAESTRUTURAS DE MOBILIDADE

CENTRO CULTURAL DA ROMEIRA

Trabalho para obtenção do grau de Mestre em Arquitetura

Discente

Tiago da Silva Teixeira | N°60733

Docentes

Professora Mafalda Sampayo (Vertente Teórica)

Professor Pedro Mendes (Vertente Prática)

ISCTE-IUL

MIA - Mestrado Integrado em Arquitetura

Outubro de 2018

AGRADECIMENTOS

À Professora Mafalda, por todo o ensinamento que me proporcionou, pela longa paciência e GRANDE ajuda no meu trabalho. Pela oportunidade de integrar o PNUM e por toda a boa-disposição. A si, um especial obrigado;

Ao Professor Pedro Mendes, pelo excelente acompanhamento do meu projeto e por me ajudar a crescer enquanto arquiteto;

À Róias, pela presença constante ao meu lado, por todas as palavras de carinho e por todos os bons momentos. Obrigado por seres quem és, Norte Glaciar;

A toda a minha família, pelo amor e conforto. À minha mãe, por acreditar em mim. Ao meu pai, pelo apoio constante. À minha irmã, pelos momentos divertidos. À Estrelinha por ser a minha fiel companhia. Obrigado por estarem lá por mim;

Às minhas colegas de grupo por todos os momentos passados. À Ana, por ser um exemplo a seguir, à Diana, pelos risos e pelo humor e à Eunice, pelas palavras de ânimo;

A todos os meus amigos do ISCTE, pelos melhores momentos da minha vida e por serem a melhor família académica de sempre;

A todos os conhecidos e amigos, pelo forte apoio nesta longa jornada.

A todos um enorme obrigado.

ÍNDICE GERAL

09_[1] - VERTENTE TEÓRICA

Agualva-Cacém e a Área Metropolitana de Lisboa
Relação entre a Evolução Urbana e as Infraestruturas de Mobilidade

21_[1.0] - Introdução

31_[1.1] - Contexto Histórico - do Centro consolidado ao (sub)urbano descontínuo

45_[1.2] - A Metrópole Dividida e Difusa

61_[1.3] - Infraestruturas de Mobilidade nas Áreas Metropolitanas

79_[1.4] - Reflexão sobre a cidade de Agualva-Cacém

95_[1.5] - Considerações Finais

101_[1.6] - Bibliografia

107_[2] - VERTENTE PRÁTICA

Percurso pedonal e ciclável Alenquer/ rio Tejo e Centro Cultural da Romeira

115_[2.0] - Introdução

119_[2.1] - Estratégia de Grupo - Percurso pedonal e ciclável entre Alenquer e o rio Tejo

133_[2.2] - Projeto Individual - Centro Cultural da Romeira

157_[2.3] - Desenhos Técnicos de Projeto

181_[3] - ANEXOS

182_Anexo 1 - Enunciado do exercício prático de Projeto Final de Arquitetura

188_Anexo 2 - Artigo inserido no “PNUM 2018: A produção do Território - Formas, Processos, Designios”

[1]

VERTENTE TEÓRICA

Orientadora: Professora Mafalda Sampayo

AGUALVA-CACÉM E A ÁREA METROPOLITANA DE LISBOA
RELAÇÃO ENTRE A EVOLUÇÃO URBANA E AS INFRAESTRUTURAS DE MOBILIDADE

RESUMO

O aumento demográfico acentuado na cidade de Lisboa provoca o crescimento do aglomerado e a consequente evolução da mancha urbana, para fora dos seus limites. Desta maneira, existe uma expansão periférica, dispersa por um vasto território, criando uma entidade metropolitana baseada na relação centro-periferia.

O objetivo deste trabalho teórico é sistematizar o processo de crescimento da cidade de Lisboa e da sua área metropolitana, ao perceber de que forma é que as infraestruturas de mobilidade conseguem influenciar o mesmo. Esta análise realiza-se através do caso de estudo da cidade de Agualva-Cacém, estando a presente dissertação organizada em quatro momentos principais.

Mostra-se de que modo evoluiu a cidade de Lisboa e a sua periferia, através da análise de documentos cartográficos, onde se evidencia o desenvolvimento faseado dos seus núcleos urbanos. A segunda metade do século XX marca o início mais acentuado desta expansão, com o processo de suburbanização da área metropolitana de Lisboa. Assim, reconhece-se uma progressão espontânea de todo o território metropolitano.

Pela falta de um planeamento e gestão coe-

rentes, a área urbana evolui em forma de mancha de óleo, seguindo as vias preexistentes. Através deste acontecimento, pequenas centralidades periféricas vão surgindo, e desta forma, a área metropolitana transforma-se numa entidade policêntrica.

Identificam-se as infraestruturas de mobilidade como as grandes vias de suporte de todo o território urbanizado. Estas infraestruturas, juntamente com os diferentes tipos de transporte, colaboram na expansão da mancha de óleo, influenciando o seu crescimento de diversas maneiras. Na dualidade entre transporte público e transporte privado, o habitante urbano escolhe a maneira como se desloca dentro da região metrópole.

Agualva-Cacém é apresentada como um exemplo de centralidade periférica que vive dependente das ligações à cidade-centro. A cidade procura crescer corretamente, de maneira a contrariar a ideia de cidade “sem forma” ou cidade “sem modelo” dos subúrbios.

Palavras-Chave

Agualva-Cacém, Áreas Metropolitanas, Centralidades Periféricas, Cidade-Centro, Infraestruturas de Mobilidade, Subúrbios

ABSTRACT

The demographic increase in the city of Lisbon causes the population growth and the consequent evolution of the urban area outside its limits. In this way, the peripheral expansion spreads over a vast territory, creating a metropolitan entity based on the center-periphery connections.

The intention of this academic work is to systematize the growth process of the city of Lisbon and its metropolitan area, by realizing how the mobility infrastructures can influence it. This analysis is made through the case study of the city Agualva-Cacém and the present dissertation is organized in four main moments.

Lisbon and its suburbs have evolved, and by the analysis of cartographic documents, is possible to show the phased development of these urban centers. The second half of the twentieth century marks the beginning of this expansion, through the process of Lisbon Metropolis suburbanization. Is possible to recognize a spontaneous progression of the entire metropolitan territory.

Because of the absence of a coherent planning and management, the urban area evolves in the form of urban sprawl, following preexisting roads. By this event, small peripheral centralities are emerging,

and the metropolitan area becomes a polycentric entity.

Mobility infrastructures are identified as the main support routes of the entire urbanized territory. These infrastructures, together with the different types of transport, contribute to the expansion of the urban sprawl, influencing its evolution in several ways. In the duality between public and private transport, the urban inhabitant can choose the way he moves inside the metropolis region.

Agualva-Cacém is presented as an example of peripheral centrality that lives dependent of the connections to the city-center. The city tries to grow correctly, in order to counteract the idea of “formless” or “no model” city of the suburbs.

Keywords

Agualva-Cacém, Metropolitan Areas, Peripheral Centralities, City-Center, Mobility Infrastructures, Suburbs

ÍNDICE

21_[1.0] - INTRODUÇÃO

- 23_1. Contexto
- 24_2. Especificação do Tema
- 24_3. Questões
- 25_4. Objetivos e Hipóteses
- 25_5. Justificação da Importância do Estudo e Motivação
- 26_6. Contribuição Científica
- 26_7. Estado da Arte
- 27_8. Estrutura da Dissertação

31_[1.1] - CONTEXTO HISTÓRICO - do Centro consolidado ao (sub)urbano descontínuo

- 33_1. Lisboa - Centro de uma Área Metropolitana
- 39_2. Agualva-Cacém - Centro (Sub)urbano

45_[1.2] - A METRÓPOLE DIVIDIDA E DIFUSA

- 47_1. O Processo de Suburbanização
- 55_2. As Novas Centralidades

61_[1.3] - INFRAESTRUTURAS DE MOBILIDADE NAS ÁREAS METROPOLITANAS

- 63_1. A Ligação entre as Centralidades
- 69_2. O Papel das Infraestruturas e Transportes Coletivos
- 73_3. O Papel do Automóvel nas Áreas Metropolitanas

79_[1.4] - REFLEXÃO SOBRE A CIDADE DE AGUALVA-CACÉM

- 81_1. Agualva-Cacém - Centralidade Periférica e o Programa POLIS
- 87_2. Comboios Suburbanos - Linha de Sintra
- 91_3. Itinerário Complementar 19

95_[1.5] - CONSIDERAÇÕES FINAIS

101_[1.6] - BIBLIOGRAFIA

ÍNDICE DE FIGURAS

32_Figura 1 - “Termo” de Lisboa e concelhos envolventes_1385-2018

Fonte: Desenho de autor com informação de desenho de Vieira da Silva e com leitura de cartografia mais atualizada de Lisboa.

Silva, A. V. (1968). *Dispersos*. Vol 1. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa.

34_Figura 2 - Crescimento da cidade de Lisboa_1147-2018

Fonte: Desenho de autor com informação de desenho de Cristina Cavaco e com leitura de cartografia mais atualizada de Lisboa.

Cavaco, C. (2001). *Transmodernidade e experiência do espaço. Periferia e periferias na problemática da sociedade contemporânea*.

Lisboa: Faculdade de Arquitetura de Lisboa da Universidade Técnica de Lisboa. Dissertação de Mestrado.

37_Figura 3 - Plano Diretor de Urbanização de Lisboa_1948 (Étienne de Gröer)

Fonte: GEO - Gabinete de Estudos Olissiponenses

Marat-Mendes, T.; Sampayo, M.T. de. (2010). Étienne de Gröer: the scales of urban intervention in the Lisbon territory. In 1st International Meeting European Architectural History Network. Guimarães: European Architectural History Network.

38_Figura 4 - Ribeira das Jardas e a cidade de Agualva-Cacém

Fonte: Fotografia de Carolina Roias_2018.

41_Figura 5 - Carta Militar de Portugal_1939. Aglomerado de Agualva, Algueirão/ Mem Martins e Rio de Mouro

Fonte: Centro de Informação Geoespacial do Exército/ Lourenço, A. C. (1997). *Agualva. Primeiras ocupações. O aglomerado rural. Caracterização Social*. *Jornal dos Arquitetos*. Diretor Michel Toussaint. Ano XV, nº171/ 172 (junho 1997), pp. 23-24.

42_Figura 6 - Carta Militar de Portugal_1962. Aglomerado de Agualva, Algueirão/ Mem Martins e Rio de Mouro

Fonte: Centro de Informação Geoespacial do Exército/ Lourenço, A. C. (1997). *Agualva. Primeiras ocupações. O aglomerado rural. Caracterização Social*. *Jornal dos Arquitetos*. Diretor Michel Toussaint. Ano XV, nº171/ 172 (junho 1997), pp. 23-24.

43_Figura 7 - Carta Militar de Portugal_1992. Aglomerado de Agualva, Algueirão/ Mem Martins e Rio de Mouro

Fonte: Centro de Informação Geoespacial do Exército/ Lourenço, A. C. (1997). *Agualva. Primeiras ocupações. O aglomerado rural. Caracterização Social*. *Jornal dos Arquitetos*. Diretor Michel Toussaint. Ano XV, nº171/ 172 (junho 1997), pp. 23-24.

46_Figura 8 - Plano Diretor da Região de Lisboa_1964

Fonte: Arquivo do Ministério das Obras Públicas

Ferreira, B. (2014). *Plano Diretor da Região de Lisboa – O primeiro instrumento de planeamento territorial para a Área Metropolitana de Lisboa*. In “Arquiteturas do Mar, da Terra e do Ar. A Arquitetura e o Urbanismo na Geografia e na Cultura”. Volume II (13-15 outubro). Lisboa: Academia de Escolas de Arquitetura e Urbanismo de Língua Portuguesa, pp. 246-258.

49_Figura 9 - Mancha de óleo presente na Grande Lisboa (área urbanizada representada a preto)

Fonte: Desenho de autor com informação de imagem retirada do Google Maps.

52_Figura 10 - Lisboa e a sua área metropolitana (José Augusto França)

Fonte: Desenho de José Augusto França/ Caria Lopes, J. (2017). *A mancha, a linha e o ponto. A metropolização de Lisboa revisitada*.

Estudo Prévio 12. Lisboa: CEACTION/ UAL – Centro de Estudos de Arquitetura, Cidade e Território da Universidade Autónoma de Lisboa.

53_Figura 11 - Coroas suburbanas da AML (Eduardo Brito-Henriques)

Fonte: Brito-Henriques, E. (2017). *Arruinamento e regeneração do espaço edificado na metrópole do século XXI: o caso de Lisboa*.

EURE. Volume 43, nº 128 (janeiro 2017). Chile: Pontificia Universidad Católica de Chile.

54_Figura 12 - “A cidade como um ovo” (Cedric Price)

Fonte: <https://geoarchitecture.wordpress.com/2015/08/24/the-urban-hyperobject/cedric-price-city-a-an-egg/> (consultado em Setembro de 2018).

57_Figura 13 - População de Lisboa e da AML

Fonte: Desenho de autor com informação de valores do Instituto Nacional de Estatística (INE).

59_Figura 14 - Urbanização difusa e centralidades periféricas da AML

Fonte: Desenho de autor com informação de desenho do Antepiano PDRL de 1964.

Arquivo do Ministério das Obras Públicas/ Ferreira, B. (2014). *Plano Diretor da Região de Lisboa – O primeiro instrumento de planeamento territorial para a Área Metropolitana de Lisboa*. In “Arquiteturas do Mar, da Terra e do Ar. A Arquitetura e o Urbanismo na Geografia e na Cultura”. Volume II (13-15 outubro). Lisboa: Academia de Escolas de Arquitetura e Urbanismo de Língua Portuguesa, pp. 246-258.

62_Figura 15 - Deslocações para o trabalho com destino a Lisboa_1998

Fonte: Atlas da Área Metropolitana de Lisboa/ Julião, R. P. (2003). *Mobilidade e acessibilidade metropolitanas*. In José António Tenedório (Coordenação) - *Atlas da Área Metropolitana de Lisboa*, pp. 227-243.

65_Figura 16 - Infraestruturação pública vs Urbanização Privada

Fonte: Desenho de Vítor Casimiro_1985/ Ferreira, B. M. (2013). Optimist Suburbia: o início da Metrópole Contemporânea. Leitura crítica sobre a configuração urbano-arquitetónica da periferia norte da cidade de Lisboa. In Livro de Atas do 2º CIHEL e 1ºCCRSEEL (11-15 março). Lisboa: Laboratório Nacional de Engenharia Civil, pp.113-114.

67_Figura 17 - A fragmentação do desenho urbano

Fonte: Fotografia de autor_2018.

68_Figura 18 - Confronto entre o transporte individual e o transporte público

Fonte: Stüssi, R.; Pérez Babo, A.; Ribeiro, S.H. (2011). Acessibilidade, Mobilidade e Logística. DGOTDU. Diretor Vítor Campos. Série Política de cidades. Volume 6 (setembro 2011). Lisboa: Direção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano, p. 57.

71_Figura 19 - Confronto entre a rede rodoviária (esquerda) e a rede ferroviária (direita) da AML

Fonte: Desenho de autor com informação de desenhos da DGTT/ DTL e com leitura de cartografia mais atualizada de Lisboa. Direção-Geral de Transportes Terrestres/ Delegação de Transportes de Lisboa (DGTT/ DTL) (2000). Mobilidade e Transportes na AML – 2000 (Coordenação José Manuel Leitão). Diretora Isabel Seabra (fevereiro 2000). Lisboa: DGTT/ DTL.

72_Figura 20 - O automóvel e os obstáculos no desenho urbano

Fonte: Fotografia de autor_2018.

76_Figura 21 - A imposição do automóvel no espaço público #1

Fonte: Fotografia de autor_2018.

77_Figura 22 - A imposição do automóvel no espaço público #2

Fonte: Fotografia de autor_2018.

80_Figura 23 - Agualva-Cacém, uma centralidade periférica

Fonte: Fotografia de autor_2018.

83_Figura 24 - Planta Síntese do Plano de Pormenor da Área Central do Cacém (atelier RISCO)

Fonte: https://www.risco.org/projects/area-central-do-cacem_17 (consultado em Outubro de 2018)

84_Figura 25 - Esquisso sobre a área intervencionada (atelier RISCO)

Fonte: https://www.risco.org/projects/area-central-do-cacem_17 (consultado em Outubro de 2018)

85_Figura 26 - Parque Urbano de Agualva-Cacém_2018

Fonte: Fotografia de autor_2018.

86_Figura 27 - Esquema dos Comboios Suburbanos da AML (adaptado)

Fonte: <http://www.tudosobresintra.com/2012/12/cp-anuncia-novo-zonamento-tarifario-nos.html> (consultado em Outubro de 2018)

89_Figura 28 - Comboios suburbanos e a estação ferroviária de Agualva-Cacém

Fonte: Fotografia de autor_2018.

90_Figura 29 - Antigo troço do IC19_1960 (adaptado)

Fonte: <https://biclaranja.blogs.sapo.pt/e-n-249-km-19-1203815> (consultado em Outubro de 2018)

93_Figura 30 - Troço do IC19, perto da cidade de Agualva-Cacém

Fonte: Fotografia de autor_2018.

LISTA DE ABREVIATURAS

AML - Área Metropolitana de Lisboa

IC19 - Itinerário Complementar 19

PDM - Plano Diretor Municipal

PDRL - Plano Diretor da Região de Lisboa

PROT - Plano Regional de Ordenamento do Território

[1.0] INTRODUÇÃO

*"o falhanço das cidades, hoje, é um falhanço da intelectualidade
por não ter sabido vê-la como sistema vivo"*

(Portas, 2005a, p.323)

1. Contexto

A Cidade é definida por ser um espaço em constante mudança e transformação. Assemelha-se a um organismo à escala global, que se vai adaptando e desenvolvendo, consoante as necessidades e dependências de quem a habita. Apesar de apresentar limites físicos, a cidade não é um espaço regular e totalmente definido. A sua fisionomia vai-se alterando a diferentes ritmos de velocidade, onde o crescimento cria novos espaços e relações com outros territórios periféricos.

Devido a profundas transformações na maneira como se vive a cidade, o século XX marca uma nova etapa do desenvolvimento urbano. O êxodo rural que se sentiu um pouco por todo o mundo, fez com que as cidades crescessem, e assim, as áreas urbanizadas conquistam espaços vazios que se encontram nas suas periferias. É a partir deste acontecimento que pequenas aglomerações surgem, dando lugar a processos de suburbanização destes novos territórios. É este o principal tema deste trabalho teórico, onde o propósito é conseguir evidenciar as principais transformações que aconteceram, através do crescimento urbano dos séculos XX e XXI, na metrópole de Lisboa. Este desenvolvimento ajuda a identificar e a perceber a situação atual de muitas áreas

metropolitanas.

O crescimento da cidade-centro é acompanhado do desenvolvimento das aglomerações urbanas periféricas, onde elas se tornam novas centralidades. Muitas das atividades e funções localizadas nos centros das metrópoles encontram novos lugares na periferia, onde há novas oportunidades de negócio.

Ao acompanhar este desenvolvimento, as áreas urbanizadas vêm-se ancoradas a diferentes infraestruturas, que ajudam na organização e eficiências das mesmas. Aqui, as infraestruturas de mobilidade são bastante importantes, pois são estas que conseguem criar as ligações necessárias entre os diferentes núcleos urbanos de uma área metropolitana. Os avanços da expansão urbana são sobretudo lineares, pois os movimentos pendulares dos diferentes meios de conexão auxiliam as ligações ao centro.

A evolução das infraestruturas que suportam este processo é responsável pelo desenvolvimento das grandes metrópoles. A área metropolitana, com as suas infraestruturas bem articuladas (rede viária e eixos de ligações), deve permitir que os habitantes da mesma possam usufruir das vantagens de uma vasta rede de comunicações.

2. Especificação do tema

Os temas da morfologia urbana e do crescimento das cidades são temas de carácter intemporal, devido à constante transformação dos espaços urbanos e da relação existente entre o Homem e os lugares habitados. É necessário entender como é que as cidades podem crescer de uma maneira organizada, prática e sustentável, para conseguir obter áreas metropolitanas eficientes e capazes de atender às necessidades das populações.

Com o crescimento demográfico dos centros urbanos, os limites das cidades expandem-se indo ao encontro de outros, onde as diferentes entidades territoriais acabam por se encontrar. Ao chegar a um ponto onde se vê um grande aumento da área urbanizada (em que os limites das cidades são muito próximos uns dos outros), a entidade territorial passa a ser vista como um todo, e isto é o começo para a criação de uma área metropolitana.

Os centros urbanos não “vivem sozinhos” e mantêm relações com outros núcleos urbanos vizinhos, onde as infraestruturas de mobilidade desempenham um papel fundamental na estruturação e organização da metrópole. Através de sistemas de transportes e vias capazes de sustentar pequenos fluxos migratórios, os habitantes urbanos vêem-se

dependentes destas infraestruturas para alcançar a cidade-centro e, geralmente, é esta que concentra e agrega os polos de trabalho, polos comerciais, polos académicos, entre outros.

Para este trabalho, foi escolhido o caso de estudo da cidade de Aqualva-Cacém, e com ela pretende-se mostrar como se formam os diferentes subúrbios, inseridos numa ampla área metropolitana. Esta expansão é um exemplo de como a área urbanizada, denominada de mancha de óleo (urban sprawl), cresce e vive dependente da cidade de Lisboa. Ao entender o funcionamento destas áreas periféricas, percebe-se os novos desafios impostos à cidade-centro. Quanto às infraestruturas, estas continuarão a desempenhar o seu papel de fio condutor, inserindo-se na paisagem humanizada.

3. Questões

Os temas estudados e apresentados neste trabalho teórico são temas relativamente recentes, onde se colocam questões iniciais, de maneira a haver uma melhor compreensão do estudo. Assim, são escolhidas seis questões, que serão abordadas ao longo da dissertação:

1. Que motivos originam a saída de população da cidade-centro para outros núcleos urbanos?
2. Como é que estes núcleos se integram, na perspetiva de uma região metropolitana emergente?
3. De que forma é que os núcleos periféricos das grandes cidades podem crescer e como é que a sua condição geográfica afeta as pessoas que vivem nestes territórios?
4. Como é que estes núcleos se interligam, de maneira a criar inúmeras possibilidades de relações, entre todas as partes da Área Metropolitana?
5. Que papel desempenham as infraestruturas que estão presentes nas diferentes regiões metropolitanas, especificamente a de Lisboa?
6. Como é que a cidade-centro se adapta a estas transformações que vão ocorrendo na sua periferia e que tipo de desafios ou oportunidades podem surgir?
7. Na perspetiva da cidade de Aqualva-Cacém, como é que esta pode crescer de um modo funcional e organizado?

4. Objectivos e hipóteses

O principal objetivo deste estudo é compreender os desafios atuais do crescimento da mancha

de óleo, na área metropolitana de Lisboa. As questões apresentadas anteriormente estão presentes no dia-a-dia de milhares de pessoas que vivem e habitam as cidades e regiões metropolitanas, pelo que estes assuntos têm implicações ao nível do desenho urbano e aspeto social.

Apresentando-se como uma crítica ao ambiente suburbano, descontrolado e difuso da Região de Lisboa, os objetivos secundários passam por compreender o movimento das populações que são dependentes das infraestruturas urbanas. Para tal, é necessário analisar como se ligam as diferentes centralidades e perceber de que modo é que existe uma relação entre a evolução urbana e as infraestruturas de mobilidade presentes no interior das regiões metropolitanas.

5. Justificação da importância do estudo e motivação

A importância deste estudo justifica-se na constante transformação e adaptação dos territórios urbanos, face às consequências do crescimento descontrolado e desorganizado das metrópoles.

Este estudo realiza uma análise aos territórios periféricos da cidade de Lisboa, observando o

crescimento da sua área urbanizada fora dos limites da cidade, percebe-se a existência de uma diversidade de edificado, onde a evolução inicial é lenta e a falta de planeamento corrompe uma ideia de continuidade e organização. Assim, justifica-se a importância deste tema ao entender que este assunto mantém relações, não apenas com a área da Arquitetura e do Urbanismo, mas com áreas como a Sociologia, a Economia e, até mesmo, a área da Política.

Existem diferentes estudos e escritos realizados sobre este tema, com autores nacionais bastante influentes no estudo da morfologia urbana. Este trabalho pretende, assim, apresentar uma visão mais objetiva do que é o tema do “subúrbio” e de como este se integra com a cidade-centro, criando uma rede de ligações e acessibilidades.

A importância deste estudo justifica-se no esclarecimento das questões iniciais apresentadas, onde se pretende evidenciar um dos temas do Urbanismo do século XX: a evolução da área edificada, além dos limites das cidades históricas.

6. Contribuição Científica

Este trabalho pretende ser um contributo para o entendimento da evolução histórica das cida-

des e das áreas metropolitanas, cruzando a análise das suas infraestruturas, bem como o tipo de evolução que está presente nas mesmas.

Com esta pesquisa, tornou-se possível entender que esta evolução se deve grande parte às infraestruturas presentes, e que estas contribuíram no aparecimento de uma região metrópole.

Esta investigação foi apresentada no “PNUM 2018 - A Produção do Território: Formas, Processos, Desígnios” na cidade do Porto, através da submissão do artigo “Lisboa e a sua Área Metropolitana: Infraestruturas de Conexão”, autoria de Tiago Teixeira e Mafalda Sampayo (Anexo 2).

7. Estado da Arte

No processo de entendimento da expansão urbana e das infraestruturas de mobilidade, é de referir que há estudos de autores bastante influentes. Ao longo do texto, vários temas são abordados, onde se pode destacar autores nacionais, como o arquiteto Nuno Portas (2005a; 2005b; 2007, 2011) ou o geógrafo Álvaro Domingues (2006, 2007, 2011).

No contexto histórico salienta-se o autor António Oliveira Marques (2003), no caso de Lisboa, aprofundando o conhecimento histórico sobre a ci-

dade e a sua periferia; e no caso de Agualva-Cacém, os autores João Cabral, Jorge Maia e Ana Lourenço, através de escritos presentes no *Jornal dos Arquitectos* (1997).

Sobre o tema da cidade expandida e alargada, bem como do tema das infraestruturas de mobilidade presentes na paisagem construída, destacam-se autores internacionais como a geógrafa Jacqueline Beaujeu-Garnier (1997) ou os historiadores Françoise Choay (1965) e Spiro Kostof (1992), entre outros.

Entre os textos de autores nacionais, há um grande conjunto de obras escritas que retratam os temas da Morfologia Urbana, num contexto português. É de salientar os dois volumes das Políticas Urbanas, de Nuno Portas, Álvaro Domingues e João Cabral. Estes textos retratam a cidade expandida, que foi crescendo dando lugar ao que hoje se chama de área metropolitana. A carência de gestão e planeamento trouxe diversos problemas a este tipo de cidade. A fraca consolidação da área edificada transmite uma ideia de desenho urbano difuso, onde se torna complicado a implementação de uma estratégia urbanística eficiente.

8. Estrutura da dissertação

Este trabalho teórico é estruturado por quatro capítulos, de acordo com os temas que serão apresentados e analisados. Assim, o primeiro capítulo pretende contextualizar na História, a evolução da cidade de Lisboa e de como a sua área metropolitana foi crescendo e evoluindo. Neste capítulo, será ainda apresentada uma breve descrição do caso de estudo: a cidade de Agualva-Cacém. É descrito como este subúrbio evoluiu de um pequeno núcleo urbano, até chegar aos dias de hoje como uma das maiores centralidades da região de Lisboa.

Depois deste contexto, o segundo capítulo apresenta a ideia de uma metrópole dividida e distribuída de uma maneira aleatória (este acontecimento é notório em todo o espaço urbano). Neste capítulo, pretende-se mostrar a verdadeira essência de uma região metropolitana que foi crescendo com base num plano débil, mostrando os efeitos da dependência à cidade-centro. Aqui, é referida a importância destas novas centralidades suburbanas, que cada vez mais, vão ganhando uma maior autonomia.

No terceiro capítulo, a pesquisa centra-se no tema das infraestruturas de mobilidade. Refere-se a importância destas na organização da metrópole, e como conseguem “coser” o tecido urbano desorgani-

zado. Neste capítulo, os transportes públicos são os elementos ligados à questão da mobilidade que dão sentido às ligações pretendidas. Assim, o objetivo é realçar o valor destas infraestruturas, nunca esquecendo as perspectivas da cidade-centro (Lisboa) e do subúrbio.

O quarto e último capítulo é inteiramente reservado ao caso de estudo (Aqualva-Cacém). Pretende-se aprofundar a reflexão sobre os temas abordados, usando esta cidade como referência. Descreve-se a dependência de Aqualva-Cacém a Lisboa, assim como, as suas ligações viárias. Aqui, as infraestruturas de mobilidade que conectam os dois centros urbanos ganham visibilidade, devido à sua importância na estruturação e desenvolvimento da região Sintra-Lisboa.

Em conclusão, este trabalho teórico procura organizar uma leitura sobre os diferentes tópicos da evolução da mancha de óleo, uma das condicionantes atuais do exercício de fazer a cidade.

[1.1]

CONTEXTO HISTÓRICO

Do centro consolidado ao (sub)urbano descontínuo

“a cidade lenta e compacta, de limites mais ou menos precisos e monocêntrica, vive agora numa relação dinâmica com uma outra cidade/ território urbanizado construído por um padrão desigual de compactação e dispersão, de mono e plurifuncionalidade.”

(Domingues, 2006, p.20)

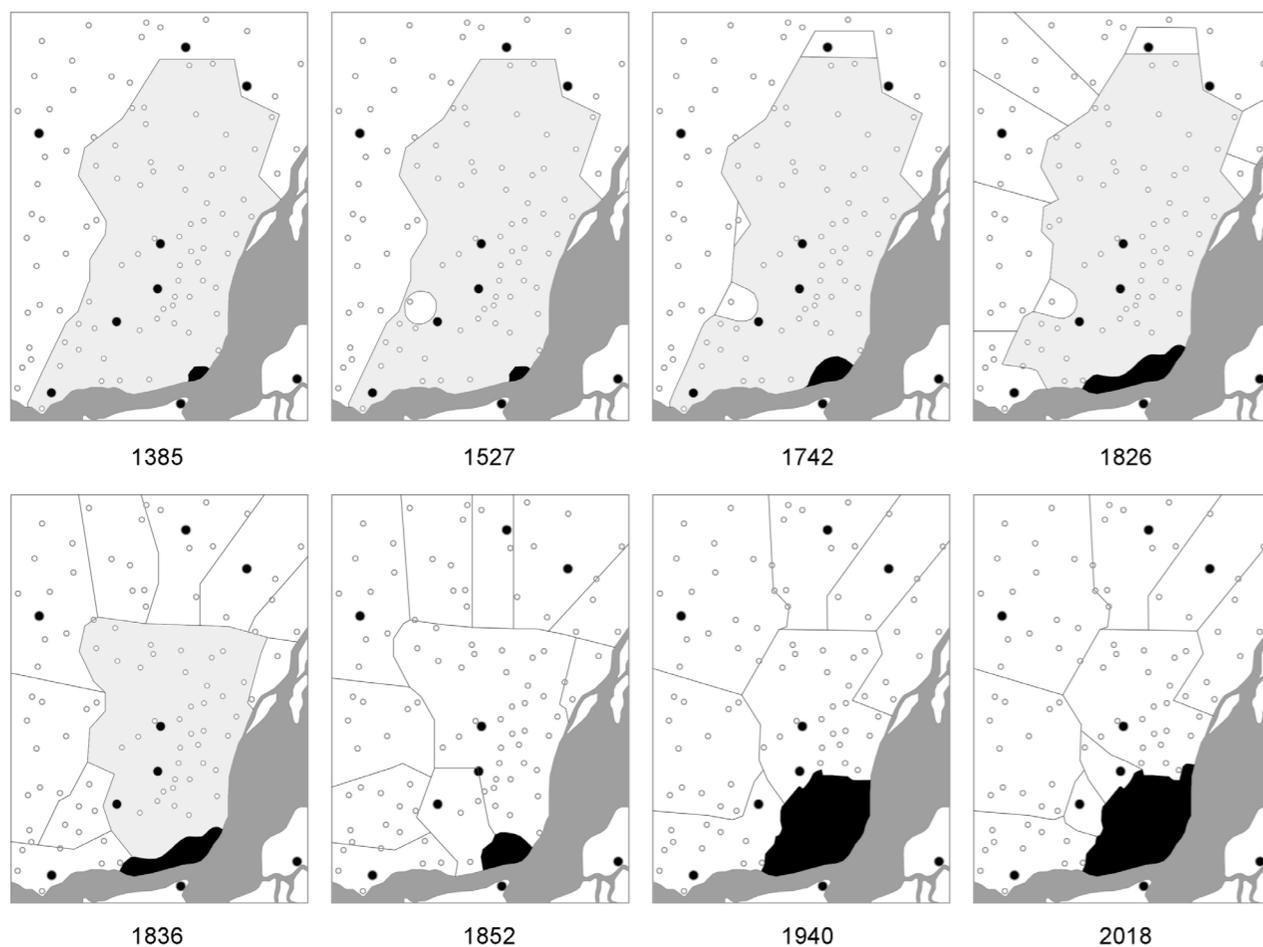


Figura 1 - "Termo" de Lisboa e concelhos envolventes_1385-2018

1. Lisboa – centro de uma Área Metropolitana

A cidade de Lisboa possui uma importância regional, associada a uma extensa área metropolitana. Este conceito, sendo relativamente recente (1991), corresponde a um vasto território que engloba Lisboa e pequenos núcleos urbanos envolventes (Marques, 2003). Atualmente, a Área Metropolitana de Lisboa (AML) contém dezoito municípios, entre a Grande Lisboa e a Península de Setúbal, onde vivem, aproximadamente, três milhões de pessoas (Instituto Nacional de Estatística - INE).

Ao longo dos tempos, outras denominações são dadas a este território e o que mais se destaca é o conceito de "termo", tendo sido aplicado desde a Idade Média até ao Liberalismo Oitocentista. Segundo o historiador Oliveira Marques (2003), todos os povoados incluídos no "termo" estabelecem uma unidade, onde as pequenas aglomerações conseguem substanciar a cidade principal.

Em meados do século XII, a região próxima do Estuário do Tejo compreende quatro grandes áreas administrativas, cada uma com um "termo" próprio. Estas são Lisboa e Sintra, na margem norte; Almada e Palmela, na margem sul. Aqui, as ligações entre as margens do rio Tejo datam ainda do Período Romano, e com o passar dos séculos, os demais

desenvolvimentos que se fizeram sentir, quer económicos quer sociais, permitiram uma divisão destas quatro unidades em concelhos mais pequenos. Como mostra a figura 1, o "termo" de Lisboa sofreu alterações de perímetro, ao longo de vários séculos, sendo extinto com um decreto de 11 de Setembro de 1852 (Silva, 1968). Com a extinção do "termo", outros concelhos vão surgindo, e assim, criou-se uma nova imagem da região de Lisboa e das suas áreas envolventes.

À medida que este processo se vai desenvolvendo, há momentos na história que auxiliam o crescimento e a expansão dos grandes centros urbanos. Acontecimentos como a Revolução Industrial ou as duas Grandes Guerras incentivam a saída das populações rurais, em direção às grandes cidades (Pelletier e Delfante, 2000). Assiste-se, assim, a uma nova etapa da história da expansão urbana, onde se regista um forte crescimento de várias cidades europeias, inclusive Lisboa como se pode observar na figura 2. O forte crescimento populacional marca o desenvolvimento desta cidade, que entre 1900 e 1940, duplica a sua população (Dias, 1947). À semelhança de outras capitais europeias, começa-se a programar Lisboa a uma maior escala, que até então, confrontava os seus limites com a via de cintura dos caminhos-de-ferro (Salgueiro, 2001).

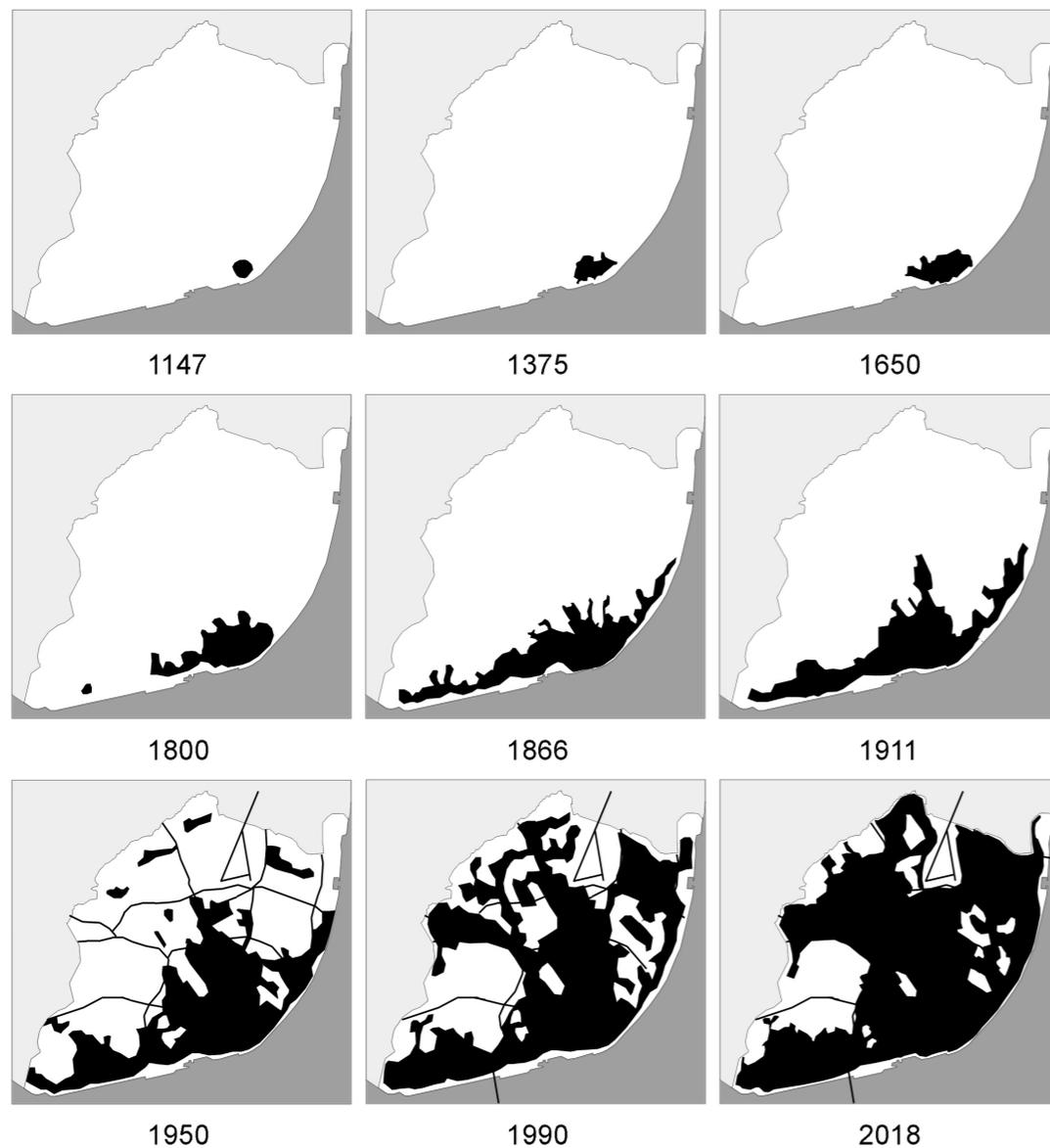


Figura 2 - Crescimento da cidade de Lisboa_1147-2018

Contudo, este aumento de população traz um grave problema. Devido à enorme concentração de atividades no centro e à falta de alojamentos, parte da população procura certas necessidades fora das cidades históricas, em negação ao que acontecia anteriormente. Nas décadas de 60 e 70, o êxodo rural em massa e o regresso de portugueses das ex-colónias originam periferias extensas e zonas suburbanas descontroladas. Enquanto que se sente um decréscimo populacional na cidade de Lisboa, os restantes municípios aumentam a sua população, sendo o concelho de Sintra aquele que apresenta valores mais altos. Isto acontece devido à desindustrialização, à expansão das atividades económicas e à perda da atratividade dos principais centros, favorecendo o crescimento das novas centralidades. Esta desaceleração do crescimento dos centros históricos resulta de importantes migrações que acontecem no interior da AML, levando populações a trocar a cidade principal, por outras localidades periféricas. Ocorre assim, a suburbanização – a conquista de territórios rurais e a sua transformação em espaços urbanos (Soares e Domingues, 2003). Em muitos dos casos presentes na periferia de Lisboa, a suburbanização “avança” através de promoções imobiliárias de carácter ilegal, somando-se a falta de um planeamento e gestão coerentes (Portas et al, 2007).

As consequências deste processo são negativas para o centro da AML: “o avanço da suburbanização em ambas as margens (...) terá sido o aspeto mais notório, a par da crescente terciarização de vastas áreas residenciais antigas da cidade de Lisboa. (...) provocou um envelhecimento e consequente perda da população da cidade...” (Soares e Domingues, 2003, p.121).

Havendo uma extensão da mancha suburbana, as zonas edificadas expandem-se através do melhoramento dos eixos de ligação centro - periferia. Assim, a margem sul desenvolve-se através do arco ribeirinho do Tejo, onde o rio é o meio de ligação ao centro, enquanto que a margem norte se desenvolve sobre um arco periférico, imediatamente conectado a Lisboa (Soares e Domingues, 2003). A ideia da existência de uma cidade contínua, que mantém relações e ligações entre a cidade-centro e as cidades-satélite passa a ser um facto, convertendo as zonas próximas da cidade em extensos dormitórios (Marques, 2003). Atualmente, como refere Oliveira Marques (2003, p.26) “deixou de fazer sentido falar de Lisboa, de Sintra, de Cascais ou de Almada como elementos totalmente distintos. A “Grande Lisboa”, a “Área Metropolitana de Lisboa” substitui-se-lhes”.

O crescimento para além dos limites administrativos da cidade resulta na criação do primeiro

Plano Diretor da Região de Lisboa (PDRL – inícios da década de 60). Este plano projeta uma estruturação alargada da região, ajudando o desenvolvimento de uma área metropolitana emergente e propõe uma ocupação urbana, baseada nos principais eixos de transportes e infraestruturas.

Posteriormente, o Plano Regional de Ordenamento do Território (PROT – década de 90) estabelece um pensamento coerente no planeamento estratégico da Região de Lisboa e Vale do Tejo. Enquadra a prática de desenvolvimento económico e social e “*estabelece princípios de estruturação e organização do território metropolitano onde a rede de centralidades urbanas, as conexões metropolitanas e regionais, através das infraestruturas de transportes, (...) têm um papel determinante*” (Soares, 2003, p.290).

Com isto, a nível nacional, todos estes planos contribuem para o desenvolvimento da sua área, onde existem vários planos a nível local – os Planos Diretores Municipais (PDM). Mesmo assim, há várias críticas sobre este documento, e como refere Gonçalves (2011, p.28) “*são ainda muitas as semelhanças entre os PDM já revistos e os anteriores, nomeadamente na reduzida clarificação dos objetivos para o território. Salvo algumas boas exceções, o processo de revisão é muitas vezes um processo bu-*

rocrático, cumprindo a legislação, com melhor cartografia e rigor nas representações, mas sem criar um verdadeiro instrumento de ordenamento do território ao serviço de uma estratégia local.”

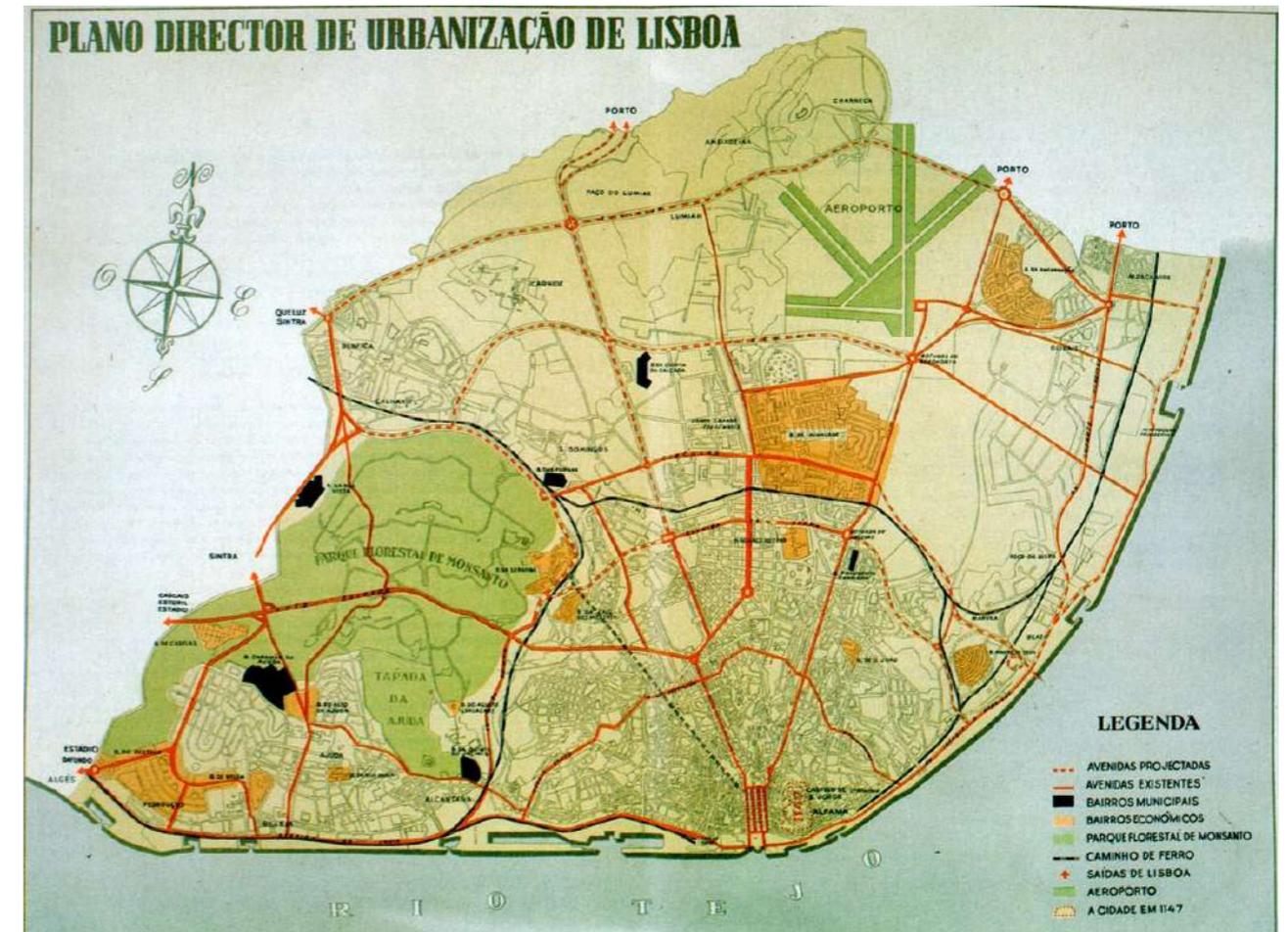


Figura 3 - Plano Diretor de Urbanização de Lisboa_1948 (Étienne de Gröer)



Figura 4 - Ribeira das Jardas e a cidade de Aqualva-Cacém

2. Aqualva-Cacém – centro (sub)urbano

Tal como o nome indica, o aglomerado suburbano Aqualva-Cacém resulta de um processo de unificação entre estes dois núcleos. Estes criam uma entidade (Freguesia de Aqualva-Cacém) que data do ano de 1953. Aqualva-Cacém é elevada a vila em 1985 (Sousa e Mascarenhas, 2000) e, posteriormente, esta freguesia é extinta (antes de ser elevada a cidade em 2001). Devido à reorganização administrativa de 2013 a nível nacional, é criada a União das Freguesias de Aqualva e Mira Sintra e, também a União das Freguesias de Cacém e São Marcos. A partir deste momento, os dois aglomerados, apesar de constituírem um único núcleo urbano, passam a estar divididos por duas entidades diferentes.

Os dois centros urbanos encontram-se implantados nas duas margens da Ribeira das Jardas ou Ribeira de Barcarena, que atravessa o aglomerado (figura 4). Esta ribeira desempenha um papel importante na região, tendo sido o marco administrativo que divide os “termos” de Lisboa (a oriente) e Sintra (a ocidente) (Cabral, 1997). Também por aqui passava a Estrada Real, via estruturante da região e antiga via romana, sendo este o percurso escolhido pela realeza nas deslocações à vila de Sintra.

O século XIX mostra profundas transforma-

ções nas áreas envolventes a Lisboa. O pequeno núcleo de Aqualva mantém-se inalterado ao longo dos tempos, ao contrário do núcleo do Cacém, que segundo Maia (1997, p.22) “*dinamiza-se e ganha relativa notoriedade, a julgar pela sua inclusão em todas as cartas militares deste período*” (figuras 5, 6 e 7). Com a extinção do concelho de Belas (1855) e com os primeiros planos dos caminhos-de-ferro, Aqualva-Cacém observa um novo desenvolvimento. O comboio promove o aparecimento de novas atividades económicas e pequenas indústrias, gerando processos migratórios que conduzem a um crescimento incontável (Maia, 1997).

Com o êxodo rural em massa descrito no texto anterior, o centro de Lisboa não consegue captar novos residentes. Por este motivo, verifica-se uma consequente expulsão da função de habitar do centro, e regista-se uma procura de habitação em direção às zonas periféricas. Aqui, o valor do solo é incomparavelmente inferior e os subúrbios tornam-se essencialmente dormitórios, dependentes do centro da metrópole. Esta expansão realiza-se sobre uma ocupação não estruturada, à custa do parcelamento de quintas e seguindo as estradas rurais existentes, onde a cidade de Aqualva-Cacém não é exceção (Lourenço, 1997).

A falta de instrumentos de planeamento cria

uma situação de crescimento descontrolado. O desenho urbano do aglomerado resulta na descontinuidade de espaços e na estruturação de uma rede viária desordenada. Segundo Lourenço (1997, p.23) “em 36 tinha sido aprovado o diploma que previa a realização de Planos Gerais de Urbanização e em 44 os Planos Gerais de Expansão deveriam ter sido desenvolvidos para as sedes de concelho e outras localidades. Mas as autarquias não dispunham de meios técnicos, nem humanos para executar e fiscalizar esses planos”.

Nas décadas de 60 e 70 regista-se um crescimento mais acentuado, absorvido pelo processo de suburbanização da AML. Este crescimento é induzido pela acessibilidade através da linha de caminhos-de-ferro, onde as novas expansões mostram um desrespeito pelas características físicas do território (Cabral, 1997). A nível urbanístico, Agualva-Cacém caracteriza-se pela sobrevivência de antigas estruturas rurais que coexistem com modelos de ocupação de cariz suburbano, sendo esta articulação entre diferentes tipologias de construção que proporciona ao aglomerado uma ideia de subúrbio desorganizado. Assim, Agualva-Cacém é um contínuo urbano que ganha o carácter de cidade-dormitório, nunca esquecendo o seu passado rural (Maia, 1997).

Concluindo e citando Lourenço (1997, p.24)

“... o processo de suburbanização de Agualva pode descrever-se como uma expansão no tempo, corresponde à coroa intermédia da Área Metropolitana de Lisboa Norte caracterizada por uma procura pouco qualificada, se comparada com outros centros mais próximos da capital ou, no inverso, com os mais distantes, já na proximidade da Vila de Sintra, com pretensão a uma maior qualificação do espaço habitável e onde predominam as moradias”. Com isto, Agualva-Cacém é uma cidade que vai crescendo com base nas infraestruturas da AML, até chegar aos dias atuais como uma nova centralidade da metrópole de Lisboa.

“À cidade de Lisboa:

Privilegio porque é coutada, desde a porta de S. Vicente, pelo caminho de Sintra, até à ponte de Agualva, e pela ribeira abaixo até ao mar: D. Manuel, etc. A quantos esta nossa carta virem, fazemos saber que nós havemos por bem que, além da coutada que temos feita no termo da nossa cidade de Lisboa, haj a mais uma, a saber: desde a porta de S. Vicente da dita cidade, pelo caminho de Sintra, até à ponte de Agualva, e pela ribeira de Barcarena abaixo até ao mar.”

(Chancelaria de D. Manuel I, Livro 36)

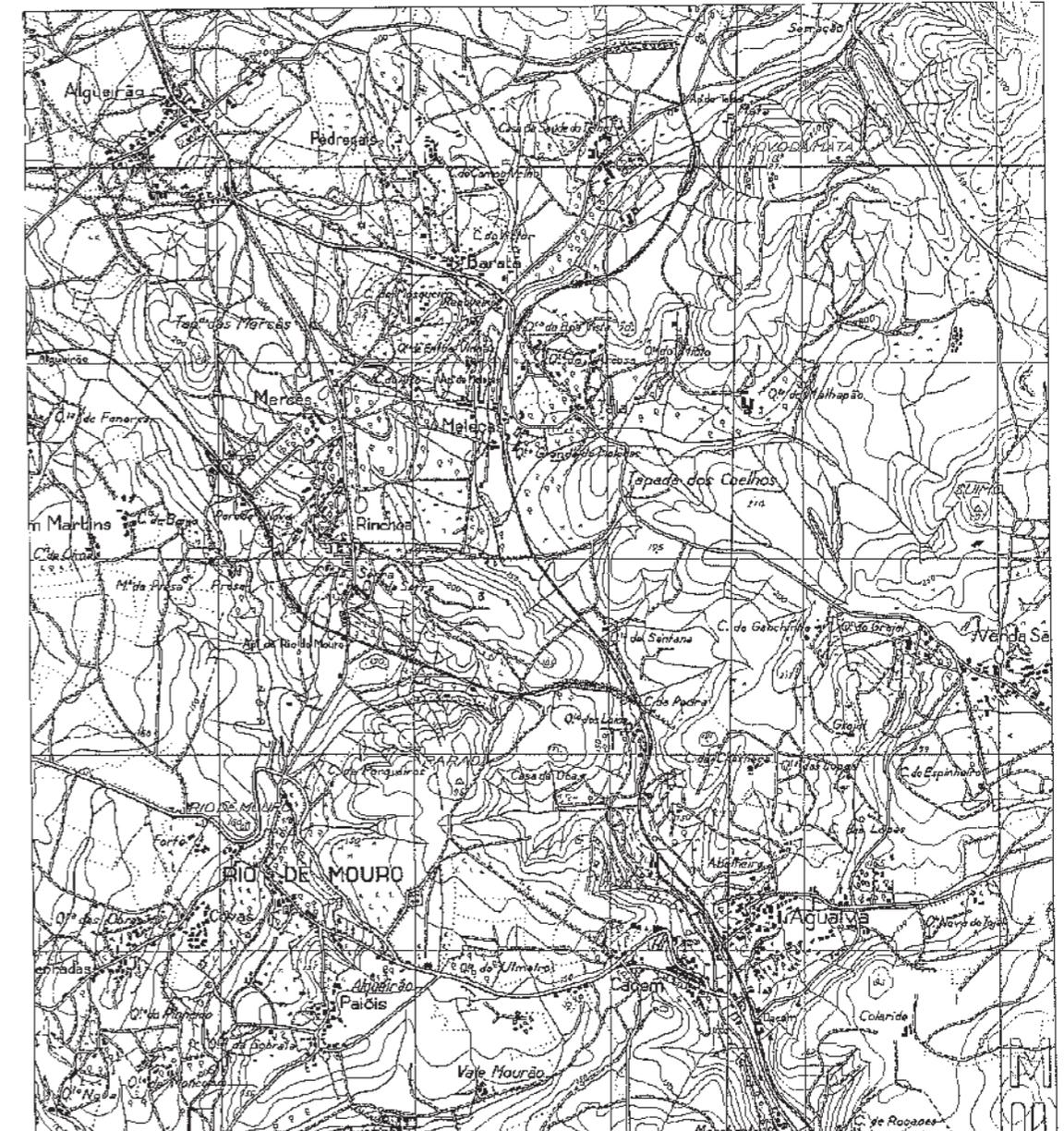


Figura 5 - Carta Militar de Portugal, 1939. Aglomerado de Agualva, Algueirão/ Mem Martins e Rio de Mouro



Figura 6 - Carta Militar de Portugal, 1962. Aglomerado de Agualva, Algueirão/ Mem Martins e Rio de Mouro

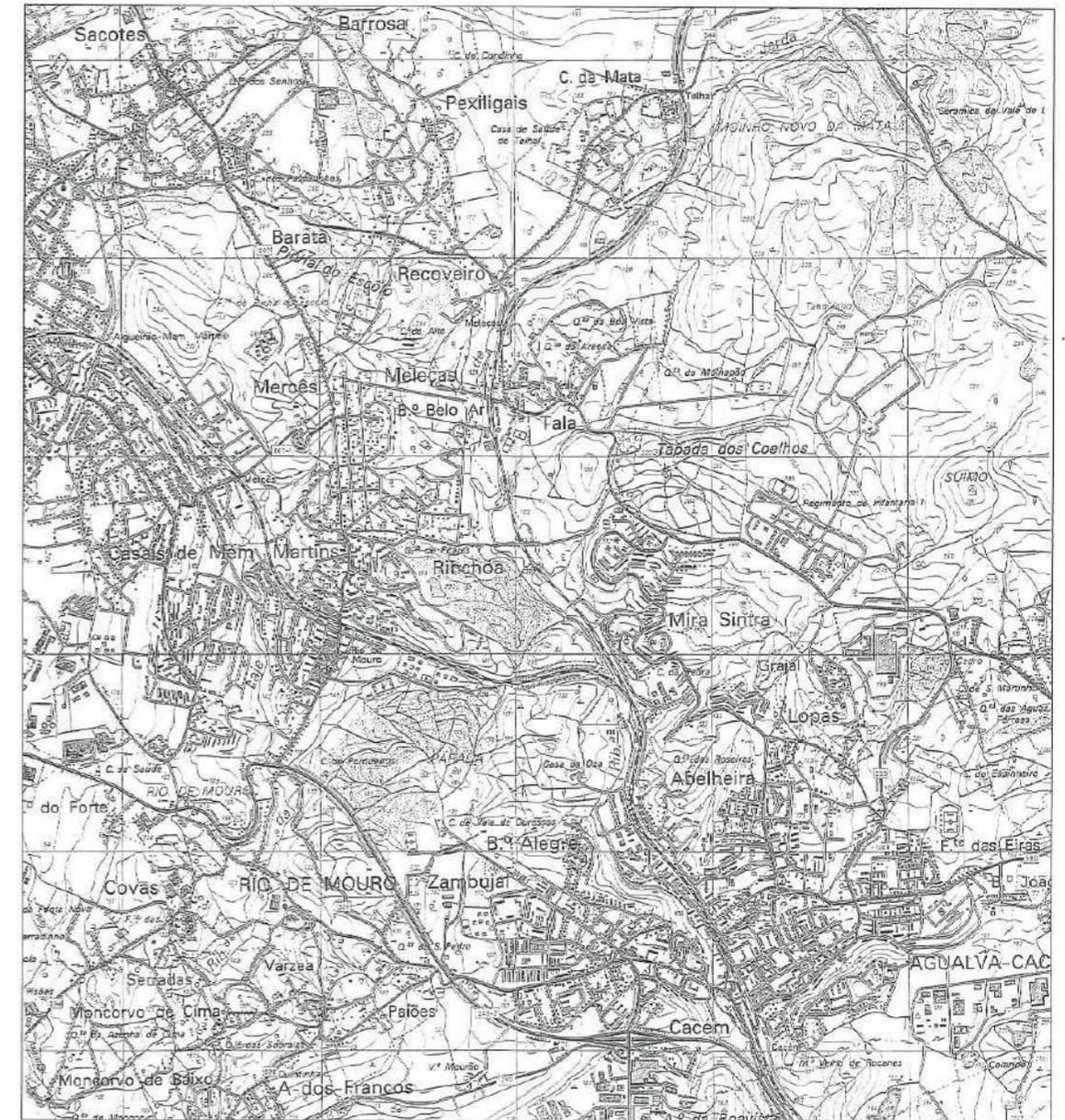


Figura 7 - Carta Militar de Portugal, 1992. Aglomerado de Agualva, Algueirão/ Mem Martins e Rio de Mouro

[1.2] A METRÓPOLE DIVIDIDA E DIFUSA

"a 'cidade' que perde qualidades, dá lugar ao urbano sem qualidades, à multiplicação dos 'não lugares', amplificando-se mais a nostalgia do centro."

(Domingues, 2006, p.34)

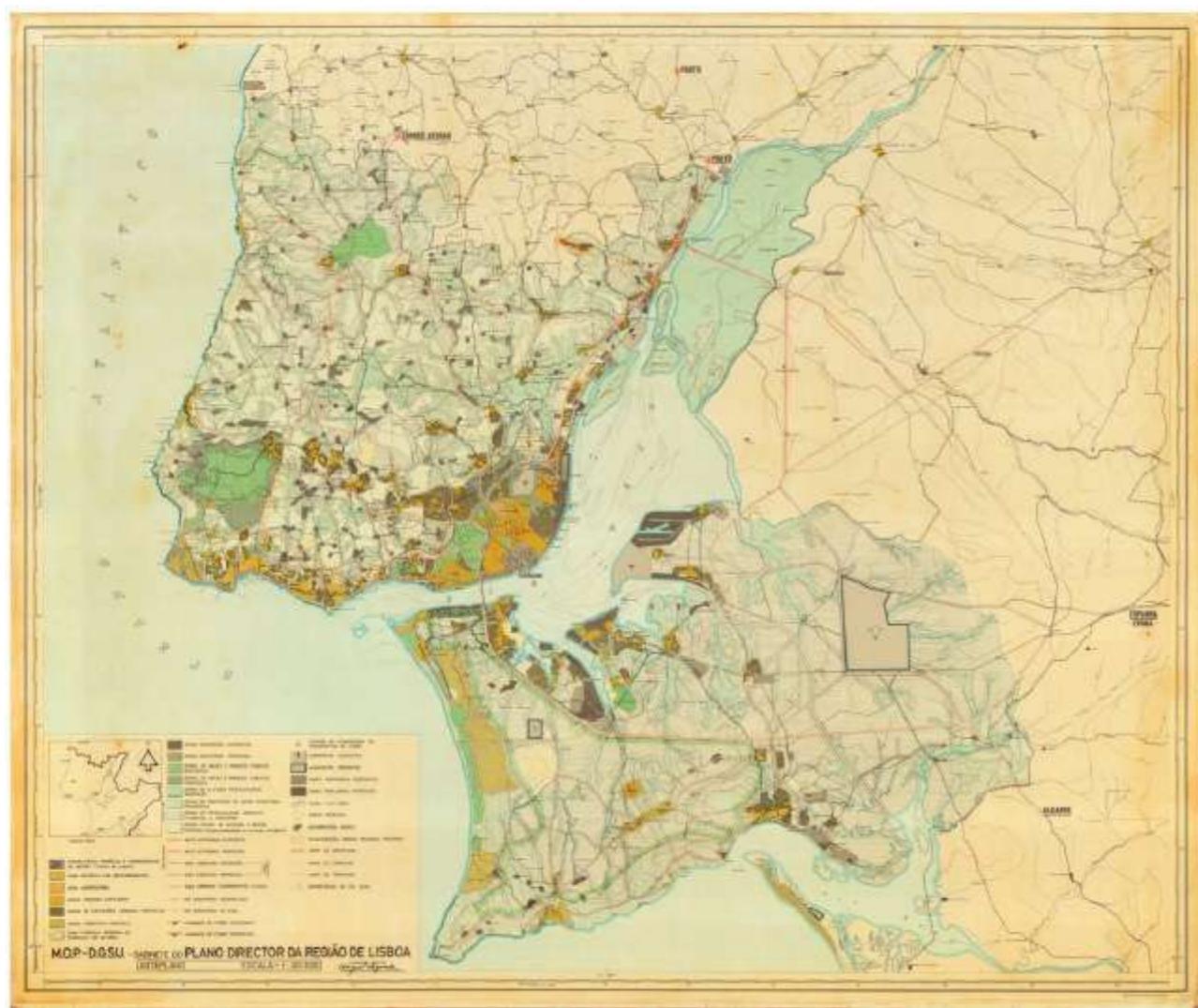


Figura 8 - Plano Director da Região de Lisboa_1964

1. O processo de suburbanização

Ao observar a realidade presente na AML, é possível identificar três diferentes áreas de expansão urbana. Estas áreas correspondem ao centro histórico da cidade, à periferia envolvente deste centro e à zona suburbana, que evolui fora dos limites da cidade de Lisboa.

A grande expansão urbana dos anos 60 coincide com a afirmação do automóvel na sociedade e na expansão do crescimento periférico das cidades históricas. A preferência por este tipo de transporte individual promove uma suburbanização dispersa, onde existe uma liberdade de circulação. Ao contrário deste transporte, o caminho-de-ferro auxilia o crescimento urbano de uma forma linear, onde os traçados dos novos núcleos habitacionais tornam-se dependentes deste tipo de infraestruturas. Assim, evidencia-se o facto de que os vários acessos e tipos de transporte influenciam o crescimento da metrópole de diversas maneiras (figura 8).

Como já referido, o crescimento do território urbanizado, nem sempre avança com um plano prévio, pelo que este desenvolvimento se caracteriza como espontâneo. O elevado défice inicial de infra-estruturação é uma realidade presente em toda a AML, e tal como refere Silvestre (2014, p.27) “a grande ne-

cessidade de alojamento e a deficiência de resposta, levou ao recurso da construção ilegal que se tornou num flagelo que as administrações autárquicas atualmente ainda não conseguiram eliminar...”

As novas frentes de crescimento territorial e a rede de infraestruturas de mobilidade construída nas últimas décadas vêm reforçar todo este processo de suburbanização já existente. Descorrendo uma ideia de cidade em “rede”, as novas infraestruturas falham pela fraca presença de uma estratégia urbanística prévia (Portas et al, 2007), em que o processo de suburbanização conhece uma reação inversa ao êxodo rural. A conquista de terrenos agrícolas ou terrenos vazios próximos de áreas edificadas e a posterior transformação destes espaços retoma a ideia de que os subúrbios existem devido a um novo conjunto de oportunidades que estes “novos territórios” conseguem oferecer (Junker, 1972; Beaujeu-Garnier, 1997). A mancha urbana expande-se, acompanhada da área edificada que se vai formando sobre os territórios periféricos à cidade de Lisboa.

A extensão urbana processa-se de uma maneira descontrolada, dando lugar a um aumento da área construída. Esta assenta sobre as grandes vias de comunicação viárias, originando novos polos urbanos e zonas residenciais (denominados de cidades-satélite ou centralidades periféricas), em

que estas “novas cidades” têm o objetivo de criar um grande número de habitações. Inicialmente, devido à falta de alojamento em Lisboa, estas cidades não dispuseram de um tempo próprio para o seu planeamento (Pelletier e Delfante, 2000), e segundo Silvestre (2014, p.27) *“as necessidades de habitação de muitas famílias encontraram resposta nas ofertas imobiliárias da periferia, muitas vezes ausentes de políticas urbanas (...), o que estimulou um crescimento metropolitano desordenado, em mancha de óleo...”* (figura 9). Desta forma, a cidade confinada rapidamente se transforma no suburbano descontínuo, onde o seu território é extenso e construído de uma maneira irregular, estruturado por uma lógica de relações entre todos os pontos da área metropolitana (Portas et al, 2011).

A expansão suburbana parece a primeira e a mais fácil resposta aos problemas que se registam dentro das grandes urbes. À medida que nos afastamos do centro, as coroas suburbanas alargam e as superfícies construídas são menos compactas (figuras 10 e 11).

Devido à grande concentração e à aglomeração de diversas funções presentes no centro da cidade, Lisboa possui relações e conexões com os concelhos periféricos. Exerce sobre estes uma espécie de “efeito metrópole”, ao transformar-se num

local de concentração populacional (Portas et al, 2007). Diariamente, o seu núcleo oscila em termos demográficos (atendendo às diferentes fases do dia), constituindo-se o grande e o mais importante polo de atração regional. Segundo Pelletier e Delfante (2000, p.111) *“uma cidade nunca é completamente isolada: tem vizinhas mais ou menos próximas com as quais mantém relações e que são concorrentes ou complementares”*, pelo que Lisboa precisa das outras cidades que a circundam.

Com o desenvolvimento das diferentes infraestruturas, os subúrbios ganham novas formas de habitar. A construção de grandes conjuntos imobiliários e a procura de um melhor ambiente e qualidade de vida fazem aumentar o número de migrações pendulares, dentro da área metropolitana (movimentos internos da AML, geralmente, entre o polo doméstico e o polo profissional) (Kostof, 1992; Laborde, 1994). Com o auxílio destas migrações pendulares, o habitante urbano tem liberdade de escolha e pode viver em zonas afastadas do limite da área urbanizada, nunca se encontrando desprovido de meios de ligação à grande cidade. Desta forma, os espaços urbanos vão-se diferenciando cada vez menos dos espaços rurais (Beaujeu-Garnier, 1997), onde a evolução da cidade para a área suburbana conecta diferentes “intensidades” de espaços (Portas et al, 2011).

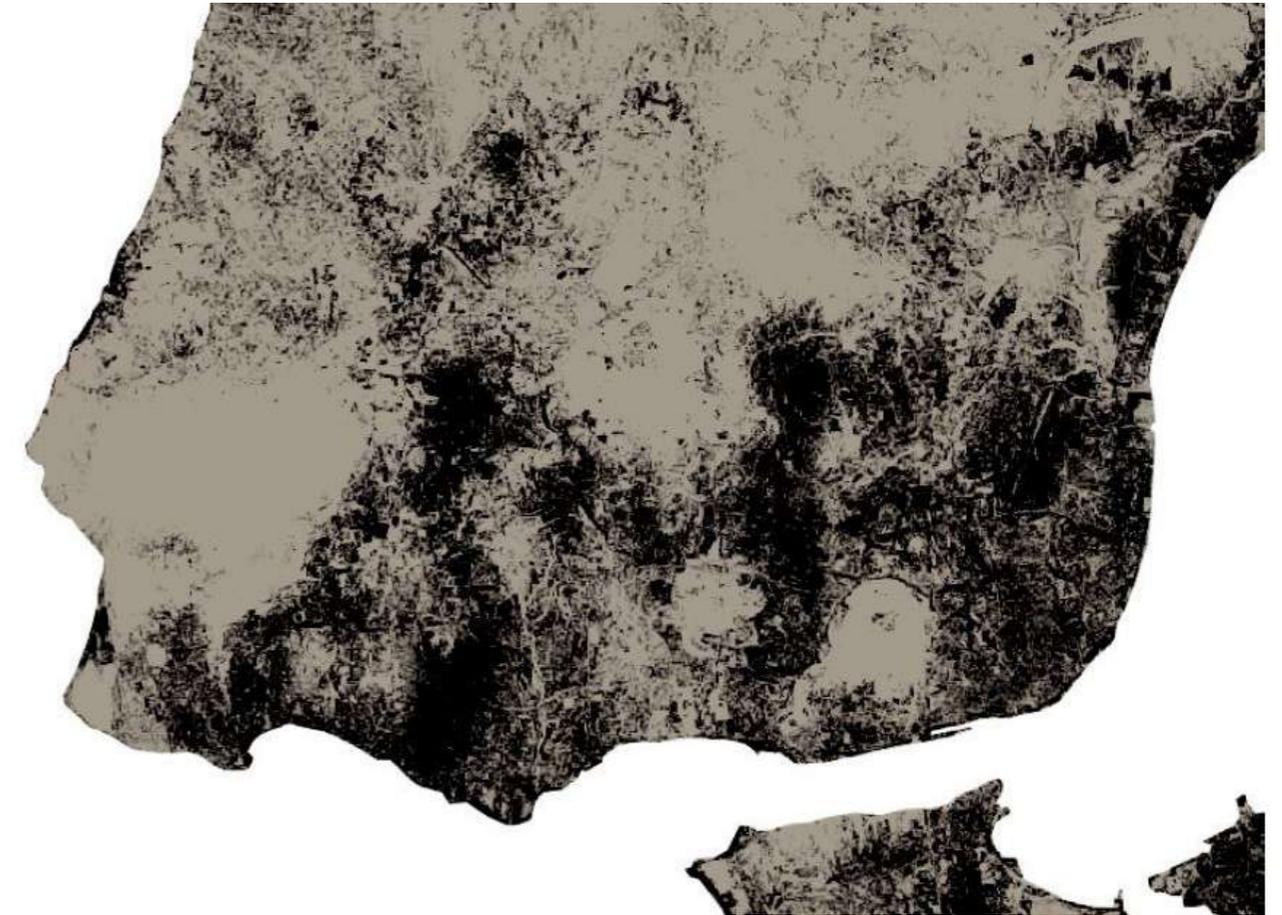


Figura 9 - Mancha de óleo presente na Grande Lisboa (área urbanizada representada a preto)

No caso da AML, à medida que todo este processo avança, novos eixos de concentração populacional são criados. Estes são os eixos do Vale do Tejo (Lisboa-Vila Franca de Xira-Azambuja), Lisboa-Cascais, Lisboa-Sintra, Lisboa-Loures, e por último, a transformação da margem Sul (Portas et al, 2007). Esta evolução é sustentada por várias medidas como a distribuição de novos polos de atividades, o reforço de funções presentes no centro da área metropolitana ou a simples construção de formas residenciais (Portas et al, 2011).

Sendo alvo de grande procura, os subúrbios caracterizam-se por expansões de carácter inacabável, onde a dispersão da mancha de óleo antecede a “suburbanização” difusa (Domingues, 2006). Nestes espaços, existe uma ideia de anti-arquitetura e anti-urbanismo, compreendido por um certo tipo de negligência ao nível do desenho do espaço público e da construção dos novos edifícios e equipamentos. Ao contrário daquilo que se observa nas cidades “históricas”, o ambiente suburbano não é homogêneo ou denso (Junker, 1972). No subúrbio, a dispersão dá lugar a um território formado por diferentes partes construídas, de onde resultam imagens negativas em relação à cidade principal (Pereira e Silva, 1986). Assim sendo, o conceito de subúrbio pode ser amplamente discutido, mas continua caracterizado por

comportar situações urbanas decadentes (Cavaco, 2001).

Independentemente destas condições, não existe cidade através destes novos prolongamentos, se esta não possuir um núcleo capaz de unificar e organizar a sua periferia (Beaujeu-Garnier, 1997). Segundo Portas, Domingues e Cabral, a população que habita estes novos territórios tem implicação a nível territorial, a influência social afeta a transformação geográfica: *“Não se percebe a mobilidade geográfica sem se perceber a mobilidade social”* (Portas et al, 2011, p.87). Assim se percebe a importância que as grandes massas populacionais exercem sobre a área (sub)urbanizada. Os terrenos mais afastados desta área (centro urbano) são mais acessíveis monetariamente, logo a população tende a afastar-se da cidade, o que provoca um aumento das distâncias entre o centro e a zona suburbana. Com isto, a suburbanização assume uma maior importância no desenho da nova cidade. As classes médias deslocam-se para os subúrbios e a cidade deixa de ser uma entidade espacial bem delimitada (Choay, 1965).

A região urbana é definida por ser um território de relações diretas entre a cidade-centro e a periferia, criando uma estrutura (por vezes) contínua que resulta do espaço físico e da construção artificial. Torna-se uma sequência de pontos (sempre conec-

tados), obedecendo a diferentes ritmos de desenvolvimento, e citando Beaujeu-Garnier (1997, p.120): *“é raro que a cidade cresça sob uma forma puramente circular, pelo contrário, cresce a partir de vários pontos excêntricos, originando uma aglomeração do tipo linear, em forma de rede, dependendo das direções privilegiadas pela rede de comunicações”*. Neste processo, o crescimento acontece seguindo os principais eixos de ligação aos subúrbios e conquista os terrenos agrícolas ou vazios envolventes.

A cidade expande-se pela sua periferia, indo ao encontro dos subúrbios, habitualmente de maneira irregular. O subsistema do conjunto “cidade-região metropolitana” acompanha o traçado das vias periféricas, originando o processo de conurbação (origem das áreas metropolitanas). Este processo define-se pela unificação da mancha de óleo de várias cidades, e estas são dispostas em anéis concêntricos, envolvendo o núcleo principal. Através dos desenvolvimentos dos eixos de comunicação, as diferentes infraestruturas presentes nas áreas metropolitanas ajudam a conceber novos pontos de referência, e são estes pontos que marcam o aparecimento de uma nova centralidade. Por sua vez, as novas centralidades contrariam a ideia de centralização única, até há muito pouco tempo adotada.

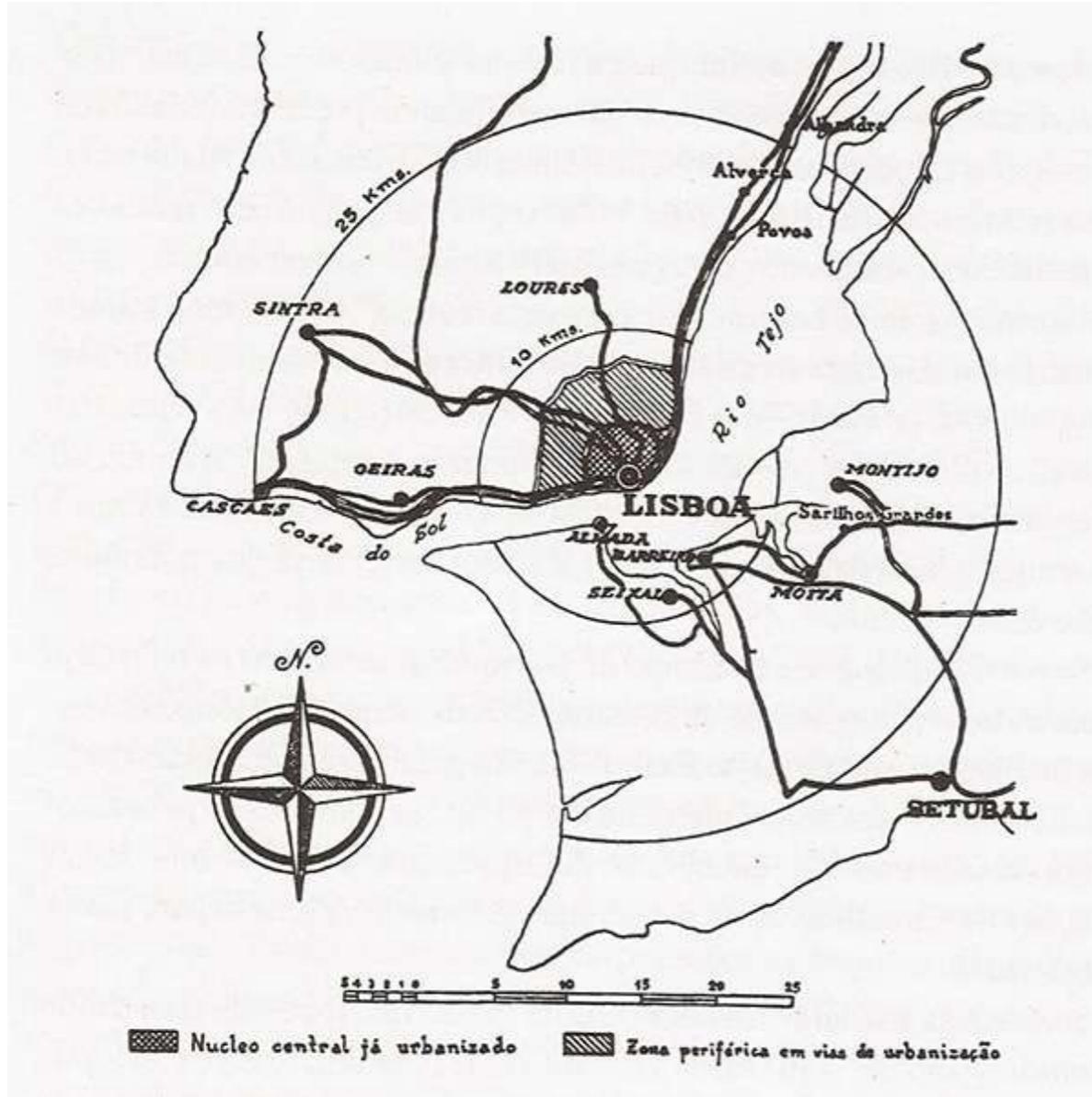


Figura 10 - Lisboa e a sua Área Metropolitana (José Augusto França)



Figura 11 - Coroas suburbanas da AML (Eduardo Brito-Henriques)



Figura 12 - "A cidade como um ovo" (Cedric Price)

2. As novas Centralidades

Através do processo de suburbanização que as diferentes cidades são alvo, os pequenos núcleos urbanos que as envolvem conseguem acompanhar este crescimento demográfico e físico. A cidade vai ao encontro destes, e muitos dos serviços em funções no centro partem para outras zonas da metrópole, originando um processo de descentralização ou desurbanização da mesma. Com isto, estes novos territórios conseguem conceber novas centralidades, através das cidades-satélite que se encontram em redor da cidade principal (figura 12).

Primeiramente, entende-se que o conceito de "centralidade" está associado a uma ideia de concentração de funções, criando um território alvo de grande parte da população. Ao expandir os seus limites, as áreas metropolitanas veem uma perda significativa de funções do centro histórico, para a "recente" urbanização policêntrica (mais do que um centro). Desta maneira, a ideia de que uma cidade é igual a um centro é uma ideia ultrapassada (Portas et al, 2007), e o mesmo traduz-se nas metrópoles. A cidade-centro continua a exercer o "efeito metrópole" sobre os seus subúrbios, mas estes com o passar do tempo, podem tornar-se cada vez menos dependentes desta.

Se numa fase inicial, os subúrbios caracterizam-se por serem extensos dormitórios (o que lhes confere o título de cidades-satélite), nas fases posteriores, esta ideia sofre alterações. O consequente ganho de novos exercícios por parte destas novas cidades, implica uma transformação destes espaços, em que as novas centralidades nunca se podem completar por si mesmas - a dependência à cidade-centro continua a ser bastante notória (Kostof, 1992). Tal como apresentam Pelletier e Delfante (2000, p.65) "a cidade é um ajuntamento de funções. Não existe nenhuma cidade que seja unicamente utilizada para habitação, para o setor terciário ou para o secundário. Segundo a famosa fórmula que apesar de obsoleta não deixa de ser prática da Carta de Atenas, as funções da cidade são a produção, o habitat, a cultura do corpo e do espírito e a circulação."

A descentralização vai deste modo surgir como uma resposta aos problemas encontrados no centro da AML: o excesso de funções e atividades económicas presentes num único lugar e a posterior fuga de população dos núcleos históricos. Assim, enquanto que Lisboa assiste a uma desurbanização, todos os concelhos periféricos (Sintra, Oeiras, Amadora, Odivelas, etc.) dão lugar a uma urbanização difusa. Importa dizer que estes novos subúrbios já não correspondem apenas a cidades monofuncionais do

habitar.

Como se pode observar na figura 13, nos últimos 40 anos a população de Lisboa tem sido alvo de um decréscimo acentuado, ao contrário do que acontece na área metropolitana, em que a sua população tem vindo a aumentar, ao mesmo tempo que engloba a cidade. Isto prova que as centralidades periféricas têm vindo a crescer, existindo a ideia, cada vez mais forte, que o centro principal é substituído pela sua periferia. Como refere Álvaro Domingues (2006, p.27) *“os principais (re)agrupamentos funcionais a que muitas vezes se chama “novas centralidades”, ou, de uma forma paradoxal “centralidades periféricas”, constituem uma das constantes mais impressionantes da nova cidade alargada”*.

À medida que ganham importância e visibilidade dentro das respetivas áreas metropolitanas, estas cidades constituem polos de emprego e uma nova vida urbana. Contribuem para contrariar a excessiva centralização principal, mantendo uma relação muito próxima e distâncias relativamente curtas com todas as outras cidades da região metrópole. São capazes de oferecer outras qualidades e funções, fora de congestionamentos e da poluição das grandes cidades (Kostof, 1992). A saída das pessoas para estas cidades terá como principal razão a procura de lugares mais saudáveis? Beaujeu-Garnier (1997, p.268) tam-

bém se questiona sobre este aspeto: *“estará o Homem saturado das gigantescas aglomerações, onde vive na confusão anónima de massas agitadas e sob a ameaça de várias formas de poluição?”*

Na expansão da área urbanizada de forma progressiva, estas cidades-satélite necessitam de rápidos meios de transportes e de infraestruturas capazes de as ligar ao centro. Deste modo, os subúrbios modernos são os grandes impulsionadores da criação de uma rede complexa de eixos de comunicação, onde a localização dos transportes públicos (estruturas rodó e ferroviárias) deve encontrar-se no centro dos mesmos (Braga, 2012). Com o aumento da aglomeração, as necessidades de deslocações mais extensas multiplicam-se, atingindo-se uma vasta área urbana, onde o crescimento fica cada vez mais afastado do núcleo principal (Kostof, 1992; Beaujeu-Garnier, 1997).

Comparadas com a cidade-centro, a cidade-satélite não possui a mesma importância, comportando diferentes níveis de inferioridade. O centro impõe-se em relação à restante zona urbana, e assim, a periferia só desenvolve, se as centralidades periféricas crescerem de um modo uniforme e gradual: *“Isto não acontece à custa de planos, mas sim pela força de Mercado”* (Portas, 2005a). Com estas diferenças bem delimitadas, as percepções do terri-

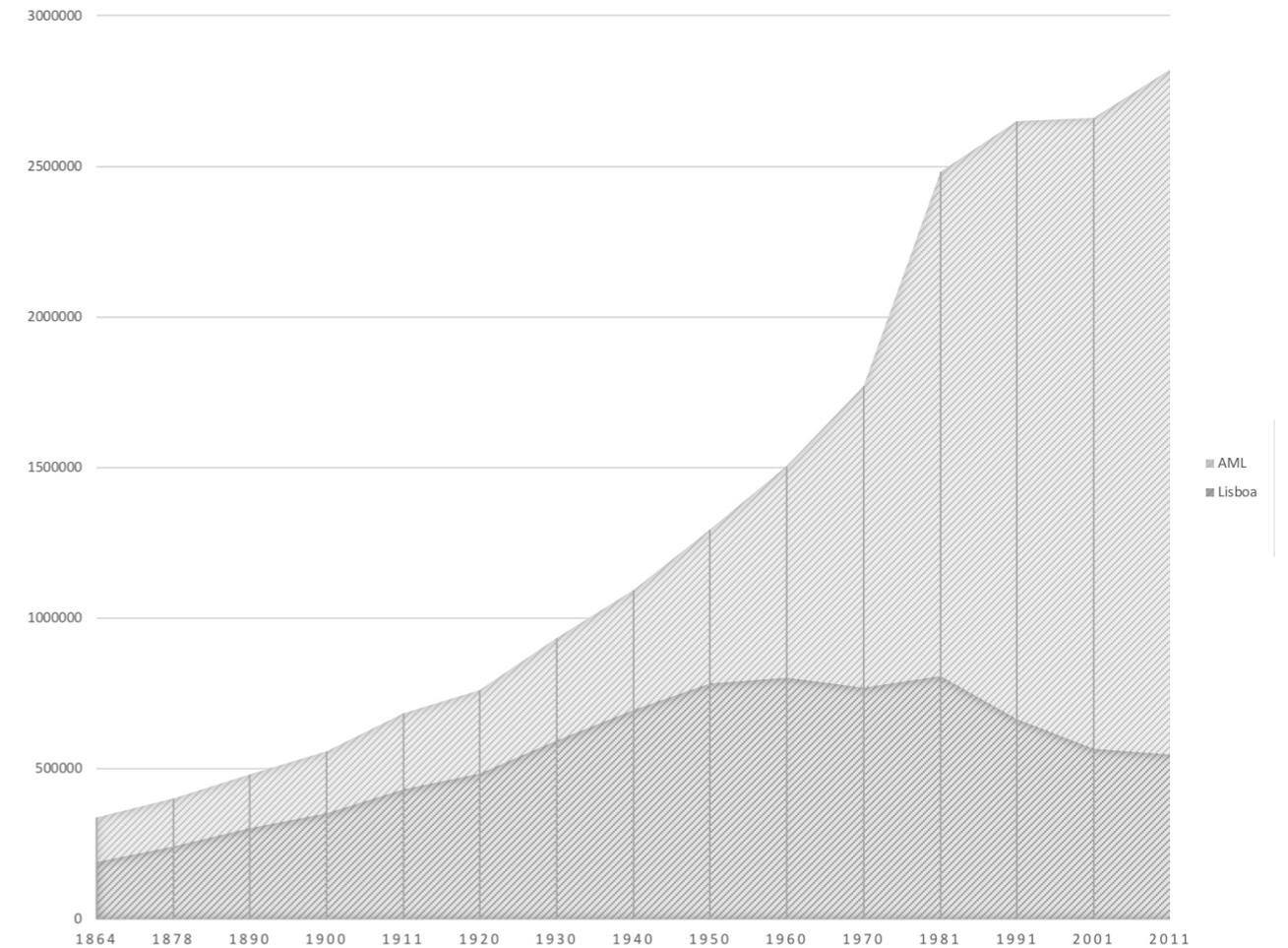


Figura 13 - População de Lisboa e da AML

tório e das formas de projetar as novas cidades evidenciam a dificuldade urbana sobre o ordenamento do território e a organização da cidade expandida (Ferreira, 2016). Como refere Nuno Portas (2005b), reconhece-se uma enorme dificuldade política e técnica para enfrentar os problemas da fragmentação e da descontinuidade da cidade “sem modelo”, não se conseguindo uma resposta à escala metropolitana. Conforme Álvaro Domingues (2006, p.34), estas cidades periféricas apresentam-se como a grande ameaça que desvitaliza os centros tradicionais: *“a cidade” que perde qualidades, dá lugar ao urbano sem qualidades, à multiplicação dos “não lugares”, amplificando-se mais a nostalgia do centro.*”

As cidades que resultam destas ações (as cidades difusas) correspondem a uma nova forma de pensar o espaço público, e estes novos centros são referidos como pontos estruturadores das recentes formas urbanas periféricas.

Assim sendo, as novas centralidades vêm complementar a cidade-centro, sustentadas por questões económicas e sociais. Apesar de conter imagens negativas sobre a sua forma e o seu desenvolvimento, a cidade-satélite possui uma função bastante importante. Identifica-se nesta cidade a tentativa de criar uma continuidade e uma eficiência, sobre uma forma urbana que se expandiu sem planos

ou modelos definidos, num desenvolvimento espontâneo (figura 14).

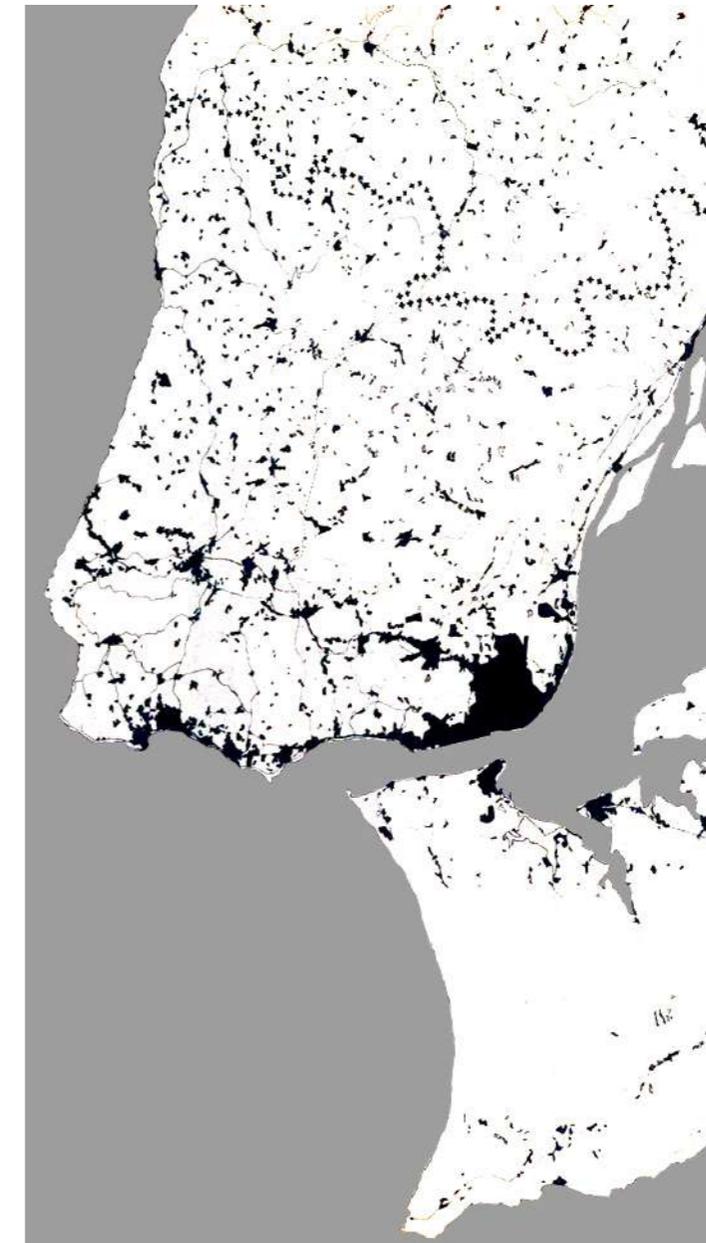


Figura 14 - Urbanização difusa e centralidades periféricas da AML

[1.3] INFRAESTRUTURAS DE MOBILIDADE NAS ÁREAS METROPOLITANAS

“As grandes infraestruturas de acessibilidades e transportes têm assumido uma dualidade nos processos de consolidação e expansão urbana, marcando as conquistas de conexão entre os diversos lugares da cidade, mas também os efeitos de fragmentação decorrentes do seu atravessamento no território.”

(Ferreira, 2016, p.90)

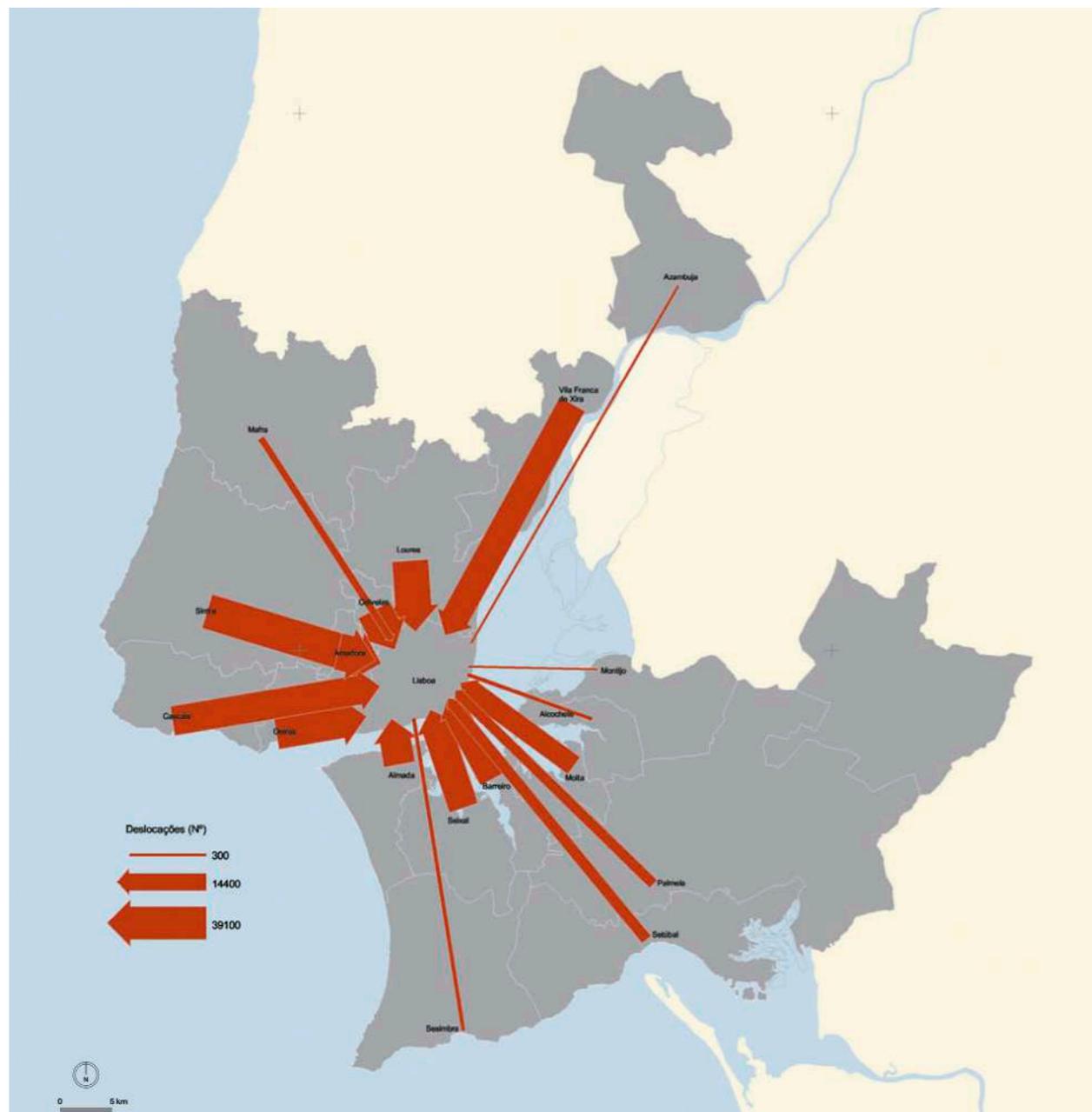


Figura 15 - Deslocações para o trabalho com destino a Lisboa_1998

1. A Ligação entre as Centralidades

No desenvolvimento urbano, as redes de infraestruturas de mobilidade são imprescindíveis pois permitem as rápidas conexões entre todas as centralidades da metrópole. Existe uma dependência mútua entre o avanço da mancha de óleo urbana e a evolução dos sistemas de transporte, sendo estes os dois grandes tópicos da cidade dividida e difusa. Consequentemente, estas duas condições desenvolvem-se em conjunto e criam relações entre a região metropolitana e o traçado das linhas viárias (Braga, 2012). Assim, estando presentes num vasto território, as redes infraestruturais surgem como sistemas contínuos, estabelecendo conexões à escala da metrópole (Portas et al, 2011).

As áreas metropolitanas definem-se por serem regiões sustentadas pelo planeamento de estruturas e equipamentos desenvolvidos a esta escala. Existe um desenho radiocêntrico das infraestruturas de mobilidade, onde estas convergem para à cidade-centro (figura 15). Desta forma, o centro principal exerce um efeito de atração sobre a sua envolvente, e como consequência, as redes de transporte organizam-se em relação ao núcleo histórico. Assim, a forma urbana assenta sobre uma rede de meios de circulação, e como refere Beaujeu-Garnier (1997,

p.155) *“nunca será demais insistir no papel fundamental dos múltiplos aspetos da circulação, tanto no interior dos organismos urbanos, como nas relações que estes mantêm com a sua periferia”*.

A mobilidade desempenha um papel importante na estruturação das novas centralidades e dos novos lugares: quanto maior a evolução dos sistemas de transporte, maior o dinamismo da expansão territorial e a fragmentação dos espaços urbanizados (Portas et al, 2007). Estes centros encontram-se espalhados por um extenso território, onde as redes infraestruturais conectam toda a área metropolitana, ao mesmo tempo que a sua presença na paisagem humanizada cria uma fragmentação destes lugares (Braga, 2012).

As migrações pendulares e os diferentes transportes provocam a circulação de constantes movimentos no espaço físico metropolitano (Laborde, 1994; Ferreira, 2016). A extensão das infraestruturas de mobilidade deve ser desejável para orientar o desenvolvimento urbano, quando as interconexões das diferentes infraestruturas são vistas como elementos organizadores de espaços.

É a partir da década de 90, que o País assume a importância das infraestruturas de conexão, devido à entrada na União Europeia (Domingues, 2006). O investimento na mobilidade e nos transpor-

tes fixa-se nas áreas de maior congestionamento e nas vias de acesso aos subúrbios. Tal como refere Pérez Babo (2006), a infraestruturização pública segue a urbanização privada (figura 16), tornando-se irrealizável o objetivo de conjugar uma boa utilização de solos periféricos, com a organização das infraestruturas de transportes.

A cidade é um organismo complexo que mantém ligações com o seu exterior e todo o conceito de centralidade começa no núcleo consolidado. À medida que se vai afastando do centro, as centralidades periféricas desempenham um papel fundamental na organização dos sistemas de transporte público. Devido aos efeitos de uma sociedade urbana, as transformações territoriais refletem um crescimento alimentado pelas metrópoles e o compromisso europeu altera todo o processo deste desenvolvimento. A ligação de todos os núcleos é possível, através da compressão distância-tempo, na medida em que se pode percorrer uma distância maior, num intervalo de tempo mais reduzido (Portas et al, 2007).

No caso da cidade de Lisboa, estes fluxos de circulação, apoiam-se sobre uma complexa rede infraestrutural, em que esta cria relações entre o centro e a periferia. A evolução da mobilidade urbana permite novas formas de habitar os extensos territórios, onde todos os pontos se encontram ligados. Desta

maneira, a expansão de Lisboa para os seus subúrbios é marcada pelo desenvolvimento das acessibilidades, entre os “lugares” e “não-lugares” da AML (Ferreira, 2016).

Uma grande parte da população em idade ativa vem de fora da cidade de Lisboa, pelo que esta condição invoca uma necessidade e eficiência na questão da mobilidade. Para Medina (2018), atual Presidente da Câmara Municipal de Lisboa, *“a cidade nunca resolverá sozinha o seu problema de mobilidade. Hoje, entre metade a dois terços da população ativa que está em Lisboa (a trabalhar ou estudar) vem de fora (...) Ora, se não houver transporte público é muito difícil a mobilidade dentro da cidade”*, contudo refere também que *“a Área Metropolitana de Lisboa (...) assumiu que a questão da mobilidade, da sustentabilidade ambiental e dos transportes devia ser a grande prioridade do próximo quadro comunitário.”* Desta maneira, e com estas declarações, pode-se observar que estes assuntos sobre a mobilidade social e a livre circulação são de máxima prioridade governamental, quer a nível regional, quer a nível local.

Através de todos estes fatores, entende-se a importância destas infraestruturas de mobilidade que sustentam o correto funcionamento das áreas metropolitanas. Estas infraestruturas apresentam fatores



Figura 16 - Infraestruturização pública vs Urbanização Privada

positivos, como a criação de acessibilidades entre os diferentes polos de funções, ao facilitar deslocamentos entre os mesmos. Como explica Domingues (2006), o “atrito” territorial é diminuído e isto significa uma forte intensidade de trocas de espaço. Por outro lado, a presença megalómana das infraestruturas de mobilidade na paisagem cria uma ideia de fragmentação urbana e provoca congestionamentos e dificuldades de circulação (figura 17).

O confronto entre transporte individual e transporte coletivo dificulta a expansão destas redes, onde a solução passa por resolver facilidades de comunicação com a periferia e com as novas centralidades (Portas, 2005a).

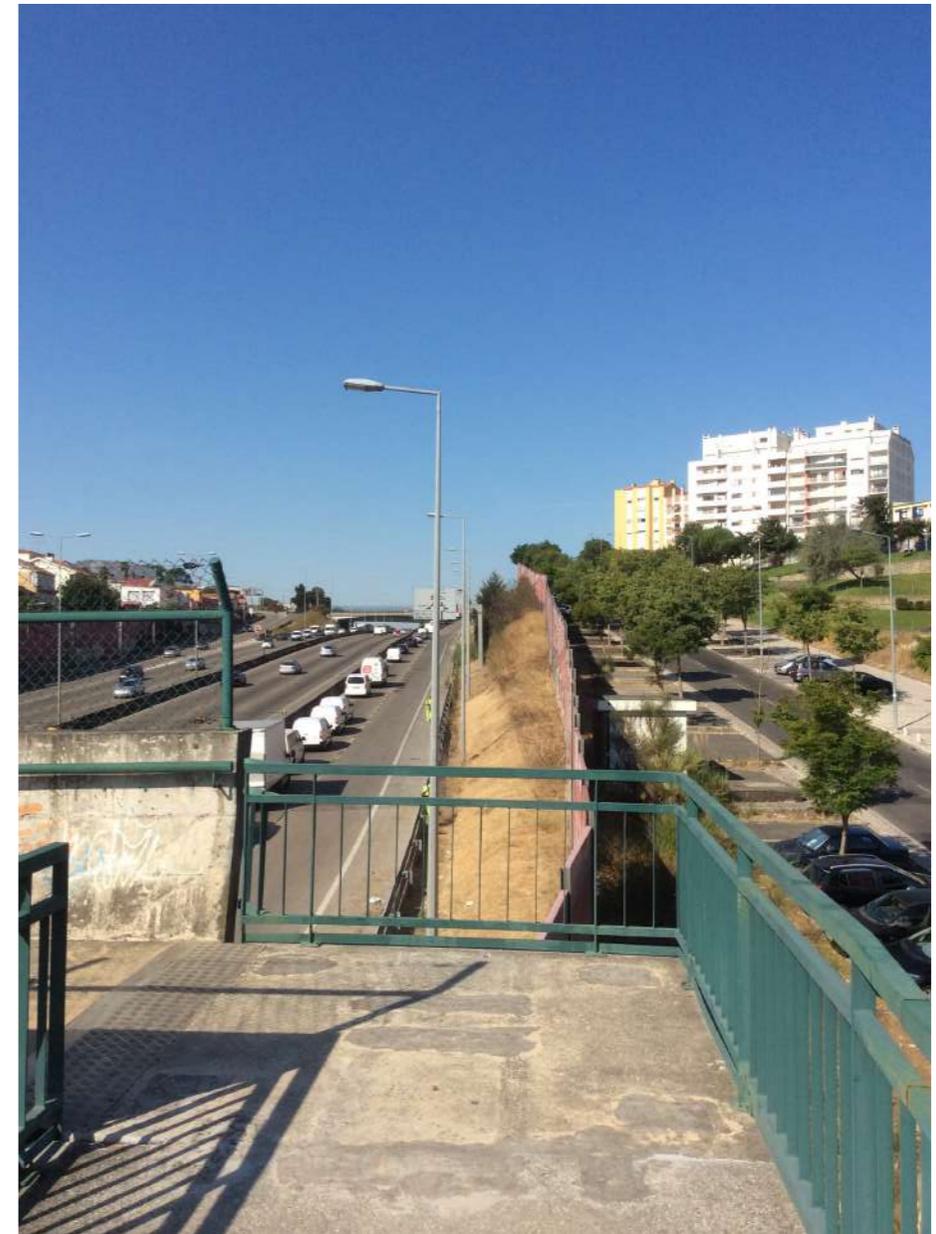


Figura 17 - A fragmentação do desenho urbano

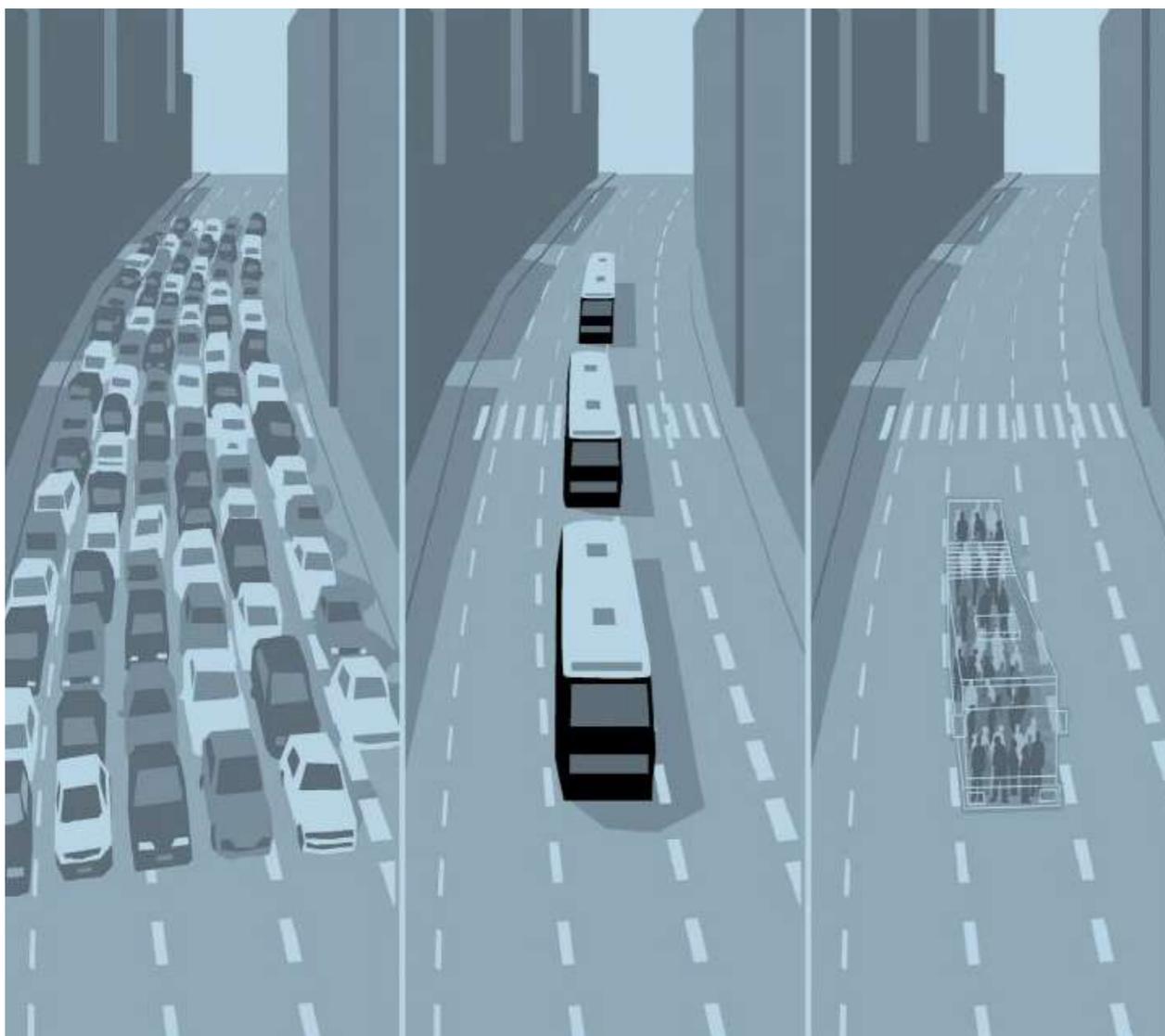


Figura 18 - Confronto entre o transporte individual e o transporte público

2. O papel das Infraestruturas e Transportes Coletivos

Como referido anteriormente, a expansão da mancha de óleo de uma cidade evolui grande parte, devido às infraestruturas de mobilidade. Apesar de estas apresentarem um desenho pouco articulado com as estratégias urbanísticas, têm a função de criar relações entre os diferentes centros do tecido urbano fragmentado (Portas et al, 2007).

O território suburbano encontra-se dividido e difuso, mas num constante crescimento, pelo que são estas infraestruturas que intensificam as ligações entre o centro consolidado e o urbano descontínuo. A mobilidade geográfica e a concentração de funções criam as novas centralidades periféricas, e com isto, são definidos corredores preferenciais nas metrópoles (Ferrão, 1997).

O investimento em infraestruturas de mobilidade ajuda a orientar o desenvolvimento urbano, visto que a necessidade de impor sistemas de transportes possui um carácter e motivações sociais (Laborde, 1994). A evolução destes sistemas e das infraestruturas de mobilidade explicam a fragmentação dos tecidos urbanos. Estas infraestruturas ligam todos os núcleos da região, ao mesmo tempo que desconectam e fragmentam espaços metropolitanos

(Pelletier e Delfante, 2000).

O tema da mobilidade nas áreas metropolitanas passa a ser um tema complexo, quando se pretende uma rede densificada de sistemas de transportes públicos, articulada com o transporte individual (automóvel) (Portas et al, 2011). Grande parte do sucesso destes transportes sente-se pela dificuldade da circulação automóvel, havendo uma grande competitividade entre transportes públicos e privados (figura 18). Ao contrário do que acontece, as redes viárias devem ser complementares, permitindo uma livre circulação em toda aglomeração (Laborde, 1994; Beaujeu-Garnier, 1997).

A cidade expandida não tem as mesmas características da cidade consolidada, logo existe uma sequência de descontinuidades, ao longo do seu traçado. As infraestruturas que se apresentam no meio das aglomerações tentam resolver o sentido da estrutura urbana, criando traçados entre todas as centralidades (Portas, 2005b). Com isto, modificam as formas de “habitar” os territórios urbanizados, devido à forte intensidade de trocas e movimentos de fluxos populacionais (Domingues, 2006; Braga, 2012). Devido a esta difusão das formas urbanas, os polos habitacionais estão abundantemente dispersos, o que dificulta a estruturação de uma rede de transportes eficientes. Este modelo de cidade de fraca consoli-

dação destabiliza o desenvolvimento da mobilidade, onde o automóvel ganha destaque por saber resolver as necessidades sentidas e imediatas (Pérez Babo, 2006).

Consequentemente, as vias ferroviárias possibilitam o crescimento demográfico das aglomerações urbanas de uma forma linear. Enquanto que as centralidades periféricas crescem ao longo deste tipo de infraestrutura, o habitante urbano beneficia de uma mobilidade multiforme, podendo conjugar o automóvel com outros tipos de transporte público. O que se constata nos últimos anos, é que existe um desinvestimento acentuado nos traçados dos caminhos-de-ferro, ao mesmo tempo que a estrutura rodoviária cresce a nível nacional. No caso da AML, a rede rodoviária ganha uma maior relevância, ao notar-se uma superioridade perante a rede ferroviária, estando muito mais desenvolvida e articulada com a expansão urbana. Esta última cobre uma área menor e confere uma expansão em linha, desenvolvendo as cidades-satélite através do seu traçado (figura 19). Sendo capaz de movimentar um grande número de pessoas por cada viagem, a verdade é que é o automóvel que ganha relevância nas zonas metropolitanas nacionais.

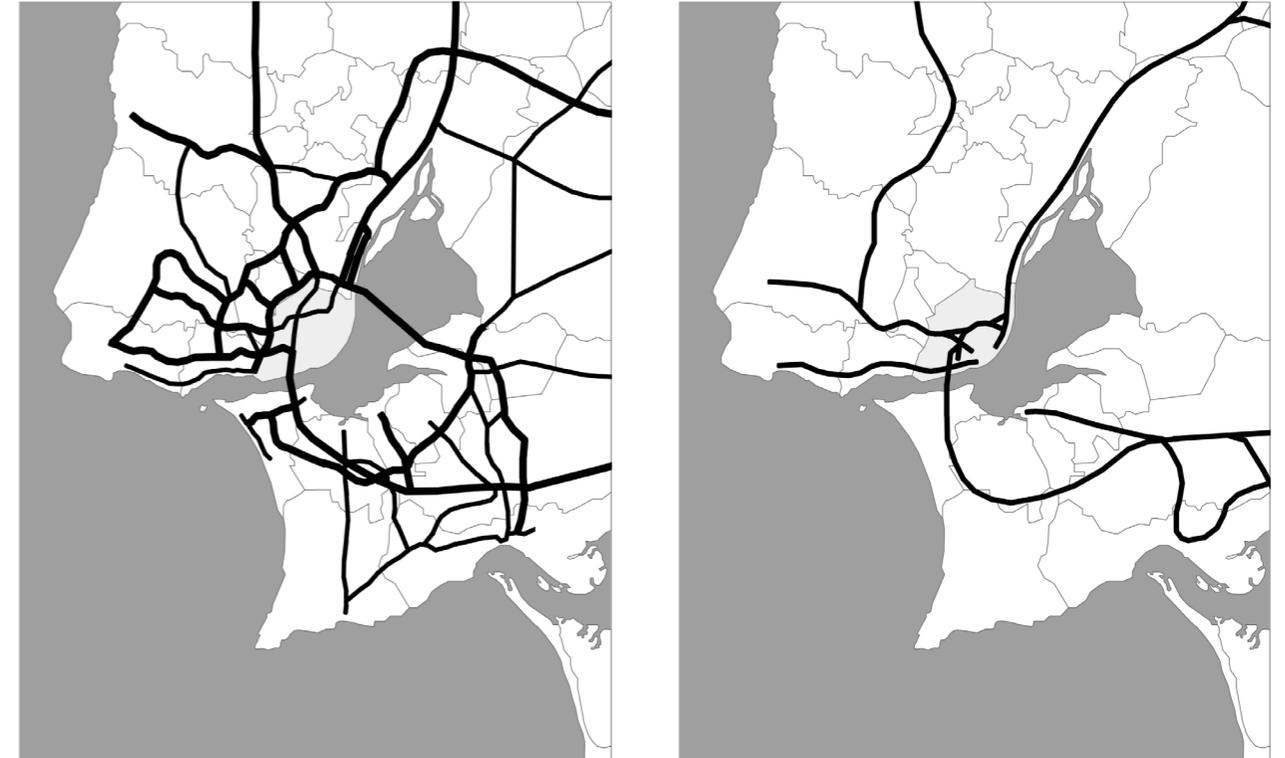


Figura 19 - Confronto entre a Rede Rodoviária (à esquerda) e a Rede Ferroviária (à direita) da AML



Figura 20 - O automóvel e os obstáculos no desenho urbano

3. O papel do Automóvel nas Áreas Metropolitanas

Ao falar de questões sobre a mobilidade, não se pode deixar de parte a utilização do automóvel. Este transporte, diferente de outros tipos, está conectado com a ideia de utilização privada, entrando em confronto com as políticas de transporte público presentes nas grandes cidades. A utilização do automóvel favorece o desenvolvimento suburbano de uma maneira facilitada. A liberdade de movimentos e a banalização deste tipo de veículo contribuem para uma expansão multidirecional, onde a mancha de óleo cresce sobre uma forma extensiva (Beaujeu-Garnier, 1997; Pereira, 2004).

Através de um sistema hierárquico rodoviário, os grandes eixos de comunicação entre cidade-centro e periferia organizam e estruturam as diferentes aglomerações da região metrópole.

Nuno Portas (2005a) refere que esta dispersão da cidade difusa “não combina” com a organização da cidade em rede e com os diferentes transportes públicos. Na medida em que esta se espalha por grandes áreas urbanas, dificulta qualquer plano de mobilidade que a tente resolver. É deste modo que o automóvel é relevante, ao ser a primeira escolha nas deslocações pendulares dos habitantes urbanos.

Devido a vários fatores, o automóvel é visto como um elemento negativo na paisagem urbana. O número de automóveis que se deslocam para os centros e a quantidade de poluição que produzem provoca uma ideia nefasta na sociedade. Atualmente, existe uma consciencialização única para problemas ligados ao meio ambiente e a perspectiva de uma mobilidade mais “verde” e mais ecológica, onde o automóvel é considerado indesejável. É necessário perceber que o que antes fazia parte da solução, agora faz parte do problema, ou seja, o que antes possibilitava uma mobilidade mais livre, agora origina derivados problemas de difícil resolução, devido ao excesso de veículos usados diariamente (Pérez Babo, 2006).

Estando ao alcance de grande parte da população, a utilização automóvel promove constantes congestionamentos nas infraestruturas rodoviárias e dificuldades de estacionamento nas grandes cidades. Devido à concentração de serviços que se pode encontrar nas cidades-centro e nas outras centralidades periféricas, a enorme afluência de habitantes que se deslocam com o uso do automóvel provoca dificuldades na circulação e problemas na manutenção do espaço público. Assim, as cidades encontram-se “dominadas” por este tipo de transporte, em que as suas infraestruturas estão associadas a obs-

táculos no desenho da cidade (Braga, 2012) (figura 20). Contudo, a quantidade de automóveis que circulam em zonas urbanas tem vindo a aumentar, e isto acontece quando existem centros urbanos que são mal ou pouco servidos de um sistema de transportes públicos (Laborde, 1994) ou devido à lentidão e à fraqueza dos mesmos (Pelletier e Delfante, 2000).

A utilização automóvel torna-se positiva, apenas, quando a mobilidade privada se conecta com a mobilidade pública e as variadas redes de transportes devem ser vistas como complementares, em vez de criarem uma espécie de “rivalidade” entre si. Ao tentar reduzir o número de veículos presentes nos núcleos urbanos, as entidades municipais devem focar-se na construção de interfaces, onde as opções do uso automóvel juntam-se às opções do uso de transportes públicos. Portanto, é este metabolismo urbano que origina as ligações pendulares (polo doméstico – polo profissional), de uma maneira muito mais eficiente (Beaujeu-Garnier, 1997). O automóvel torna-se, desta maneira, positivo, quando a circulação é fluída e o estacionamento assegurado. Se as estações ferroviárias periféricas conterem um número adequado de lugares de estacionamento, a ligação entre transporte privado e transporte público é muito mais facilitada. Assim, o principal objetivo desta ação é a diminuição do número de veículos

que se desloca para o centro das metrópoles, conseguindo-se evitar os congestionamentos abundantes e as denominadas “horas de ponta” (Domingues, 2006).

As infraestruturas rodoviárias mudam as paisagens urbanas da cidade contemporânea. Devido à extensa ramificação da rede de estradas, a dispersão deu lugar à suburbanização de extensos territórios fragmentados, onde as vias preexistentes, juntamente com a polivalência do automóvel, suportam as necessidades de um desenvolvimento pouco planeado (Domingues, 2006). As grandes superfícies periféricas à cidade-centro auxiliam o desenvolvimento de novas acessibilidades, logo esta expansão formata o automóvel como solução fácil e imediata. Para Pérez Babo (2006, pp. 384-385) *“também é notória a falta de instrumentos de planeamento que autonomizem as matérias dos transportes e da mobilidade, sendo hoje claro que a sua dependência dos instrumentos existentes (planos diretores, de urbanização e de pormenor) serviu sobretudo ao empolamento da(s) rede(s) viária(s), não havendo garantias de boa articulação com o uso de solo. Os novos investimentos em rede viária, infraestruturas de transportes, novos modos, interfaces, etc., raramente são justificados ou enquadrados por estudos de mobilidade urbana ou por ‘planos de deslocações’”*.

Tal como muitas outras áreas metropolitanas, a AML possui uma rede rodoviária muito superior às infraestruturas ferroviárias presente nos seus limites. Os sistemas ferroviários (comboio e metropolitano) conseguem ter importância na mobilidade, mas a sua expressão é muito menor e diferente da rede rodoviária de Lisboa. De uma maneira geral, isto é o que acontece nas grandes urbes: o uso do automóvel e autocarro intensifica-se muito mais do que o uso de outros tipos de transporte, apesar de apresentar um maior número de fatores negativos para o espaço público (figuras 21 e 22).



Figura 21 - A imposição do automóvel no espaço público #1



Figura 22 - A imposição do automóvel no espaço público #2

[1.4] REFLEXÃO SOBRE A CIDADE AGUALVA-CACÉM

"o caminho-de-ferro e o IC19 constituem atualmente as principais acessibilidades ao aglomerado. Conforme a rede viária prevista no PDM, a centralidade de Agualva tende a ser reforçada, tornando-se numa zona de interface regional."

(Guerreiro, 1997, p.26)



Figura 23 - Agualva-Cacém, uma centralidade periférica

1. Agualva-Cacém - Centralidade periférica e o Programa POLIS

O processo de suburbanização da AML marca o desenvolvimento da área periférica de Lisboa, levando à formação de várias centralidades urbanas. A cidade de Agualva-Cacém é, deste modo, o resultado deste crescimento, e caracteriza-se por ser uma cidade-satélite, marcada pelo seu ambiente suburbano e residencial de várias tipologias (figura 23).

Como referido anteriormente, o processo de suburbanização da AML intensifica-se a partir da década dos anos 60. A partir deste período, a cidade de Agualva-Cacém transforma-se num território suburbano de crescimento desordenado e espontâneo. Esta cidade constitui um território urbano extremamente denso, onde os edifícios são construídos, através de interesses imediatos, sem pensar na estrutura e qualificação urbana. Em Agualva-Cacém, a cidade cresce devido à facilidade de acessos, sendo eles a linha de comboio e o Itinerário Complementar 19 (IC19), duas importantes infraestruturas de mobilidade presentes nesta região.

Agualva-Cacém é um aglomerado urbano que cresce sobre um desenho sem projeto. As suas antigas estruturas rurais presentes no espaço público da cidade são a base do seu desenho urbano, que

não antecedem um pensamento lógico de acessibilidades e relações com o espaço público e com o sistema viário. Como referem Coelho e Pinheiro (2013, p.68) *“enquanto núcleo de uma ‘cidade-dormitório’, cujo crescimento se deu de forma rápida, violenta e parcialmente desregulada, sobretudo nos últimos 40 anos, o Cacém denotava uma clara ausência de ordem e hierarquia na estruturação do espaço urbano (em particular do espaço viário, profundamente desordenado) e uma especial carência de equipamentos e de espaços públicos qualificados”*.

Até há muito pouco tempo, a cidade era marcada pela desorganização e pela insegurança geral, produzidas por uma decadência do espaço urbano. Questões como a marginalidade e a pouca conservação dos espaços faziam com que a cidade contraísse uma imagem negativa e débil, conotando a ideia de um subúrbio mal pensado e mal gerido. Sendo uma das maiores cidades presentes na área metropolitana de Lisboa, Agualva-Cacém representa uma recente centralidade periférica. Constitui um dos maiores polos urbanos da metrópole, sendo um centro industrial, dinâmico e comercial, albergando várias funções sociais e inúmeros postos de trabalho. Atualmente, o aglomerado vive dependente da cidade-centro, mas cada vez mais possui uma maior autonomia, em relação à cidade de Lisboa.

Para contrariar o crescimento desregulado e o ambiente negativo que correspondia a esta cidade, Agualva-Cacém foi integrada no Programa POLIS.

Este programa a nível nacional, correspondia a uma estratégia de potencializar cidades específicas e tinha como objetivos a requalificação urbana e a valorização ambiental das mesmas cidades. Através de parcerias com os diferentes municípios e empresas privadas, o Programa POLIS possuía uma gestão própria, focando-se em intervenções de requalificação urbana (Domingues, 2006).

Antes de se concretizar como um plano urbano físico, o processo de regeneração da cidade de Agualva-Cacém começa com a elaboração do Plano de Pormenor da Área Central do Cacém, concretizada pelo atelier RISCO em 1998 (figura 24). A integração deste plano, juntamente com o programa POLIS, conta com uma área de intervenção, de aproximadamente, trinta hectares, revitalizando áreas próximas à estação ferroviária, que liga o aglomerado a Lisboa, e à ribeira das Jardas, constituindo-se o novo Parque Urbano da cidade. De acordo com os parâmetros definidos, a área de intervenção procura resolver a relação entre zonas edificadas e o novo espaço público. Esta intervenção pretende melhorar as acessibilidades entre os núcleos de Agualva e Cacém, que até então, nenhuma tentativa tinha sido concretizada

para tal efeito, estando as duas entidades separadas pela ribeira das Jardas e pela linha férrea (Lourenço, 2011).

A estação ferroviária desempenha o centro do núcleo urbano, constituindo-se um dos pontos mais importantes da aglomeração. A afluência acentuada de pessoas que usa esta infraestrutura diariamente, cria uma oportunidade para se pensar nas zonas envolventes, destinadas ao espaço público e aos acessos pedonais. A conjugação de diferentes tipos de mobilidade presentes num único espaço (interface rodoferroviário), projeta um lugar de referência na cidade, criando facilidades de locomoção.

A ribeira das Jardas é um dos mais importantes elementos naturais presentes na cidade. As suas margens, transformadas num Parque Urbano (projeto realizado pelo atelier NPK, arquitetos paisagistas), ajuda à criação de uma estrutura verde, vocacionada para atividades de lazer para todas as pessoas. Atualmente, constitui um dos espaços mais importantes de Agualva-Cacém, assegurando as deslocações dos habitantes urbanos com o uso de diferentes tipos de mobilidade suave (Coelho e Pinheiro, 2013).

O Plano de Pormenor desenvolvido, juntamente com o Programa POLIS, procura criar um novo ambiente urbano, contrariando a imagem de uma cidade “sem modelo” e sem referências arquitetónicas.

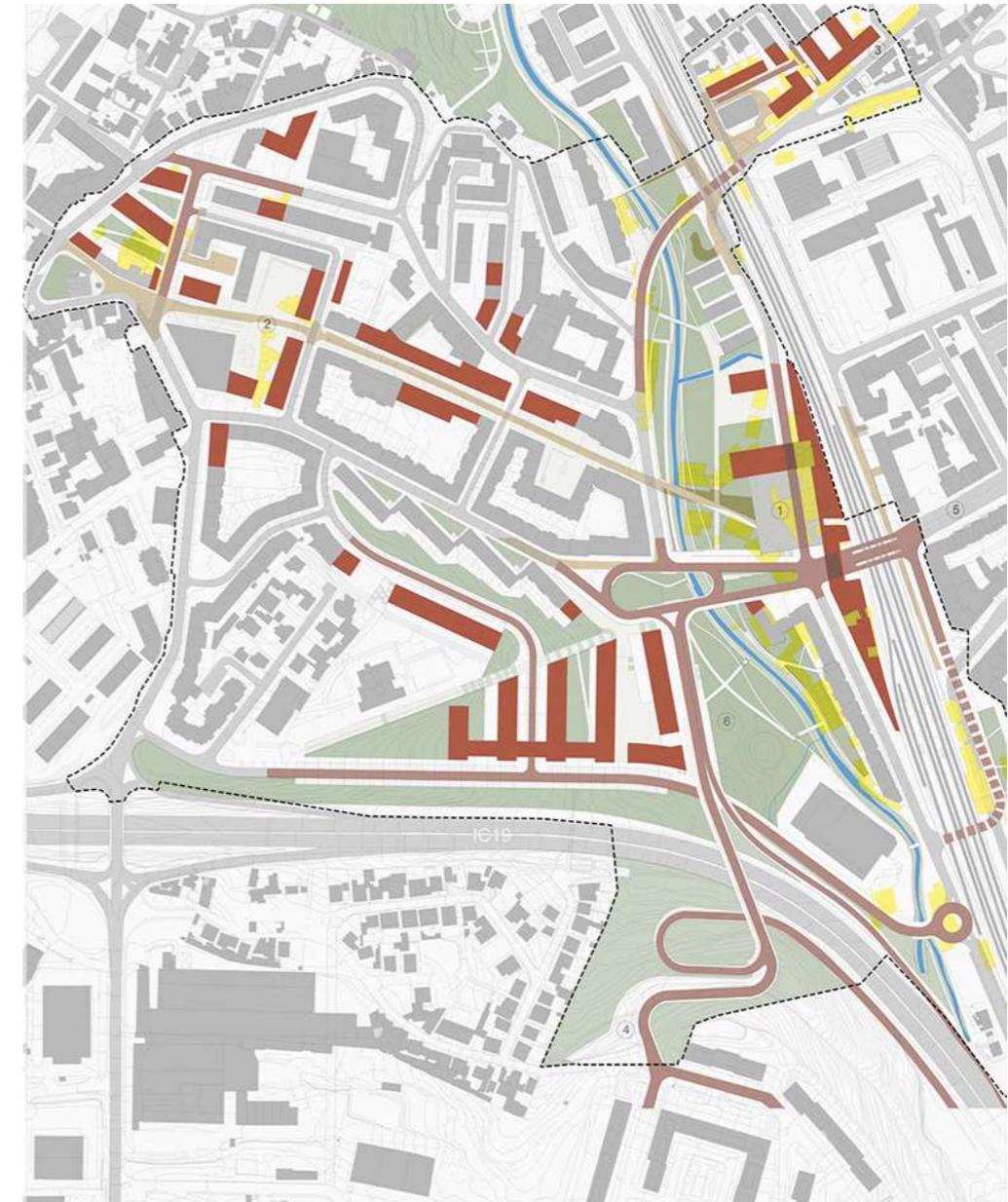


Figura 24 - Planta Síntese do Plano de Pormenor da Área Central do Cacém (atelier RISCO)

Este projeto do atelier RISCO vem dar uma nova imagem a Agualva-Cacém. Os espaços urbanos desenhados são significativamente melhorados, onde a relação entre a área edificada e os espaços públicos intensifica-se de uma maneira muito mais eficiente. Apesar deste plano não ter sido todo concretizado, a transformação radical deste núcleo foi melhorada por uma nova vida urbana (Lourenço, 2011).

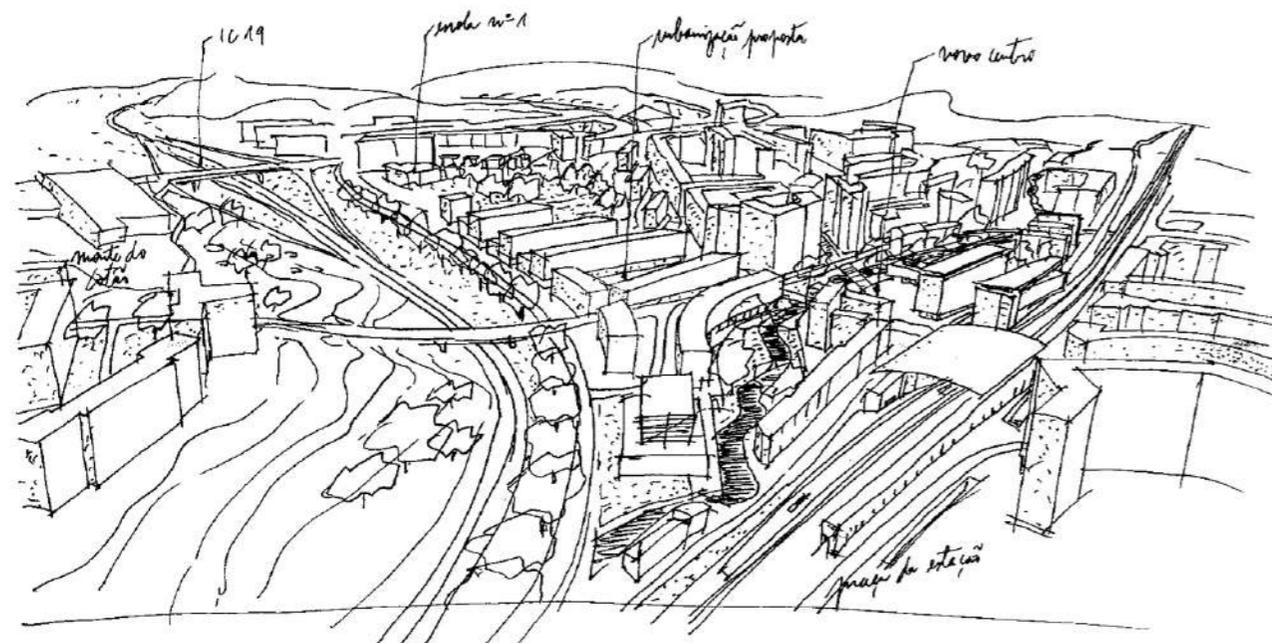


Figura 25 - Esquisso sobre a área intervencionada (atelier RISCO)

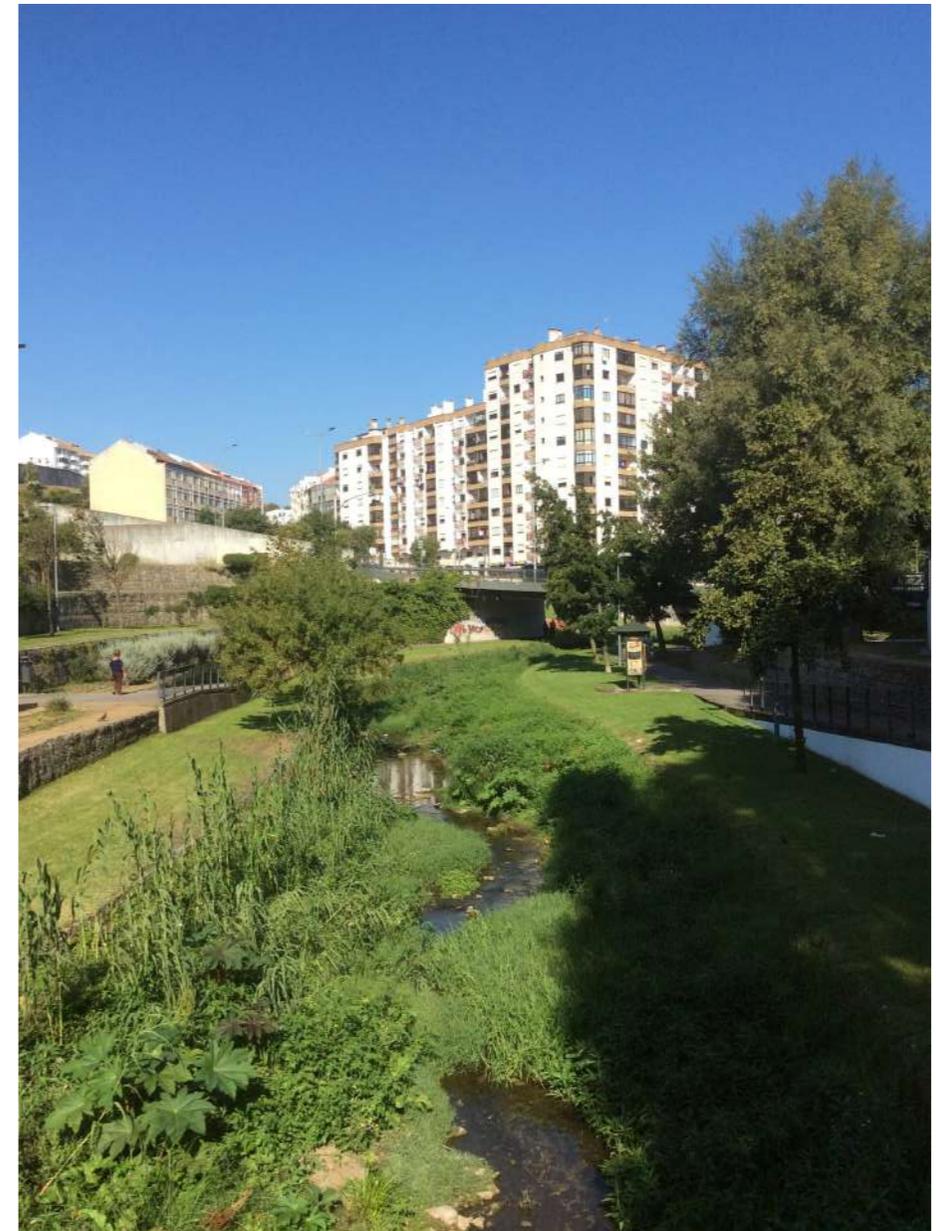


Figura 26 - Parque Urbano de Agualva-Cacém

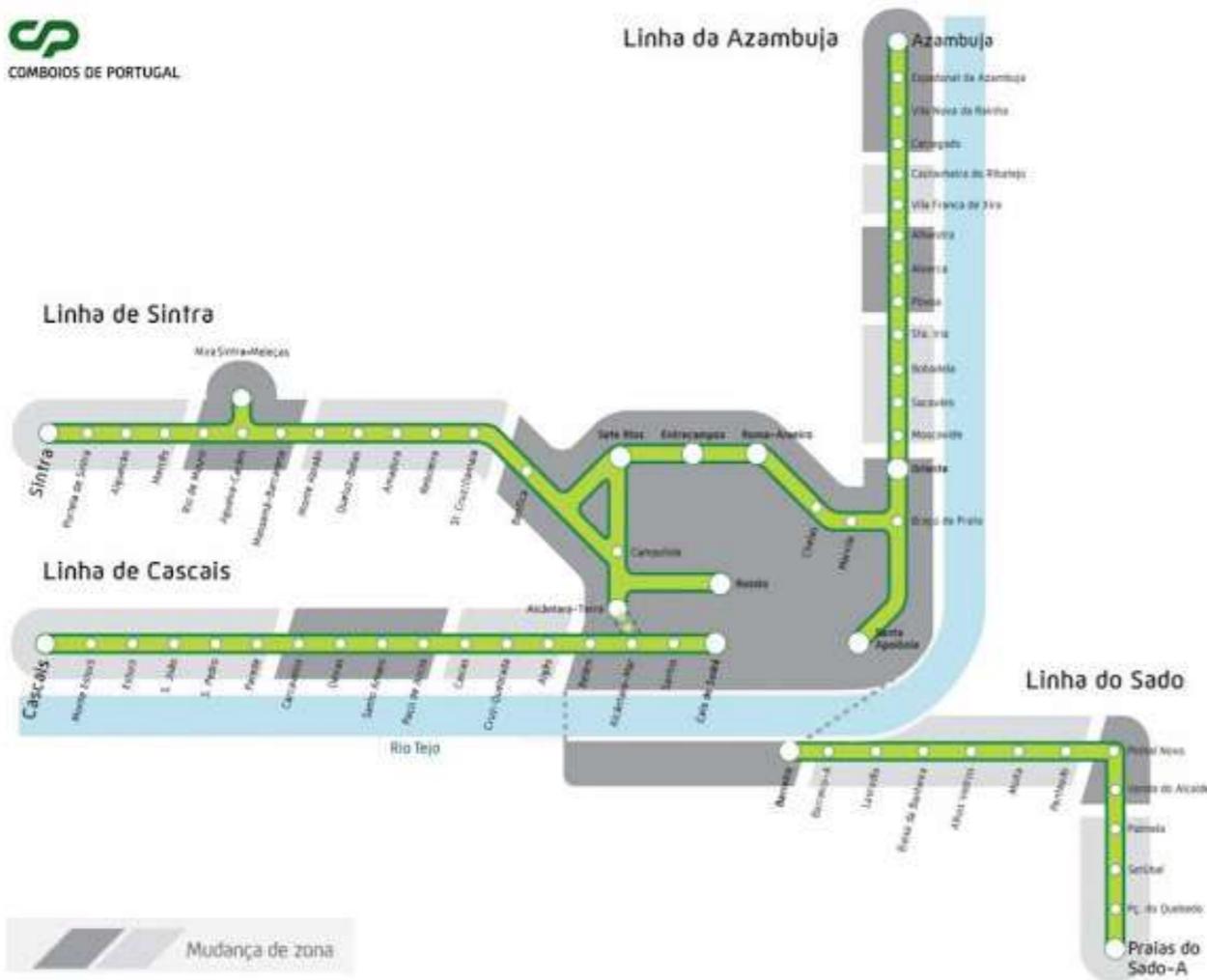


Figura 27 - Esquema dos Comboios Suburbanos da AML (adaptado)

2. Comboios suburbanos - Linha de Sintra

As infraestruturas ferroviárias são as grandes responsáveis pela formação e desenvolvimento das centralidades periféricas de Lisboa. Cidades como a Amadora, Oeiras ou até mesmo a cidade de Agualva-Cacém devem parte do seu crescimento a esta infraestrutura. Usados diariamente por um enorme número de pessoas, os comboios suburbanos constituem um dos mais importantes meios de deslocação, presente nas áreas metropolitanas.

O concelho de Sintra é um dos concelhos mais densamente povoados, e depende do comboio, como meio de ligação à cidade de Lisboa. Estrutura um enorme corredor urbano, onde a denominada linha de Sintra (ramal de comboios suburbanos da AML) interceta certos núcleos como Algueirão-Mem-Martins, Rio de Mouro, Agualva-Cacém, Massamá, Queluz, Amadora, Reboleira e Damaia (figura 27).

A ramificação deste tipo de transporte permite uma evolução dependente do seu traçado, pelo que são criadas várias linhas que ligam o centro a vários pontos da periferia. Agualva-Cacém possui uma localização privilegiada, encontrando-se bastante próxima das duas infraestruturas de mobilidade mais importantes da região e da AML: a linha de Sintra e o IC19. A cidade implanta-se entre estas duas redes,

que a destacam como uma das aglomerações mais importantes da linha de Sintra.

Como referido anteriormente, a cidade de Agualva-Cacém possui uma certa dependência dos caminhos-de-ferro. O comboio é o transporte utilizado por uma grande parte da população, transformando a estação ferroviária da cidade, como o local de grande concentração populacional (Lourenço, 2011). A estação funciona como o “centro” da aglomeração, unindo os dois núcleos de Agualva e do Cacém, e é neste espaço que se encontram várias opções de transportes públicos. A combinação entre diferentes meios de deslocação cria um interface de relações entre redes e facilidades nas ligações pretendidas.

As infraestruturas ferroviárias possuem características únicas e diferentes dos outros meios de transporte. Dependente de certos traçados impostos pelos carris da sua infraestrutura, o comboio tem o objetivo de encurtar as distâncias entre os núcleos urbanos vizinhos e o tempo gasto nas deslocações entre os mesmos. Tenta ser um transporte mais fidedigno e mais direto entre centralidades, juntando o facto de ser um transporte mais económico para quem viaja diariamente na AML.

Ao contrário das outras redes de mobilidade, as infraestruturas ferroviárias transportam grandes quantidades de pessoas em cada viagem, e por esta

razão sente-se uma certa popularidade no uso deste transporte (Figura 28). As dificuldades de circulação por parte dos automóveis e a escassez de estacionamento nas centralidades da metrópole condiciona a escolha do transporte privado. Assim sendo, o comboio ganha preferência se souber responder de uma maneira correta aos movimentos pendulares dos habitantes urbanos.

Desta maneira, Agualva-Cacém reconhece neste transporte a via estruturante de uma região suburbana. O comboio, através do seu uso, intensifica o crescimento e o desenvolvimento de novas centralidades, onde Agualva-Cacém faz parte desta evolução e expansão da mancha de óleo da área edificada.



Figura 28 - Comboios suburbanos e a estação ferroviária de Agualva-Cacém

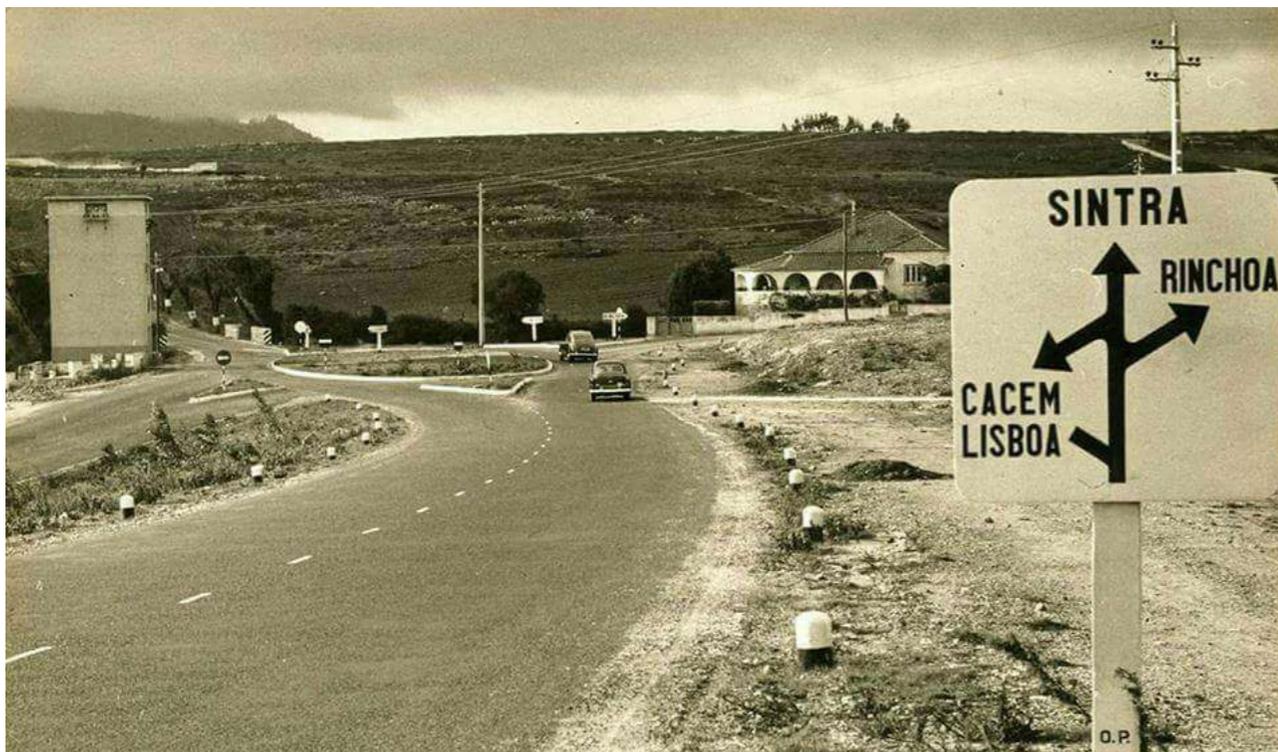


Figura 29 - Antigo troço do IC19_1960 (adaptado)

3. Itinerário Complementar 19

O Itinerário Complementar 19 (IC19) é uma das vias de acesso mais importantes da área metropolitana de Lisboa, sendo conhecida como a Radial de Sintra. O seu primeiro troço foi inaugurado em 1985, num percurso entre a Buraca e a cidade de Queluz. Esta estrada foi construída sobre vias existentes que asseguravam a ligação entre a cidade de Lisboa e a vila de Sintra, como representa a figura 29. Atualmente, o seu traçado é mais extenso, chegando até Ranholas, uma das portas de “entrada” da mesma vila (DGTT/ DTL, 2000).

O IC19 é uma estrada com carácter de via rápida, sendo uma das vias mais movimentadas de toda a Europa. É esta estrada que liga os concelhos da Amadora e de Sintra à cidade de Lisboa, onde se concentram cerca de meio milhão de pessoas, entre os dois concelhos (INE/ Censos 2011). O IC19 apresenta valores elevados de Tráfego Médio Diário, e conforme os dados do Relatório de Tráfego do Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT) (2018), no mês de Outubro do ano de 2017, a média ponderada de veículos a circularem em todo o trajeto do IC19 é de 112494 veículos. Este mês é o que apresenta valores mais elevados, e apenas no troço junto à cidade de Agualva-Cacém, os valores repre-

sentam 116259 veículos, para o mesmo período de tempo. O ano de 2017 termina com uma média ponderada de 106131 veículos diários, em todo o mês de Dezembro (IMT, 2018). É através destes valores, que se percebe a importância do IC19, como uma das infraestruturas de mobilidade da AML. Esta via rodoviária importa valores elevadíssimos de veículos que circulam entre o centro principal e as centralidades periféricas de Lisboa e é através desta estrada que se criam as acessibilidades para outros pontos da área metropolitana.

A cidade de Agualva-Cacém encontra-se muito próxima a esta infraestrutura de mobilidade, pelo que a sua proximidade desempenha um fator relevante no crescimento deste aglomerado urbano. A facilidade sentida na sua ligação à cidade-centro transforma este território e o seu crescimento é dependente desta condição. Contudo, toda esta ação origina um grave problema. O elevado número de automóveis que circulam no IC19 provocam as denominadas “horas de ponta” e assim, a viagem entre Agualva-Cacém e Lisboa pode variar, atendendo às diferentes fases do dia. É verdade que esta estrada é o meio de ligação mais importante entre estes dois centros urbanos, mas é também o fator que contribui para um aumento de veículos que circulam na AML.

O IC19 além de constituir um percurso ne-

cessário no crescimento e no desenvolvimento da região de Sintra, cria entraves presentes no espaço urbano. A quantidade e dimensão das vias presentes no seu traçado, faz com que esta infraestrutura tenha um peso muito grande, em comparação com o tipo de estradas e ruas das diferentes aglomerações. A escala megalómana desta via rodoviária contrasta com a escala das cidades periféricas, e assim, cria fragmentações no tecido urbano (figura 30).

As ligações cortadas pelo IC19 são resolvidas com a construção de pontes e viadutos, onde as conexões são fracas e débeis. No caso da cidade de Agualva-Cacém, o atravessamento desta infraestrutura caracteriza um obstáculo na ligação entre outros pontos urbanos próximos. Desta maneira, o automóvel representa uma forma de circulação muito mais rápida e eficiente, contribuindo para a desfragmentação do território. Os espaços comerciais e outros encontram-se cada vez mais longe dos centros urbanos, onde o automóvel representa uma das poucas soluções usadas para alcançar esses espaços.

Desta forma, o IC19 caracteriza-se como um elemento necessário para as as deslocações dos habitantes urbanos. Esta infraestrutura, pensada com o objetivo de fazer crescer a mancha de óleo, dá lugar a uma dispersão da área urbanizada da metrópole.

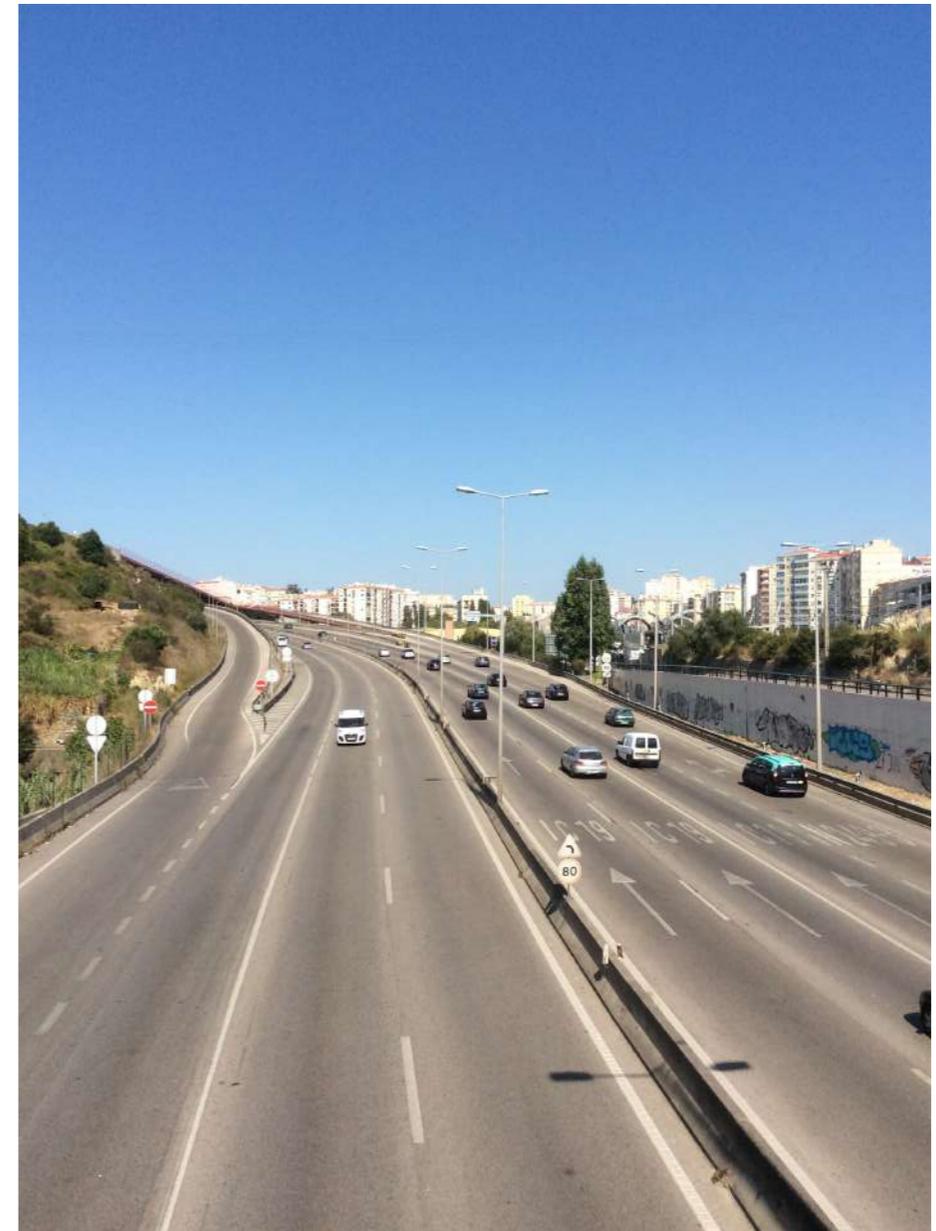


Figura 30 - Troço do IC19, perto da cidade de Agualva-Cacém

[1.5] CONSIDERAÇÕES FINAIS

“Interpretar e questionar a própria evolução é uma ação vital para a humanidade. Como parte dos agentes da urbanidade, o arquiteto deverá continuar a usar o desenho como o seu instrumento específico, mas não poderá continuar a deixar em outras mãos o exclusivo do conhecimento sensível das mais diversas realidades e alhear da sua disciplina o conhecimento da cidade e da sociedade...”

(Rossa, 2002, p.43)

O estudo do desenvolvimento urbano valida certos comportamentos que refletem a visão de uma cidade em progresso. As constantes frentes de expansão criam novas maneiras de viver o espaço público, que contrastam com os modelos de cidade de outros tempos.

A principal crítica apresentada neste trabalho evidencia uma clara falta de comunicação das diferentes entidades responsáveis pelo desenvolvimento urbano, económico e social de uma área metropolitana. É este o grande problema do urbanismo atual, a expansão urbana descontrolada e sem sentido próprio, muitas vezes vocacionada por ambições de privados.

Com um atraso significativo, em relação às outras capitais e centros de metrópoles, a área metropolitana de Lisboa resulta de um processo de suburbanização caracterizado como espontâneo e livre. Nos nossos dias, este processo caracteriza as cidades que se podem encontrar na mancha urbana da AML. As cidades-satélite de Lisboa criadas neste processo resultam de uma desorganização, entre o tipo de edificado presente, a implantação do mesmo no território suburbano e o traçado das infraestruturas de mobilidade, responsáveis pela expansão.

No contexto da AML, a evolução tardia e a receção de novos habitantes inesperados criam uma

situação de pressão habitacional, na qual a fraca resposta por parte das entidades administrativas, leva à situação-limite do “esquecer o plano futuro e concentrar esforços na construção do Agora”. Com isto, esta ação deu lugar a uma resposta precisa e imediata, deixando o pensamento e as necessidades posteriores para segundo plano.

Após todas estas transformações que desfiguram o ambiente urbano de Lisboa, a evolução para os subúrbios continua e chega aos nossos dias, com variados problemas na criação das cidades-satélite de Lisboa. Estas novas cidades caracterizam-se como desorganizadas, onde a confusão dos seus traçados apresenta variadas tipologias de habitação. O desenho de novas ruas, apenas auxilia nas diferentes construções, sem nunca pensar numa organização ou estratégia urbanística. É possível mudar esta situação e adaptar o existente, a uma nova ideia de futuro, com projetos que consideram o planeamento e desenho urbano. Como refere o arquiteto Nuno Portas, a combinação das várias disciplinas da Cidade tem de ser imprescindível para uma melhor leitura e compreensão da mesma.

Primeiramente, a ideia de fazer a cidade alargada não implica uma posição radical, sobre esta. Não é necessário chegar a um ponto de destruir “tudo” e construir a partir do “nada”, para melhorar

qualquer zona da área metropolitana. É esta capacidade de saber conjugar várias situações, que podem melhorar o bom funcionamento das metrópoles. Para tal, é preciso pensar nas novas evoluções urbanas em compatibilidade com os sistemas de transportes existentes, e perceber como é que estes dois tópicos podem e devem relacionar-se.

As cidades periféricas continuam a ser dependentes da grande cidade, pelo que os traçados das infraestruturas têm uma importância elevada no grande desenho metropolitano. As estações de comboio devem ser definidas como o centro dos subúrbios, ao criar interfaces de diferentes transportes, possibilitando uma melhor mobilidade.

As infraestruturas devem ser pensadas, no sentido de perceber de que forma podem auxiliar as novas aglomerações de uma maneira mais eficiente. Há, no entanto, somente um reparo a fazer, devido à grande escala infraestrutural, as redes de transporte constituem obstáculos para a cidade expandida. Elas cortam relações entre os diferentes núcleos, pelo que as infraestruturas de mobilidade devem ser pensadas para se adaptarem a várias situações ou a vários tipos de transporte. Quanto maior a capacidade de adaptação a várias situações, maior a complexidade urbana, logo uma rede infraestrutural não deve ser somente pensada para um certo tipo de mobilidade.

Porque não pensar em redes infraestruturais mistas, em que o habitante urbano possa usufruí-las com o auxílio do automóvel, do comboio, do metro de superfície, da bicicleta ou até mesmo a pé? É preciso criar infraestruturas mais versáteis enquadrando a paisagem e a vida urbana.

Por último, uma das graves situações, evidenciadas nesta dissertação, é a dispersão que caracteriza a mancha de óleo da AML. As cidades divididas e difusas apresentam vários problemas de organização e planeamento, pelo que se pretende o oposto desta situação. Assim, este trabalho pretende defender a consolidação dos núcleos urbanos, e para uma hipótese de futuro, as atenções devem-se virar para os espaços vazios que se encontram entre as centralidades periféricas e perceber a potencialidade destes territórios. Se houver uma ideia de continuidade de espaços e uma mancha de óleo contínua, será muito mais fácil pensar a Área Metropolitana de Lisboa como um todo, onde a periferia continuada reforça a grande cidade-centro.

Com a consolidação da mancha de óleo de uma cidade, a proximidade centro-periferia será muito maior, e assim as relações entre estas serão mais rápidas e concretas. A cidade deve realizar-se sobre uma forma de rede, que aos poucos vai consolidando a sua envolvente, progredindo desta forma até à sua

periferia. É impensável contribuir para uma urbanização difusa, quando os espaços vazios entre construções são esquecidos e ignorados, caracterizados como espaços restantes de uma construção descontrolada.

O caso de estudo da cidade Agualva-Cacém mostra, neste trabalho, a relação entre a evolução urbana com as infraestruturas de mobilidade, e como este exemplo de centralidade periférica se insere no panorama de uma área metropolitana emergente. O seu ambiente descontrolado e desorganizado confere a ideia de subúrbio, que vai crescendo e ganhando uma maior autonomia, através das duas infraestruturas de mobilidade mais importantes da cidade: o IC19 e a linha de Sintra, da rede de comboios suburbanos.

[1.6] BIBLIOGRAFIA

Beaujeu-Garnier, J. (1997). Geografia Urbana. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.

Braga, A. (2012). Uma Nova Centralidade. Espaços Públicos de Referência e Transporte Coletivo. Lisboa: UTL – Faculdade de Arquitetura. Dissertação de Mestrado.

Brito-Henriques, E. (2017). Arruinamento e regeneração do espaço edificado na metrópole do século XXI: o caso de Lisboa. EURE. Volume 43, nº 128 (janeiro 2017). Chile: Pontificia Universidad Católica de Chile.

Cabral, J. (1997). Caracterização do Núcleo Urbano Central de Agualva. Jornal dos Arquitetos. Diretor Michel Toussaint. Ano XV, nº171/ 172 (junho 1997), p. 21.

Caria Lopes, J. (2017). A mancha, a linha e o ponto. A metropolização de Lisboa revisitada. Estudo Prévio 12. Lisboa: CEAUT/ UAL – Centro de Estudos de Arquitetura, Cidade e Território da Universidade Autónoma de Lisboa.

Cavaco, C. (2001). Transmodernidade e experiência do espaço. Periferia e periferias na problemática da sociedade contemporânea. Lisboa: Faculdade de Arquitetura de Lisboa da Universidade Técnica de Lisboa. Dissertação de Mestrado.

Chancelaria de D. Manuel I (1509). ANTT. Livro 36, folha 49V.

Choay, F. (1965). L'urbanisme: Utopies et Réalités. Une antologie. Éditions du Seuil.

Coelho, R. e Pinheiro, J. (2013). Manuel Salgado/ RISCO. Arquitetos Portugueses – 2ª série. Maria Milano (Coordenadora). Aveleda, Vila do Conde: Editora Verso da História.

Dias, J. L. (1947). Lisboa de hoje. In Gustavo Matos Sequeira – Lisboa, oito séculos de história. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa, pp. 644-667.

Direção-Geral de Transportes Terrestres/ Delegação de Transportes de Lisboa (DGTT/ DTL) (2000). Mobilidade e Transportes na AML – 2000 (Coordenação José Manuel Leitão). Diretora Isabel Seabra (fevereiro 2000). Lisboa: DGTT/ DTL.

Domingues, Á. (2006). Cidade e Democracia: 30 anos de Transformação Urbana em Portugal. Lisboa: Argumentum Edições.

Ferrão, J. (1997). Rede urbana, instrumento de equidade, coesão e desenvolvimento? In Conselho Económico e Social, Colóquio: “A política das Cidades”. Lisboa, pp. 21-48.

Ferreira, B. M. (2013). Optimist Suburbia: o início da Metrópole Contemporânea. Leitura crítica sobre a configuração urbano-arquitetónica da periferia norte da cidade de Lisboa. In Livro de Atas do 2º CIHEL e 1ºCCRSEEL (11-15 março). Lisboa: Laboratório Nacional de Engenharia Civil, pp.113-114.

Ferreira, B. M. (2014). Plano Diretor da Região de Lisboa – O primeiro instrumento de planeamento territorial para a Área Metropolitana de Lisboa. In “Arquiteturas do Mar, da Terra e do Ar. A Arquitetura e o Urbanismo na Geografia e na Cultura”. Volume II (13-15 outubro). Lisboa: Academia de Escolas de Arquitetura e Urbanismo de Língua Portuguesa, pp. 246-258.

Ferreira, C.H. (2016). Cidade Multidimensional – Lisboa Metropolis XXI. Casal de Cambra: Caleidoscópio.

Gonçalves, J. (2011). PDM no século XXI. In Cadernos curso de Doutoramento em Geografia FLUP, 1, pp. 10-29.

Guerreiro, R. (1997). Núcleo Urbano Central de Agualva. Análise do Carácter e Contexto. Proposta de Intervenção. Jornal dos Arquitetos. Diretor Michel Toussaint. Ano XV, nº171/ 172 (junho 1997), p. 26.

Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT) (2018). Relatório de Tráfego na Rede Nacional de Autoestradas. 4º Trimestre de 2017 (fevereiro 2018). Lisboa: Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.

Instituto Nacional de Estatística (INE) (2012). Censos 2011 Resultados Definitivos – Região Lisboa. Lisboa: Instituto Nacional de Estatística, I.P.

Julião, R. P. (2003). Mobilidade e acessibilidade metropolitanas. In José António Tenedório (Coordenação) - Atlas da Área Metropolitana de Lisboa, pp. 227-243.

Junker, C.A. (1972). Diseño Suburbano. In Lewis, D. El crecimiento de las ciudades. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, S.A.

Kostof, S. (1992). The city assembled: the elements of urban form through history. London: Thames and Hudson.

Laborde, P. (1994). Les espaces urbains dans le monde. New York: Nathan. (2ª edição).

Lourenço, A. C. (1997). Agualva. Primeiras ocupações. O aglomerado rural. Caracterização Social. Jornal dos Arquitetos. Diretor Michel Toussaint. Ano XV, nº171/ 172 (junho 1997), pp. 23-24.

Lourenço, N. (2011). Projeto Urbano do Cacém. In Portas, N.; Domingues, Á.; Cabral, J. Políticas urbanas II – Transformações, regulação e projetos. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, pp. 334-339.

Maia, J. A. (1997). Evolução Histórica. Estrutura de Ocupação do Território. Jornal dos Arquitetos. Diretor Michel Toussaint. Ano XV, nº171/ 172 (junho 1997), p. 22.

Marat-Mendes, T.; Sampayo, M.T. de. (2010). Étienne de Gröer: the scales of urban intervention in the Lisbon territory. In 1st International Meeting European Architectural History Network. Guimarães: European Architectural History Network.

Marques, A. H. O. (2003). Enquadramento histórico. In José António Tenedório (Coordenação) - Atlas da Área Metropolitana de Lisboa, pp. 15-27.

Medina, F. (2018). “Foi um grande erro destruir a rede de elétricos em Lisboa”. Entrevista com Carlos Ferro. Diário de Notícias. [Em linha]. 23 Junho 2018. [Consultado em 19 Agosto 2018]. Disponível em WWW:<<https://www.dn.pt/portugal/interior/foi-um-grande-erro-destruir-a-rede-de-eletricos-em-lisboa-9501060.html>>.

Pelletier, J. e Delfante, C. (2000). Cidades e urbanismo no mundo. Lisboa: Instituto Piaget.

Pereira, M. (2004). As metamorfoses da cidade dispersa. GeolNova, 10, pp. 129-142.

Pereira, M., e Silva, F. N. (1986). Ilusões e desilusões das periferias na área metropolitana de Lisboa. Sociedade e Território, 5, pp. 14-24.

Pérez Babo, A. (2006). O papel das Infraestruturas Viárias na evolução das Formas Urbanas. In Domingues, Á. Cidade e Democracia: 30 anos de Transformação Urbana em Portugal. Lisboa: Argumentum Edições, pp. 379-385.

Portas, N. (2005a). Arquitetura(s): Teoria e Desenho, Investigação e Projeto. Porto: FAUP Publicações.

Portas, N. (2005b). Os Tempos das Formas, Volume I: A Cidade Feita e Refeita. Guimarães: Departamento Autónomo de Arquitetura da Universidade do Minho.

Portas, N.; Domingues, Á.; Cabral, J. (2007). Políticas urbanas I – Tendências, estratégias e oportunidades. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian. (3ª edição).

Portas, N.; Domingues, Á.; Cabral, J. (2011). Políticas urbanas II – Transformações, regulação e projetos. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.

Rossa, W. (2002). A Urbe e o Traço. Uma década de estudos sobre o urbanismo português. Coimbra: Livraria Almedina.

Salgueiro, T. B. (2001). Lisboa, periferia e centralidades. Oeiras: Celta Editora.

Silva, A. V. (1968). Dispersos. Vol 1. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa.

Silvestre, C. (2014). Arquitetura ou Revolução: Learning from the satellite. Lisboa: ISCTE-IUL. Dissertação de Mestrado.

Soares, L. J. B. (2003). Ordenamento e planeamento do território no contexto metropolitano. In José António Tenedório (Coordenação) - Atlas da Área Metropolitana de Lisboa, pp. 248-291.

Soares, N.P.; Domingues, A. C. G. (2003). Consolidação e maturidade demográfica de uma área metropolitana. In José António Tenedório (Coordenação) - Atlas da Área Metropolitana de Lisboa, pp. 119-145.

Sousa, A.M.; Mascarenhas, T. (2000). Agualva-Cacém e a sua História. Edições Golfinho.

Stüssi, R.; Pérez Babo, A.; Ribeiro, S.H. (2011). Acessibilidade, Mobilidade e Logística. DGOTDU. Diretor Vítor Campos. Série Política de cidades. Volume 6 (setembro 2011). Lisboa: Direção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano.

[2]

VERTENTE PRÁTICA
Tutor: Professor Pedro Mendes

**PERCURSO PEDONAL E CICLÁVEL ALENQUER/ RIO TEJO E
CENTRO CULTURAL DA ROMEIRA**

ÍNDICE

115_[2.0] - INTRODUÇÃO

119_[2.1] - ESTRATÉGIA DE GRUPO Percurso pedonal e ciclável entre Alenquer e o rio Tejo

121_1. Eixo urbano entre Alenquer e o Carregado

125_2. Aqueduto e Canal do Alviela

129_3. Estratégia de grupo

133_[2.2] - PROJETO INDIVIDUAL - CENTRO CULTURAL DA ROMEIRA

135_1. Estratégia e localização

139_2. O local: elementos envolventes ao projeto

145_3. Memória Descritiva de Projeto

157_[2.3] - DESENHOS TÉCNICOS

ÍNDICE DE FIGURAS

120_Figura 1 - Eixo urbano entre Alenquer e o Carregado

Fonte: Caderno de Turma PFA_2017

122_Figura 2 - Fisionomia da vila de Alenquer_2017

Fonte: Fotografia de Eunice Ruivo_2017

123_Figura 3 - Fisionomia da vila do Carregado_2017

Fonte: Fotografia de Eunice Ruivo_2017

124_Figura 4 - Evolução do abastecimento de água à Região de Lisboa (Jornal Expresso)

Fonte: <https://expresso.sapo.pt/sociedade/2018-05-30-A-historia-de-150-anos-de-agua-a-chegar-a-Lisboa#gs.5JiGWEc> (consultado em Setembro de 2018)

126_Figura 5 - Aqueduto do Alviela e a paisagem rural #1

Fonte: Fotografia de Ana Dias_2017

127_Figura 6 - Aqueduto do Alviela e a paisagem rural #2

Fonte: Fotografia de Diana Lopes_2017

128_Figura 7 - Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano do município de Alenquer

Fonte: PEDU - versão de trabalho da Câmara Municipal de Alenquer_2015

131_Figura 8 - Percurso pedonal e ciclável entre Alenquer e o rio Tejo (percurso proposto representado a vermelho)

Fonte: Desenho de autores_2018

134_Figura 9 - Alenquer e o Parque Urbano da Romeira (redução da escala 1:2000)

Fonte: Desenho de autor

136_Figura 10 - Fábrica Nova e o Parque Urbano da Romeira

Fonte: Fotografia de autor_2018

137_Figura 11 - Margem esquerda do rio Alenquer e os “obstáculos envolventes”

Fonte: Fotografia de autor_2018

138_Figura 12 - Rio Alenquer e a Fábrica Nova da Romeira

Fonte: Fotografia de autor_2018

141_Figura 13 - Fábrica Nova da Romeira

Fonte: Fotografia de autor_2018

142_Figura 14 - Parque Urbano da Romeira #1

Fonte: Fotografia de autor_2018

143_Figura 15 - Parque Urbano da Romeira #2

Fonte: Fotografia de autor_2018

144_Figura 16 - Parque Urbano da Romeira em Alenquer (Atelier PROAP)

Fonte: <http://www.proap.pt/pt-pt/projecto/parque-urbano-da-romeira/> (consultado em Setembro de 2018)

147_Figura 17 - Alçados da situação existente

Fonte: Desenhos de autor

148_Figura 18 - Fachada dupla de painéis metálicos lineares

Fonte: Desenhos de autor

150_Figura 19 - Maquete de estudo à escala 1:500 #1

Fonte: Fotografia de autor_2018

151_Figura 20 - Maquete de estudo à escala 1:500 #2

Fonte: Fotografia de autor_2018

152_Figura 21 - Maquete de estudo à escala 1:200 #1

Fonte: Fotografia de autor_2018

153_Figura 22 - Maquete de estudo à escala 1:200 #2

Fonte: Fotografia de autor_2018

154_Figura 23 - Maquete de estudo à escala 1:100 #1

Fonte: Fotografia de autor_2018

155_Figura 24 - Maquete de estudo à escala 1:100 #2

Fonte: Fotografia de autor_2018

159_Figura 25 - Planta de Implantação (redução da escala 1:500)

Fonte: Desenho de autor

160_Figura 26 - Alçado Sudoeste (redução da escala 1:500)

Fonte: Desenho de autor

161_Figura 27 - Alçado Nordeste (redução da escala 1:500)

Fonte: Desenho de autor

163_Figura 28 - Alçado Principal (redução da escala 1:200)

Fonte: Desenho de autor

165_Figura 29 - Planta de Rés do Chão_cota 19 (redução da escala 1:200)

Fonte: Desenho de autor

167_Figura 30 - Planta do Piso 1_cota 23 (redução da escala 1:200)

Fonte: Desenho de autor

169_Figura 31 - Corte Transversal A-A' (redução da escala 1:200)

Fonte: Desenho de autor

170_Figura 32 - Corte Transversal B-B' (redução da escala 1:200)

Fonte: Desenho de autor

171_Figura 33 - Corte Transversal C-C' (redução da escala 1:200)

Fonte: Desenho de autor

173_Figura 34 - Corte Longitudinal D-D' (redução da escala 1:200)

Fonte: Desenho de autor

174_Figura 35 - Corte Longitudinal E-E' (redução da escala 1:200)

Fonte: Desenho de autor

175_Figura 36 - Corte Longitudinal F-F' (redução da escala 1:200)

Fonte: Desenho de autor

177_Figura 37 - Axonometria (redução da escala 1:200)

Fonte: Desenho de autor

179_Figura 38 - Pormenor Construtivo (redução da escala 1:20)

Fonte: Desenho de autor

[2.0] INTRODUÇÃO

O Projeto Final de Arquitetura é constituído por duas partes de trabalho: a parte teórica e a parte prática. Na vertente prática, o exercício foca-se no concelho de Alenquer, procurando resolver problemas existentes na vila e territórios envolventes.

O projeto desenvolve-se após um estudo sobre a área escolhida, concluindo uma desorganização e descontinuidades do espaço público do município. O concelho revela dois núcleos urbanos importantes, sendo estes as vilas de Alenquer e Carregado. Aqui, o carácter rural impõe-se num vasto território, mas a sua proximidade com a cidade de Lisboa, configura, parcialmente, um ambiente suburbano. Porém, a morfologia urbana do concelho de Alenquer é difusa e espalhada, algo que dificulta a leitura contínua de espaços. Os centros urbanos expandem-se através das infraestruturas rodoviárias, onde se destacam o Itinerário Complementar 2 (IC2) e a Estrada Nacional 1, e com isto, o automóvel predomina no espaço público dos mesmos.

A proposta de grupo pretende suavizar esta condição. Para contrariar o excesso automóvel, e ao mesmo tempo criar condições para uma melhor ligação entre todos os pontos do concelho, é proposto um percurso destinado à mobilidade suave. Este percurso pretende ser uma resposta às necessidades de quem se desloca entre a vila de Alenquer e o rio

Tejo, colocando em evidência a paisagem rural e o ambiente natural envolventes. As linhas de água presentes, juntamente com o aqueduto do Alviela que passa em Alenquer desenham um percurso que liga a vila ao rio Tejo. Desta maneira, certos pontos deste percurso são desenvolvidos, tornando-o mais dinâmico e eficiente.

A proposta individual insere-se na vila de Alenquer, e pretende desenvolver o momento de chegada à mesma, para quem utiliza o percurso proposto na estratégia de grupo. Insere-se numa das zonas mais atrativas de Alenquer, o Parque Urbano, junto à Fábrica Nova da Romeira.

O projeto pretende colmatar algumas falhas sentidas a nível cultural e artístico, onde o novo edifício pretende completar os eventos culturais da vila. Oferece um espaço de auditório e sala de espetáculos, com uma lotação de trezentos lugares sentados. Desta forma, o novo equipamento intitula-se de Centro Cultural da Romeira, possuindo a sala de espetáculos e espaços de trabalho e de exposição.

Os projetos desenvolvidos pretendem resolver algumas falhas observadas, ao longo do ano letivo. O percurso pedonal e o Centro Cultural da Romeira são propostas que visam melhorar a mobilidade pedonal e o espaço público, através da relação direta com os elementos naturais envolventes.

[2.1] **ESTRATÉGIA DE GRUPO** Percurso pedonal e ciclável entre Alenquer e o rio Tejo



Figura 1 - Eixo urbano entre Alenquer e o Carregado

1. Eixo urbano entre Alenquer e o Carregado

Alenquer é uma vila que pertence ao Distrito de Lisboa, com uma população de, aproximadamente, 9000 habitantes. Esta vila é capital de concelho com o mesmo nome, onde predomina a identidade rural, que tanto marca a região da Estremadura e a região envolvente à Lezíria do Tejo. Dentro dos limites do concelho, encontram-se dois grandes núcleos urbanos, sendo estes a vila de Alenquer e a vila do Carregado. Devido à sua localização, este concelho possui características urbanas, onde a ligação entre as duas vilas, e posteriormente, a conexão à linha de caminhos-de-ferro, origina várias manchas urbanas difusas e espalhadas pelos territórios do mesmo (Figura 1). Aqui, a ruralidade mistura-se com os espaços urbanos, onde apenas, as ligações rodoviárias conseguem coser toda esta grande área.

Estando situado a norte da cidade de Lisboa, o concelho de Alenquer é interetado por grandes infraestruturas de mobilidade, como as autoestradas nacionais e a via férrea, mais especificamente, a Linha do Norte. Assim, a pequena escala das vilas e aldeias da região contrasta com a escala enorme dos elementos que desenham a nova paisagem urbana. Todas estas infraestruturas cortam as ligações entre os pequenos núcleos, não havendo uma leitura lógi-

ca e prolongada dos espaços, criando uma situação em que o espaço público é conquistado pelo automóvel.

Devido à proximidade com a cidade de Lisboa, o concelho de Alenquer conta com rápidas ligações à capital. Com o auxílio dos comboios suburbanos, parte da população desloca-se através deste meio, mas isto não acontece em todo o seu território, sendo apenas perceptível junto à vila do Carregado. A localização da vila de Alenquer dificulta a ligação a este meio de transporte e ao rio Tejo, estando mais afastada destes dois elementos.

As duas vilas são muito diferentes entre si. Enquanto que o Carregado encontra-se num território plano com grande proximidade ao Tejo, Alenquer é implantada no vale de um rio que partilha o seu nome (Figuras 2 e 3). Conta com uma localização mais “interior” e de grandes declives, e esta situação faz com que a vila seja marcada por grandes encostas, onde a diferença de alturas entre a vila alta e a vila baixa é demasiado acentuada.

Concluindo, o eixo urbano entre Alenquer e o Carregado segue as direções privilegiadas da população, em que as grandes estradas como o IC2 (Itinerário Complementar 2) desenham a fisionomia deste eixo. Apesar de serem diferentes entre si, as duas vilas criam uma unidade espacial de contrastes.



Figura 2 - Fisionomia da vila de Alenquer_2017



Figura 3 - Fisionomia da vila do Carregado_2017



Figura 4 - Evolução do abastecimento de água à Região de Lisboa (Jornal Expresso)

2. Aqueduto e Canal do Alviela

O aqueduto do Alviela é uma grande infraestrutura presente no concelho de Alenquer. Esta estrutura tinha o objetivo de conseguir abastecer a cidade de Lisboa, onde a escassez de água era uma realidade do final do século XIX.

Com início na nascente do rio Alviela e o fim do traçado na Estação de Vapor dos Barbadinhos em Lisboa, este aqueduto conta com quase 120 quilómetros de extensão, passando por muitos concelhos, entre os quais o concelho de Alenquer (Figura 4).

A estrutura quase sempre subterrânea, evidencia o seu traçado através de elementos presentes no espaço público. Estes mostram a presença do aqueduto, através dos respiradouros e troços visíveis nas ruas da vila de Alenquer. O aqueduto do Alviela chega à vila pelo norte e cruza o rio Alenquer, junto à Fábrica Nova da Romeira. A seguir, segue o seu caminho para sul, em direção a Vila Franca de Xira, passando por outras partes do concelho, como os bairros de Paredes, Quinta da Ferraguda, Casais da Marmeleira e a aldeia de Quintas (Figuras 5 e 6).

Não sendo desenhado com este objetivo, o aqueduto do Alviela cria, indiretamente, um percurso capaz de ligar vários núcleos do concelho. Longe dos automóveis e das grandes infraestruturas presentes

no eixo Alenquer - Carregado, este caminho faz descobrir uma realidade quase intocável da região. Estas zonas estão ligadas à agricultura, pelo que são caracterizadas por grandes terrenos amplos, associados a atividades de carácter rural e paisagens naturais.

Devido à sua história e à sua importância, no abastecimento da cidade de Lisboa, esta linha de água pode concretizar uma solução prioritária para Alenquer. Com estruturas deste tipo, consegue-se criar percursos e ligações desejadas, em que estas podem ser facilmente usadas para o uso de atividades lúdicas, turismo rural ou como necessidades de mobilidade entre núcleos urbanos. Desta maneira, a ligação entre a vila de Alenquer e o rio Tejo consegue ser melhorada e encurtada, de uma maneira sustentável e eficiente.



Figura 5 - Aqueduto do Alviela e a paisagem rural #1



Figura 6 - Aqueduto do Alviela e a paisagem rural #2

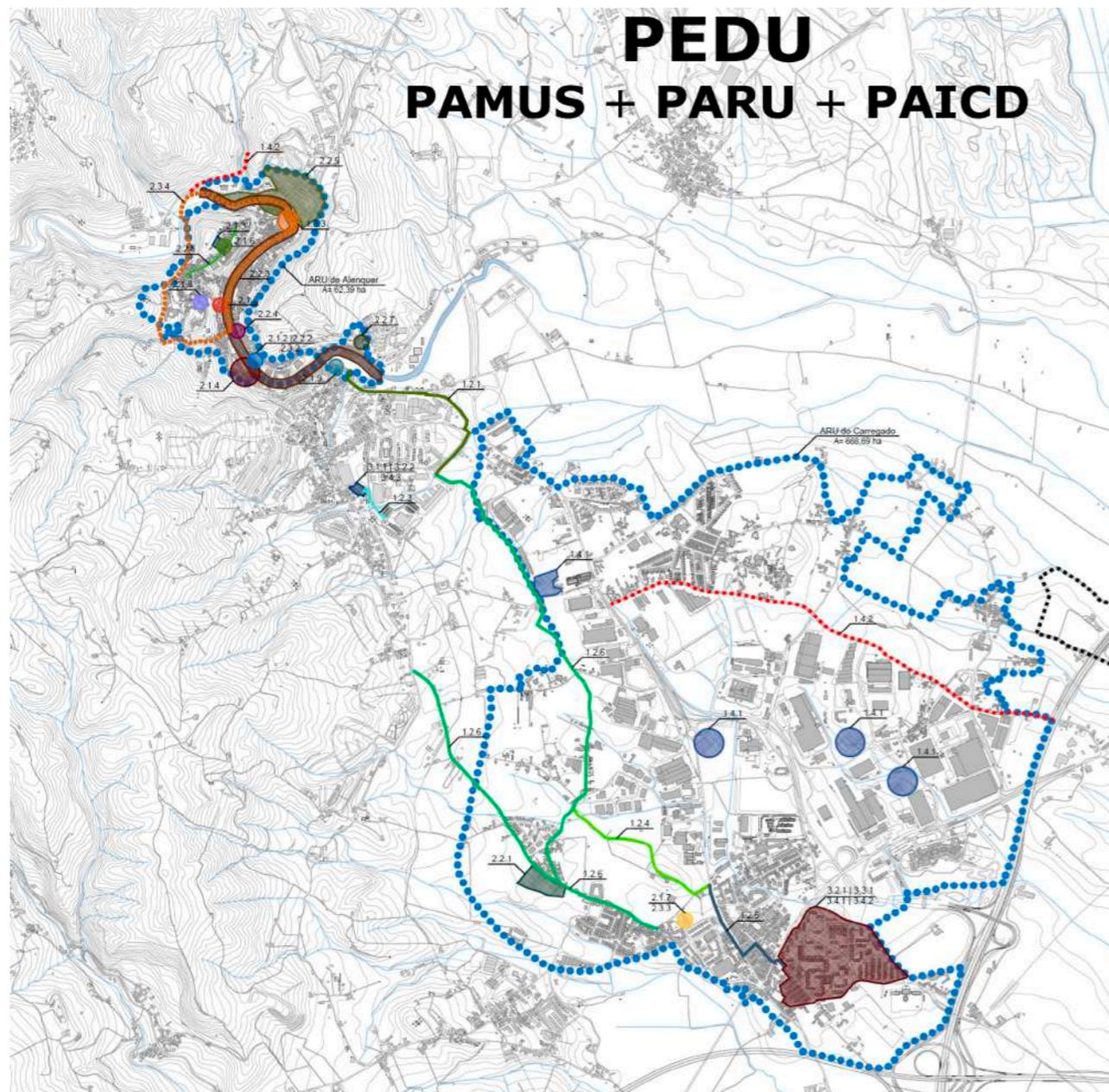


Figura 7 - Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano do município de Alenquer

3. Estratégia de grupo

A análise realizada sobre Alenquer e a sua envolvente clarifica certos aspetos que determinam a identidade do lugar. Devido à sua implantação, Alenquer encontra-se afastada de elementos como o rio Tejo e o caminho-de-ferro, e as fracas ligações que possui com estas áreas são insuficientes para resolver problemas de conexão. As grandes infraestruturas que atravessam este território vêm piorar a situação existente, ao cortar as poucas relações que o lugar mantém sobre si.

Alenquer é um concelho muito ligado à agricultura e à vinicultura, pelo que o carácter rural é fortemente associado às vilas e aldeias do município. Com isto, a ideia do turismo rural é aplicada nestes lugares, em que a vila de Alenquer consegue tirar partido. Ao observar o Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano (PEDU) da Câmara Municipal de Alenquer (figura 7), percebe-se a tentativa de criar condições para o melhoramento do espaço público e para a criação de percursos alternativos, destinados à mobilidade suave. Pretende-se, desta maneira corrigir um dos problemas mais graves da região, ao mesmo tempo que se tenta regenerar os centros urbanos e inserir Alenquer no panorama do turismo nacional.

Com isto, a proposta de grupo pretende melhorar a ligação entre as vilas de Alenquer e do Carregado, e posteriormente, rio Tejo e linha férrea, criando um percurso alternativo aos que existem atualmente, ajudando a complementar todos estes.

Recentemente, surgiram várias propostas que pretendem resolver este impasse e reunir estes núcleos de um modo não dependente do veículo privado. Aqui, referem-se principalmente as estratégias da Câmara de Alenquer de criar percursos turísticos, novas ciclovias e Parques Urbanos, com a estratégia desenvolvida pelos alunos do ISCTE, Carlos Cruz, Maria Papa e João Machado, no âmbito da Unidade Curricular de Projeto Final de Arquitetura 2017/2018. Contudo, estas não se embrenham muito na zona histórica de Alenquer, permanecendo mais na zona do Carregado até à zona do Corado (junto ao rio Tejo). Em adição, por se manterem maioritariamente junto aos núcleos industriais e residenciais, menosprezam a paisagem rural que distingue o concelho, algo que a nova proposta pretende contrariar com a valorização de todos estes espaços.

Assim sendo, esta estratégia pretende complementar as propostas de mobilidade, contribuindo com pontos de permanência e de acesso facilitado que incentivem o uso deste percurso alternativo. Enfatiza-se, todavia, que a intenção não é a de criar

uma travessia rápida entre a zona histórica e o rio Tejo, mas sim a de revelar a existência de um percurso recreativo não dependente do veículo automóvel.

Simultaneamente, procura-se resolver outras questões que dificultam o uso do espaço público por parte da população, incluindo a relação de “dormitório” que Paredes mantém com a vila e a falta de relação entre os habitantes e o seu património natural, nomeadamente, o rio de Alenquer, o Monte dos Castelinhos, na aldeia de Quintas e o rio Tejo.

A água, elemento de grande presença em Alenquer, surge como elemento definidor deste percurso. Ao utilizar certas linhas de água que marcam o território, nomeadamente o rio de Alenquer e o rio da Grande Pipa, em junção com o Aqueduto do Alviela, é possível desenhar um trajeto que põe em evidência a paisagem natural e o carácter rural e industrial de todo o concelho.

Ao longo de todo o percurso, vários locais são pensados e desenvolvidos pelos elementos do grupo. O percurso, que tem o seu início no centro histórico da vila, passa junto ao Parque Urbano da Romeira, onde se insere o projeto do Centro Cultural e Sala de Espetáculos. Segue em direção a Paredes, onde é desenvolvido o projeto de um Mercado com a adição de hortas comunitárias, e ao chegar à aldeia de Quintas, o aqueduto direciona as pessoas até ao

equipamento de turismo rural, desenvolvido numa das encostas do Monte dos Castelinhos. Posteriormente, o percurso finaliza na zona do Corado, onde se encontra o último projeto pensado para completar a proposta. Aqui implanta-se um equipamento destinado ao turismo e às atividades náuticas.

Como se pode perceber, a estratégia define um fio condutor capaz de unificar todos os projetos desenvolvidos pelo grupo. À medida que este é percorrido, todos os projetos são acessíveis, tentando resolver um dos grandes problemas existentes do município (figura 8).

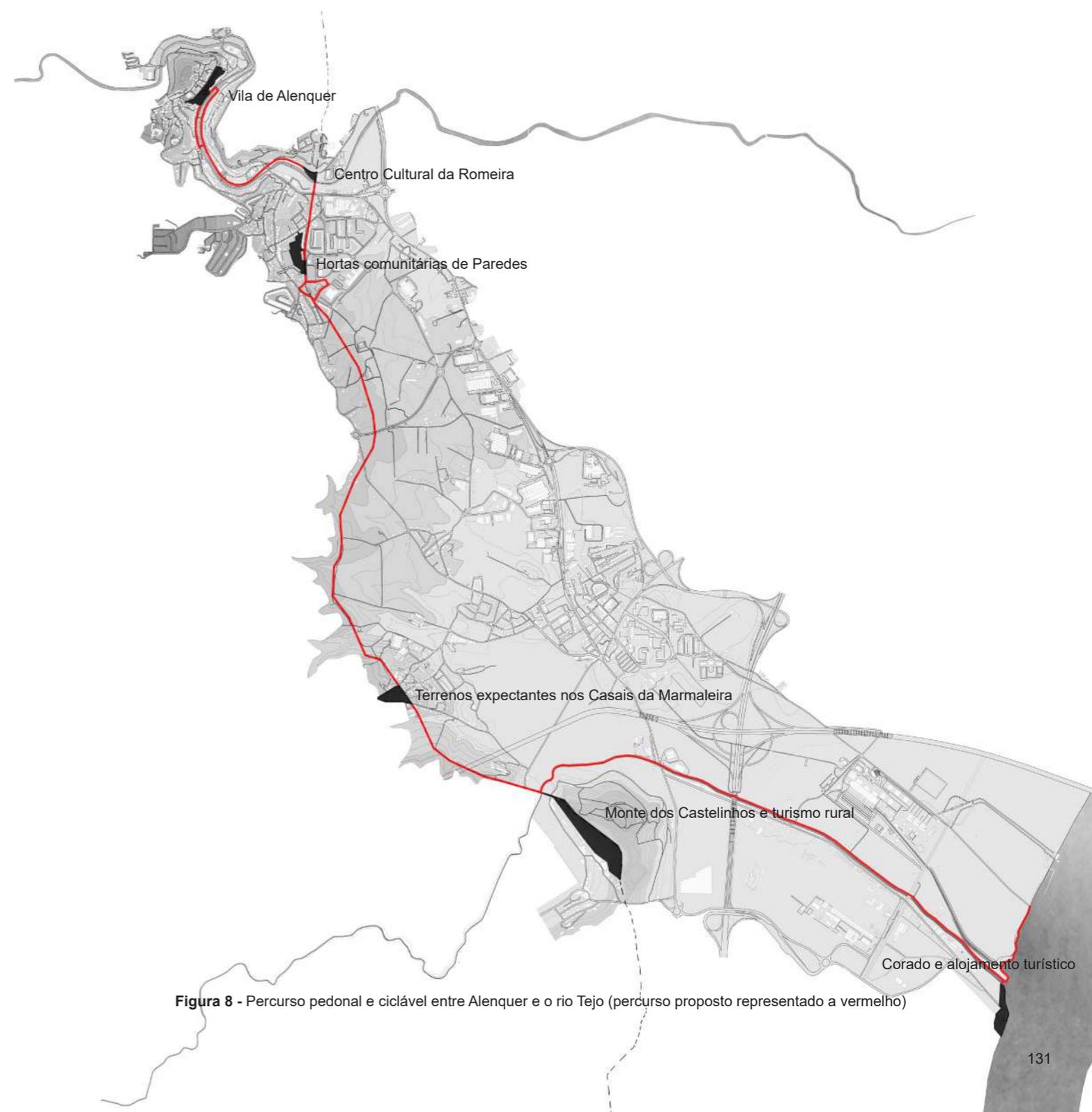


Figura 8 - Percurso pedonal e ciclável entre Alenquer e o rio Tejo (percurso proposto representado a vermelho)

[2.2] PROJETO INDIVIDUAL - CENTRO CULTURAL DA ROMEIRA



Figura 9 - Alenquer e o Parque Urbano da Romeira (redução da escala 1:2000)

1. Estratégia e localização

Tendo em conta a estratégia de grupo, o projeto individual procura promover o espaço público da vila de Alenquer. Insere-se num dos locais mais atractivos da vila, junto do Parque Urbano da Romeira que constitui uma área de atividades lúdicas, de desporto e de lazer (figura 9). Aqui, existe a oportunidade de trabalhar junto a edifícios e estruturas imponentes, onde o espaço do parque deve ser respeitado e mantido.

Usando a estratégia de grupo como a solução de revitalização da vila de Alenquer, o aqueduto do Alviela é usado como base no desenho de um novo percurso público destinado à mobilidade suave. Procura desenhar uma nova entrada na vila, podendo ligar este núcleo urbano a outros pontos importantes do concelho, longe da confusão e dos perigos das infraestruturas rodoviárias. Desta maneira, é este percurso que possibilita a interação entre todos os territórios do município, bem como todos os equipamentos e infraestruturas presentes no seu percurso.

Desta forma, o projeto individual pretende conectar e melhorar a relação entre o percurso proposto e o Parque Urbano da Romeira. Procura criar um novo equipamento que consiga realizar certas

atividades culturais na vila, promovendo os eventos mais importantes da região. Assim sendo, o novo Centro Cultural e Sala de Espetáculos não tenta substituir nenhum centro cultural existente, mas sim, completar as condições de que a vila necessita.

Este equipamento insere-se na margem esquerda do rio Alenquer, na mesma margem onde se encontra a Fábrica Nova da Romeira. Atualmente, este edifício funciona como o pavilhão de exposições da vila (o Fórum Romeira), mas o mesmo não possui um auditório ou um espaço de apresentações e palestras (figura 10).

Esta condição, juntamente com a envolvente degradada e obstruída por armazéns e estruturas industriais (figura 11), pode constituir uma oportunidade de projeto de Arquitetura. A envolvente próxima ao Fórum Romeira não consegue criar espaço público qualificado, e assim, não há uma correta relação entre as margens do rio Alenquer. O espaço público é cortado por estas estruturas, e é este problema que o projeto pretende resolver.



Figura 10 - Fábrica Nova e o Parque Urbano da Romeira

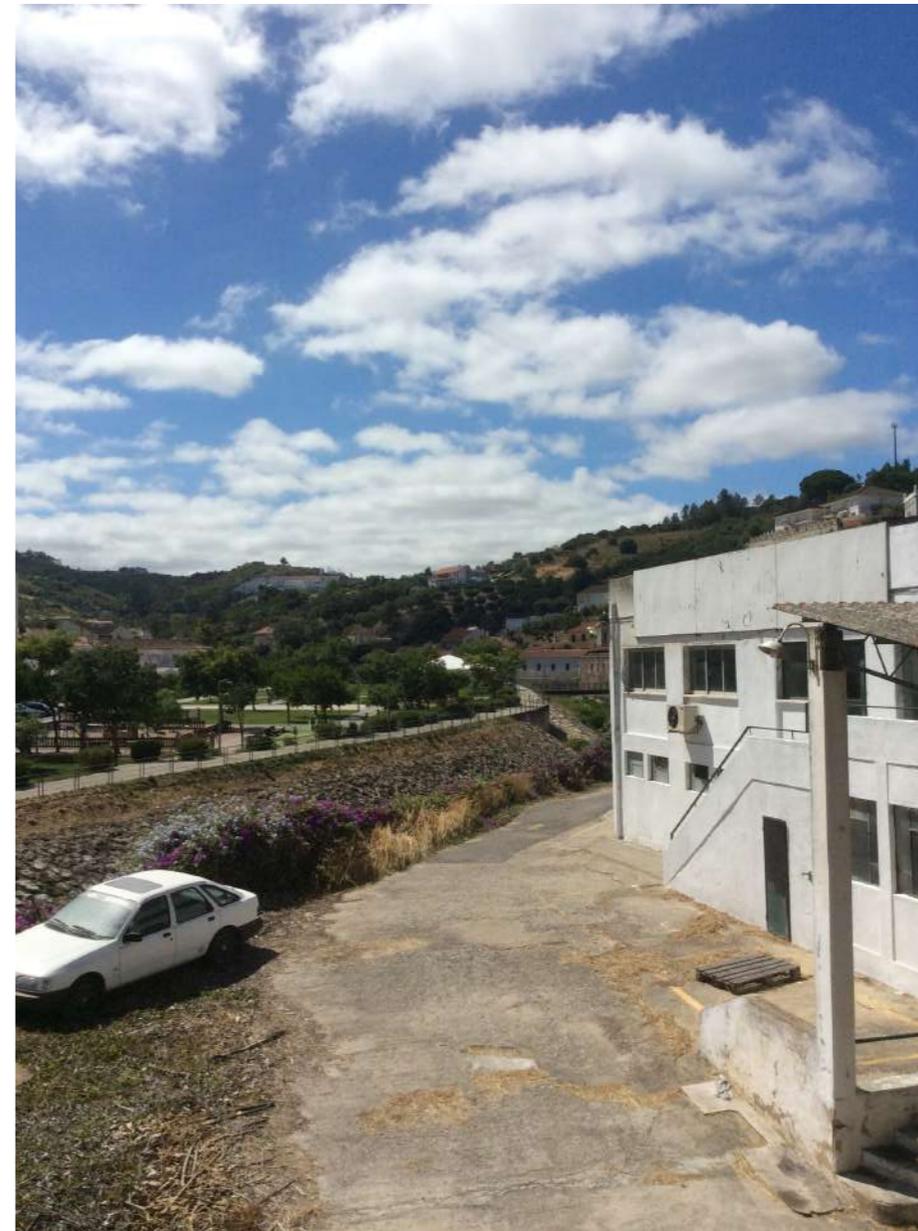


Figura 11 - Margem esquerda do rio Alenquer e os “obstáculos envolventes”



Figura 12 - Rio Alenquer e a Fábrica Nova da Romeira

2. O local: elementos envolventes ao projeto

O sítio escolhido para desenvolver o projeto final de Arquitetura insere-se no Parque Urbano da Romeira. Este local, juntamente com a Fábrica Nova da Romeira e o rio Alenquer, constituem os elementos que definem e auxiliam o desenvolvimento do projeto. Estes três elementos são importantes para configurar uma única imagem de um local que pode ser melhorado e transformado.

O rio Alenquer é um elemento natural que se insere na paisagem da vila que partilha o mesmo nome. É este elemento que desenha a vila de Alenquer e é o mesmo que separa este centro urbano, através das duas margens (figura 12).

No passado, o rio ajudou no desenvolvimento da região. A industrialização da vila deve o seu crescimento a este elemento, que através do seu movimento fazia funcionar fábricas e polos industriais que se implantavam nas margens deste rio.

Atualmente, o rio já não se encontra tão forte e abundante como antes. Vários processos ao longo da sua história, transformaram o corpo e a composição do mesmo, mas a sua presença constante na vila, faz deste elemento um dos mais importantes da região. É este rio que desenha e configura o desenho urbano da vila de Alenquer.

O Parque Urbano e a Fábrica Nova da Romeira são os outros dois elementos mais importantes do local em estudo. O edifício da Fábrica Nova da Romeira apresenta-se como um dos edifícios mais notáveis de toda a vila de Alenquer (figura 13).

Sendo construída no século XIX, a Romeira compõe um conjunto de edifícios, sendo a Fábrica Nova o edifício principal. No seu todo contém outros tipos de estruturas próximas, como casas de máquinas, armazéns, antigos conjuntos habitacionais, casa do motor, anexos, entre outros espaços. Esta fábrica foi projetada pelo engenheiro Philippe Linder, tornando Alenquer um grande centro industrial. Atualmente, este conjunto de edifícios é reconhecido como “Imóvel de Interesse Público”, e funciona como centro de exposições da vila de Alenquer. É neste espaço que são realizados certos eventos culturais, onde a sua proximidade com o Parque Urbano da Romeira torna o local mais atrativo.

O Parque Urbano da Romeira é o único parque urbano presente na vila de Alenquer. Este espaço torna-se alvo de interesse por parte da população que o procura para diversas atividades ao ar livre. Devido às suas condições planas que contrastam com o restante território da vila, o Parque Urbano da Romeira ganha uma nova função: promover um melhor ambiente e qualidade de vida. Este parque

encontra-se perto da nova zona de equipamentos, onde a construção de estruturas de desporto e lazer dão um maior foco a um espaço que vai de encontro à Lezíria do Tejo. Aqui, o rio Alenquer divide o parque através das suas margens e o espaço ribeirinho é fortemente vivido. O parque segue o formato do rio, e desta maneira sabe respeitar este importante elemento natural. No entanto, o seu desenho apresenta algumas falhas, não tendo resolvido por completo todo o espaço envolvente à Fábrica Nova da Romeira (figuras 14 e 15).

O aqueduto do Alviela cruza todos estes elementos e é através deste que irá passar o percurso proposto pelo grupo de trabalho. Todos estes elementos envolventes são necessários para a elaboração do trabalho de projeto, e assim, a presença destes condicionam e auxiliam decisões no projeto final de Arquitetura.



Figura 13 - Fábrica Nova da Romeira



Figura 14 - Parque Urbano da Romeira #1



Figura 15 - Parque Urbano da Romeira #2



Figura 16 - Parque Urbano da Romeira em Alenquer (Atelier PROAP)

3. Memória Descritiva de Projeto

Definida a estratégia e a proposta de grupo na criação de um percurso alternativo, o local escolhido para desenvolver o projeto de arquitetura encontra-se no Parque Urbano da Romeira.

Como descrito anteriormente, Alenquer é uma vila marcada pelas suas encostas acentuadas, onde os poucos espaços planos que a vila possui encontram-se junto às margens do seu rio. É por este motivo que a escolha do local de projeto se insere no Parque Urbano, onde a sua topografia define este espaço como um local de áreas lúdicas, de desporto e atividades culturais. É, também, neste local que Alenquer vai ao encontro da Lezíria do Tejo, onde a sua condição plana contrasta com o terreno acentuado da vila.

O Parque Urbano da Romeira foi criado através de uma proposta do atelier PROAP (figura 16), em que o objetivo era oferecer a este local uma área verde, para diferentes usos. Assim, o que antes se constituía como um grande areal, servindo o estacionamento automóvel, atualmente serve como espaço público, atraindo pessoas de todas as idades. Este parque veio mudar a imagem de Alenquer, onde se pretendia valorizar a circulação suave (pedonal e ciclável), com o respeito pelo espaço ribeirinho. A

proximidade com a Fábrica Nova da Romeira torna o Parque Urbano como o alvo de eventos culturais presentes na vila de Alenquer.

Apesar desta proposta ter sido realizada, a margem da Fábrica Nova da Romeira difere do que acontece na outra margem. Aqui, estão presentes armazéns e estruturas industriais que cortam relações diretas entre o espaço público e o edifício mencionado (figura 17). Estas estruturas industriais encontram-se muito próximas do troço do Aqueduto do Alviela, constituindo-se uma barreira física entre a Romeira e a nova área de equipamentos, bem como o percurso proposto pelo grupo. É através desta condição que o projeto de arquitetura ganha importância: a oportunidade de corrigir uma situação existente, e a continuidade de um parque, que apenas transformou uma margem. Para tal, a ideia-chave do projeto é de ligar diretamente a Fábrica Nova da Romeira à nova área de equipamentos, e posteriormente à Lezíria do Tejo, continuando a ideia e o desenho do Parque Urbano.

Atualmente, a Romeira desempenha a função de centro cultural da vila (Fórum Romeira), e neste edifício são realizados eventos culturais como feiras, exposições, concertos, festas, entre outros. As suas dimensões permitem este tipo de eventos, mas no entanto falham pela falta de condições e a falta de um auditório capaz de acolher palestras ou peças

de teatro. O novo edifício vem, desta forma, complementar as opções culturais realizadas na Romeira. Como antes referido, este novo equipamento não procura substituir as funções do Fórum Romeira, mas sim auxiliar todos os eventos culturais que possam precisar de um espaço destinado à apresentação de palestras e conferências, com espetáculos de vários tipos. Este novo edifício, situado na mesma margem que a Fábrica Nova, permite a continuação do parque, onde o espaço público é respeitado e continuado.

Devido ao seu estatuto de “Imóvel de interesse público”, foi estabelecida uma regra muito importante no desenvolvimento deste projeto: o edifício do Fórum Romeira está protegido por uma Zona Especial de Proteção, e por isso, todas as construções recentes têm de respeitar um limite de 50 metros, não podendo trespassar o mesmo. É deste modo perceptível o espaço deixado entre o Fórum Romeira e o novo equipamento, denominado de Centro Cultural da Romeira.

Alenquer era uma vila caracterizada pela indústria aqui presente. Ao longo da sua história, vários polos industriais foram construídos e o rio Alenquer auxiliou este crescimento, através da sua força e do seu movimento. É assim que, muitas das fábricas que se encontravam na vila, eram implantadas nas margens deste rio (não se encontrando mais em

funcionamento). Esta é a condição que define a imagem da vila. Grandes estruturas industriais implantadas nas margens do rio Alenquer, e por isso, o novo equipamento procura manter e continuar a mesma imagem. Implanta-se na margem deste rio, beneficiando a relação entre espaço construído e o espaço ribeirinho.

O novo edifício resolve condições para a concretização de conferências e peças de teatro e outros espetáculos, dispondo de um auditório, onde este é o espaço mais importante de todo o edifício. Possui uma sala de espetáculos, com uma lotação de 300 lugares, mais dois lugares pensados para pessoas de mobilidade reduzida. Aqui, o sistema de bancadas retráteis é usado, podendo adaptar o edifício para todo o tipo de eventos. Desta forma, as bancadas recolhem a um espaço próprio, e o auditório transforma-se numa sala ampla para diversos usos. Este edifício possui dois camarins (feminino e masculino), diretamente ligados ao palco e ao exterior. Contém um átrio amplo, diretamente ligado à recepção, um bar e uma copa, podendo auxiliar estes eventos aqui presentes. Mantém uma relação muito próxima com o rio Alenquer, onde a fachada sudoeste acompanha o traçado do rio.

Estruturado por dois pisos, o edifício possui duas grandes áreas no piso superior, juntamente com

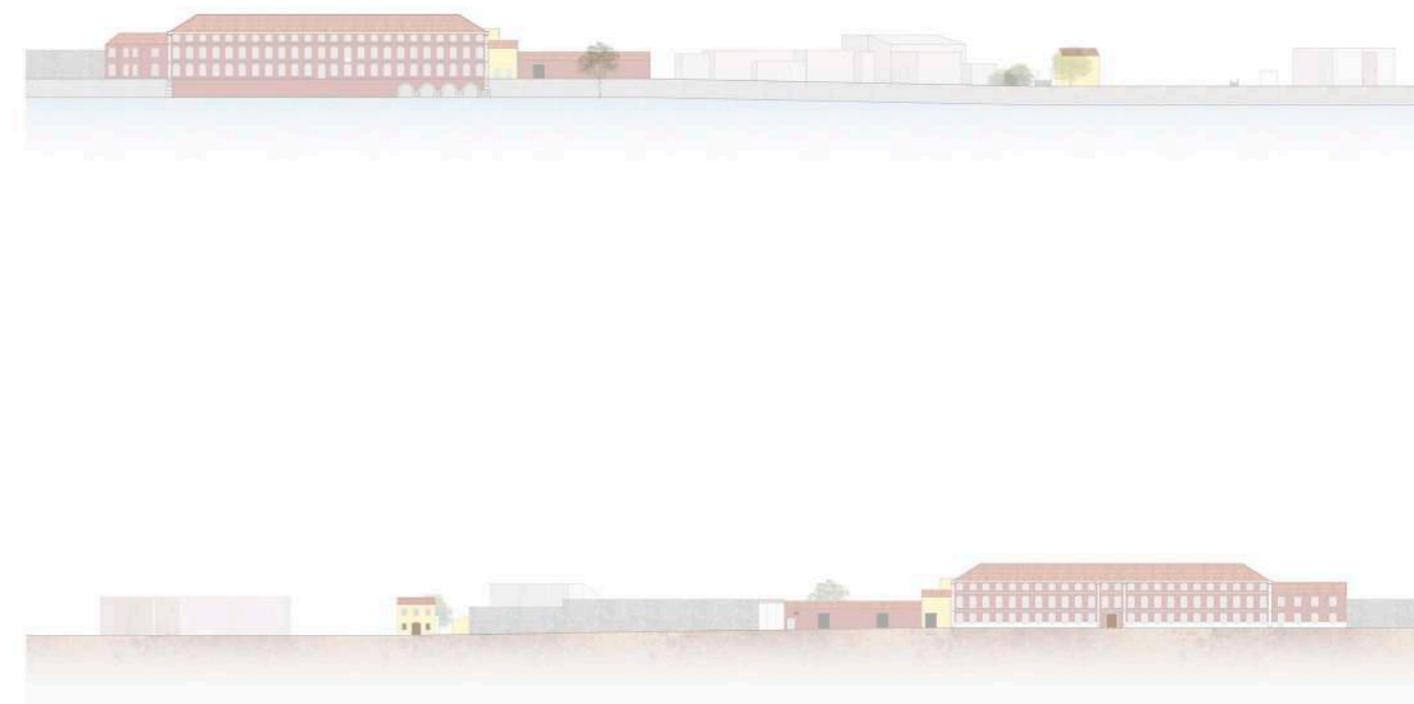


Figura 17 - Alçados da situação existente



Figura 18 - Fachada dupla de painéis metálicos lineares

as salas administrativas. Nestes espaços, é possível receber coleções para exposição ou funcionar como espaços de trabalho, e os dois grandes panos de vidro permitem estabelecer um contacto visual com a sala de espetáculos. Por serem espaços onde a luz deve ser pensada de um modo diferente e especial, todo o edifício é revestido por uma fachada dupla, formada por painéis metálicos lineares horizontais. Esta fachada permite regular e controlar a luz presente nestes espaços, criando uma única camada exterior (figura 18).

A estrutura do edifício é formada por elementos de betão armado e a cobertura é metálica, devido às facilidades de construção, aos custos, e ao facto de conseguir vencer os grandes vãos da sala de espetáculos. É usado o sistema ETICS, logo o edifício usa o isolamento térmico de cortiça expandida pelo exterior. Sobre este isolamento, é aplicado o reboco e a pintura final.

No piso inferior, o edifício possui grandes vãos envidraçados ganhando uma maior relação entre a sua envolvente e o Parque Urbano da Romeira. Para tal, são usados perfis metálicos para ajudar no suporte da estrutura de betão armado.

Desta forma, o Centro Cultural da Romeira pretende corrigir algumas necessidades sentidas na vila. Alenquer, atualmente, conta com espaços desti-

nados à cultura, mas que através de vários fatores, não conseguem satisfazer as condições que os diferentes eventos culturais exigem. É desta forma que este projeto tenta melhorar a oferta cultural, ao completar um edifício existente, ao mesmo tempo que pretende aumentar e respeitar o espaço público de Alenquer, nunca esquecendo o novo percurso proposto de ligação ao rio Tejo.



Figura 19 - Maquete de estudo à escala 1:500 #1



Figura 20 - Maquete de estudo à escala 1:500 #2



Figura 21 - Maquete de estudo à escala 1:200 #1



Figura 22 - Maquete de estudo à escala 1:200 #2



Figura 23 - Maquete de estudo à escala 1:100 #1



Figura 24 - Maquete de estudo à escala 1:100 #2

[2.3] DESENHOS TÉCNICOS DE PROJETO

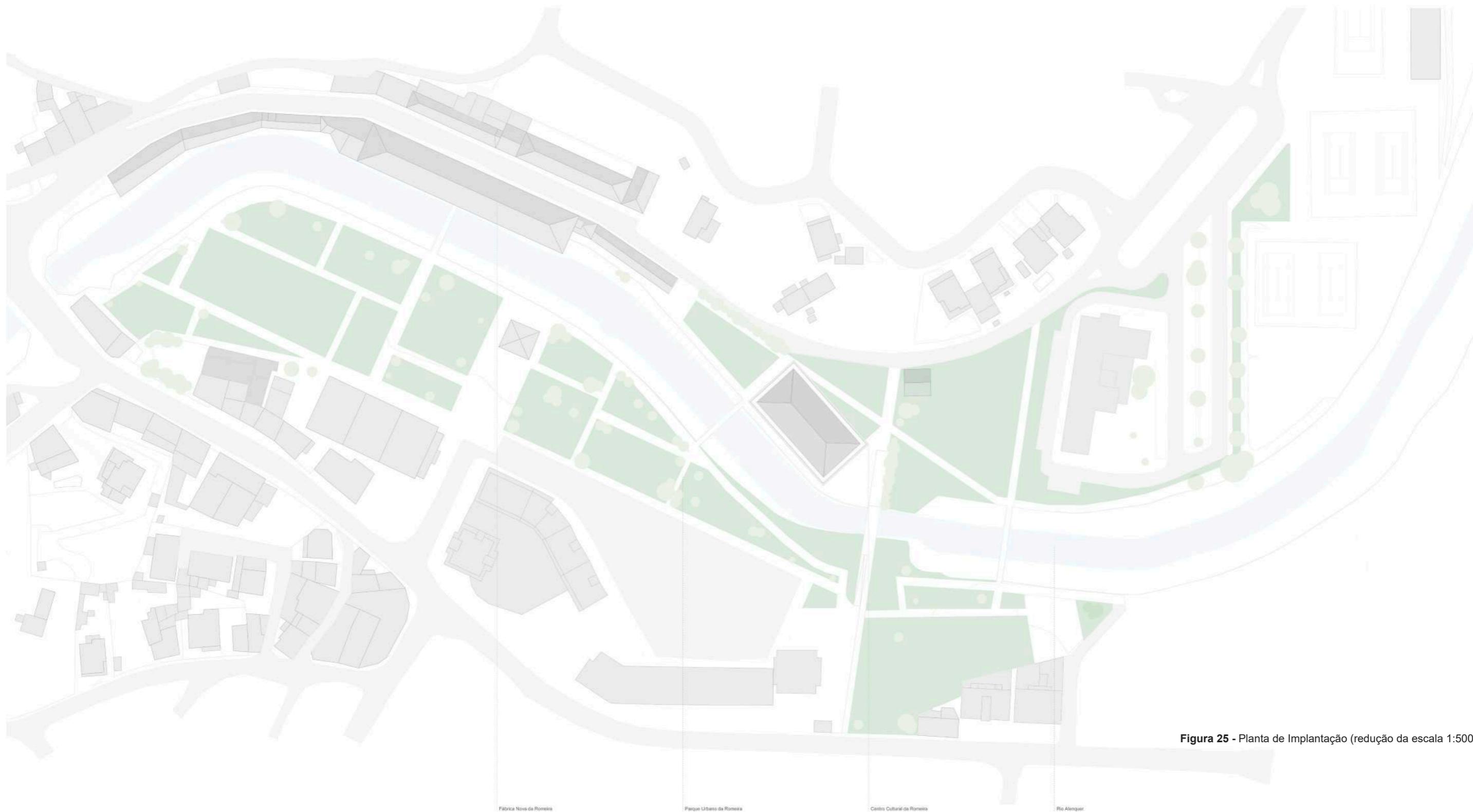


Figura 25 - Planta de Implantação (redução da escala 1:500)



Figura 26 - Alçado Sudoeste (redução da escala 1:500)

Figura 27 - Alçado Nordeste (redução da escala 1:500)

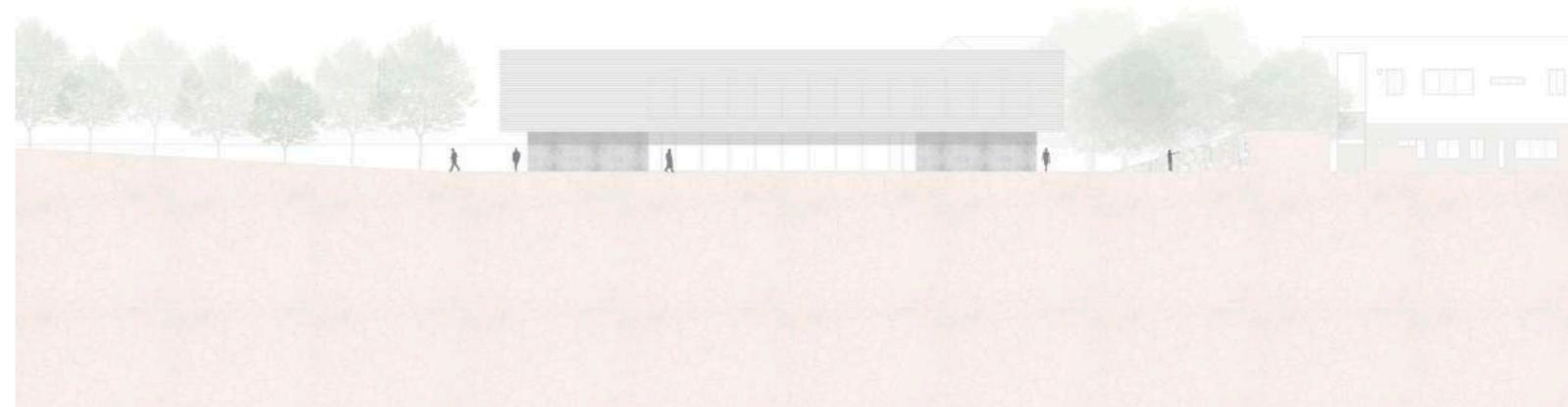
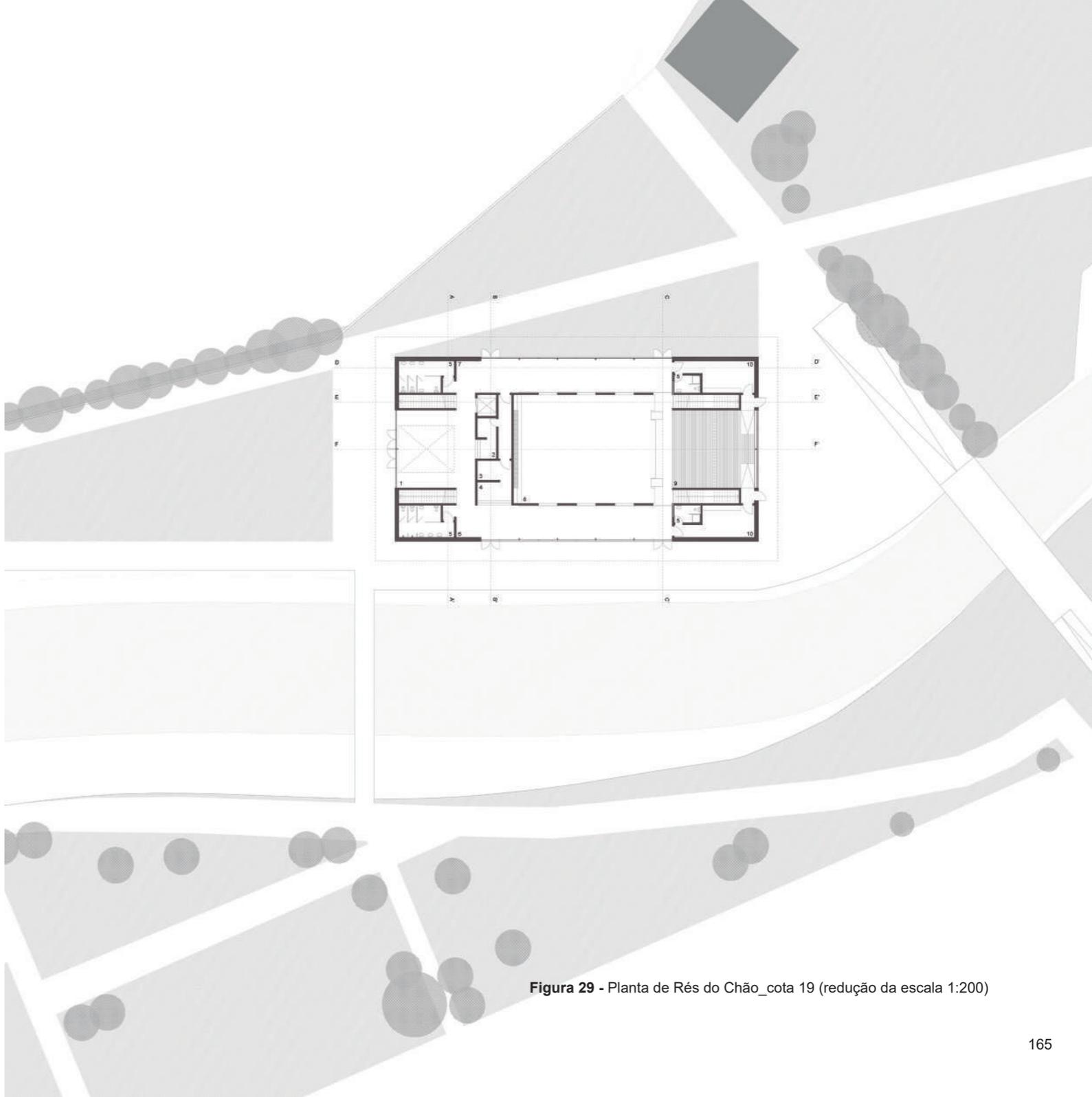


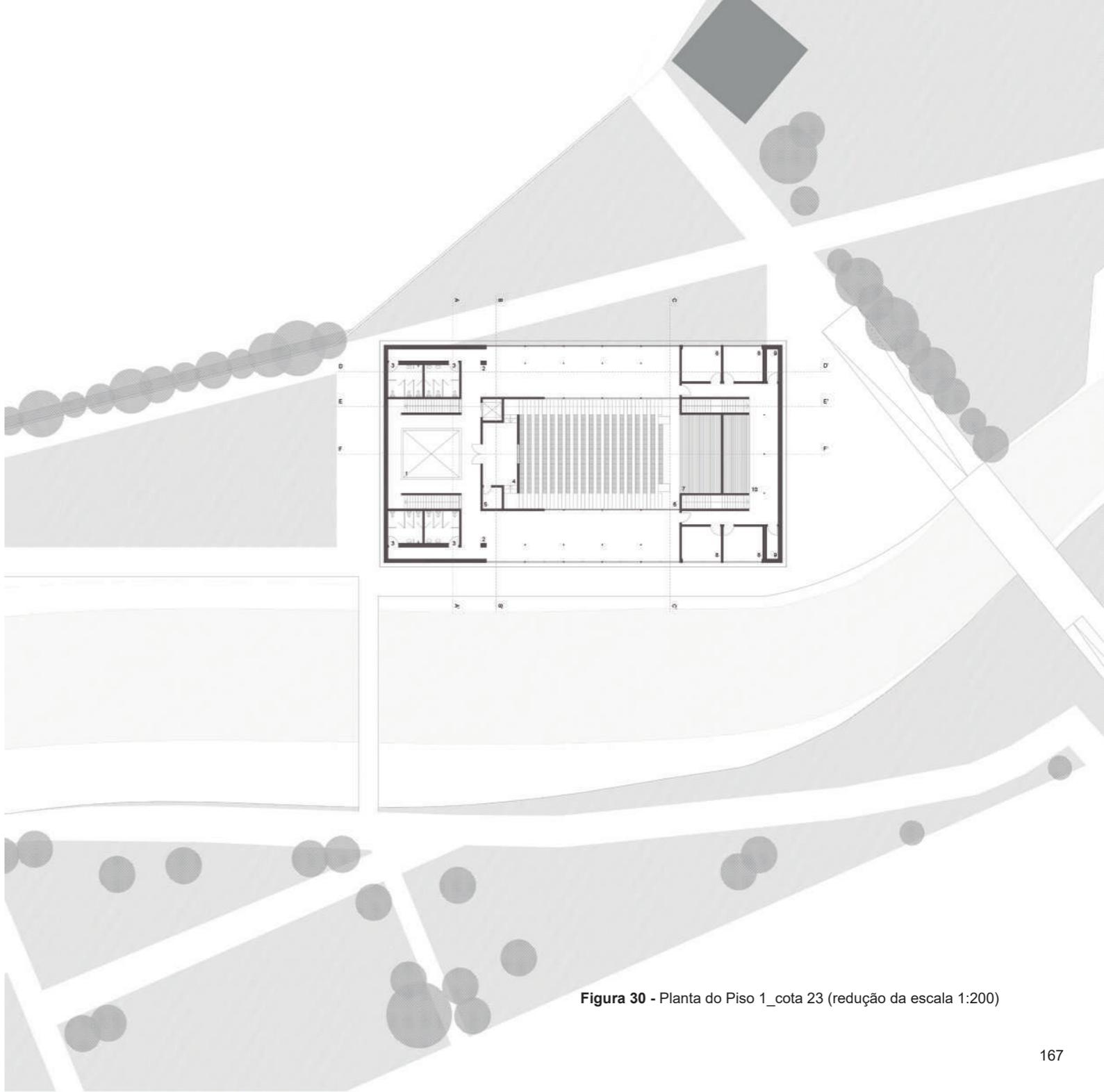
Figura 28 - Alçado Principal (redução da escala 1:200)



Legenda:

- 01 - Átrio/ Foyer
- 02 - Recepção/ Bengaleiro
- 03 - Copa/ Cozinha
- 04 - Bar
- 05 - Instalações sanitárias
- 06 - Zona de esplanada
- 07 - Zona de exposição
- 08 - Sala de Espetáculos/ Auditório
- 09 - Palco
- 10 - Camarins feminino/ masculino

Figura 29 - Planta de Rés do Chão_cota 19 (redução da escala 1:200)



Legenda:

- 01 - Átrio/ Foyer
- 02 - Espaços de trabalho/ Exposição
- 03 - Instalações sanitárias
- 04 - Áudio, Vídeo, Tradução
- 05 - Espaço técnico/ Arrumos
- 06 - Sala de Espetáculos/ Auditório
- 07 - Palco
- 08 - Salas administrativas
- 09 - Espaços de arrumos
- 10 - Zona técnica de apoio ao palco

Figura 30 - Planta do Piso 1_cota 23 (redução da escala 1:200)

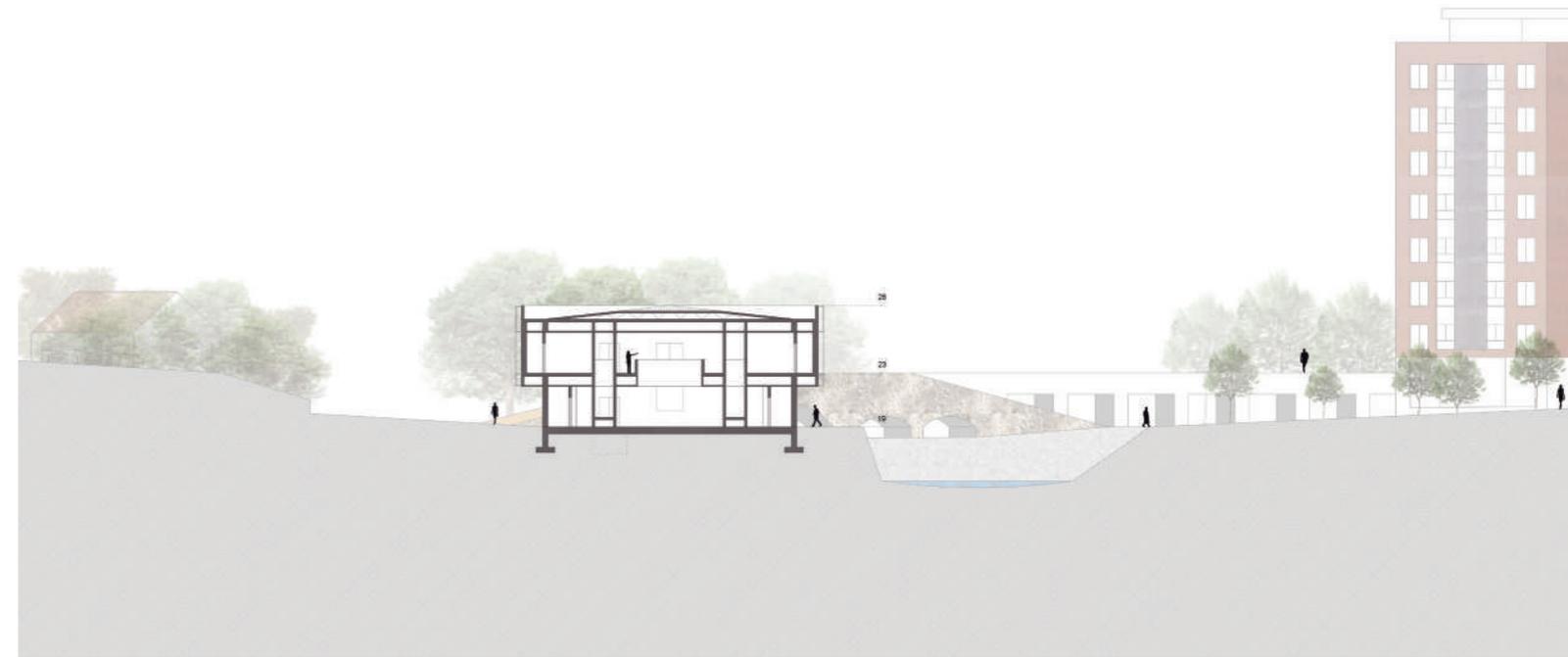


Figura 31 - Corte Transversal A-A' (redução da escala 1:200)

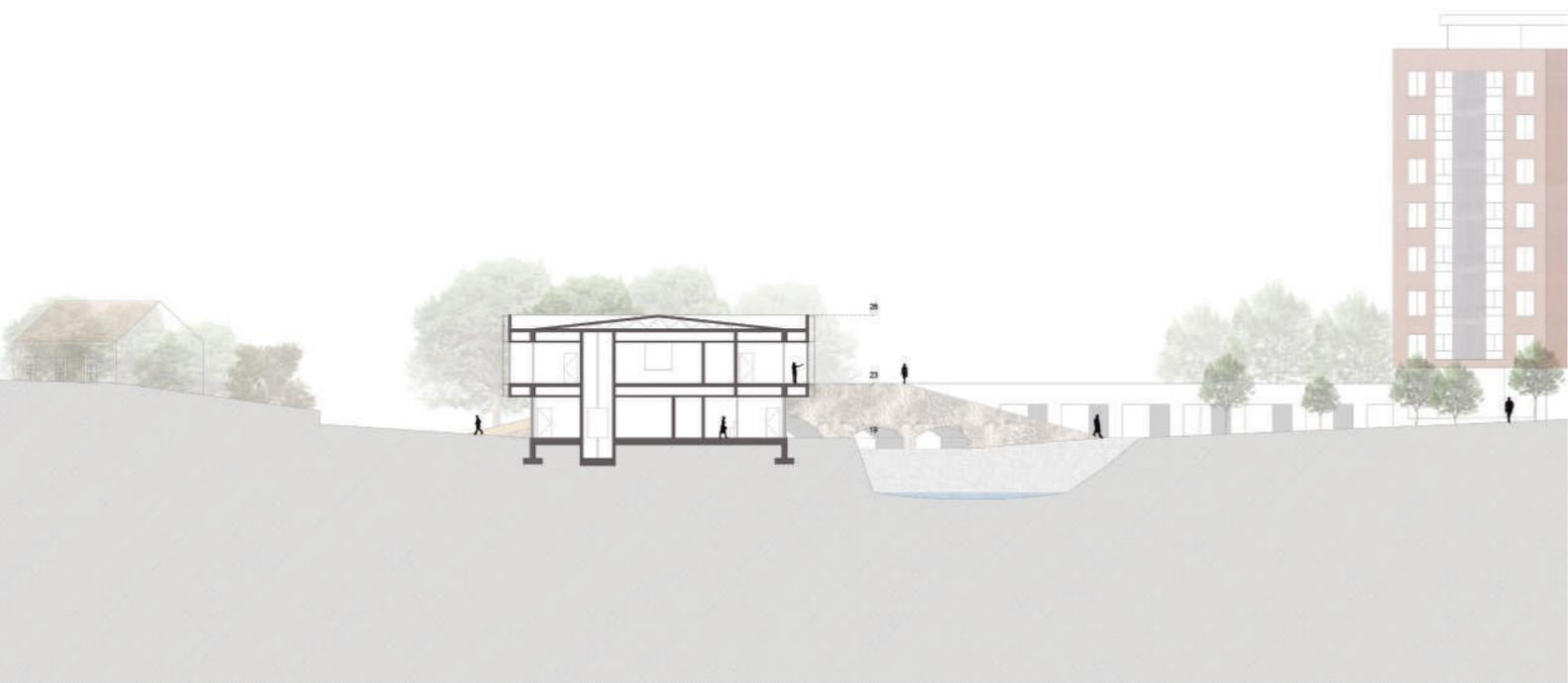


Figura 32 - Corte Transversal B-B' (redução da escala 1:200)

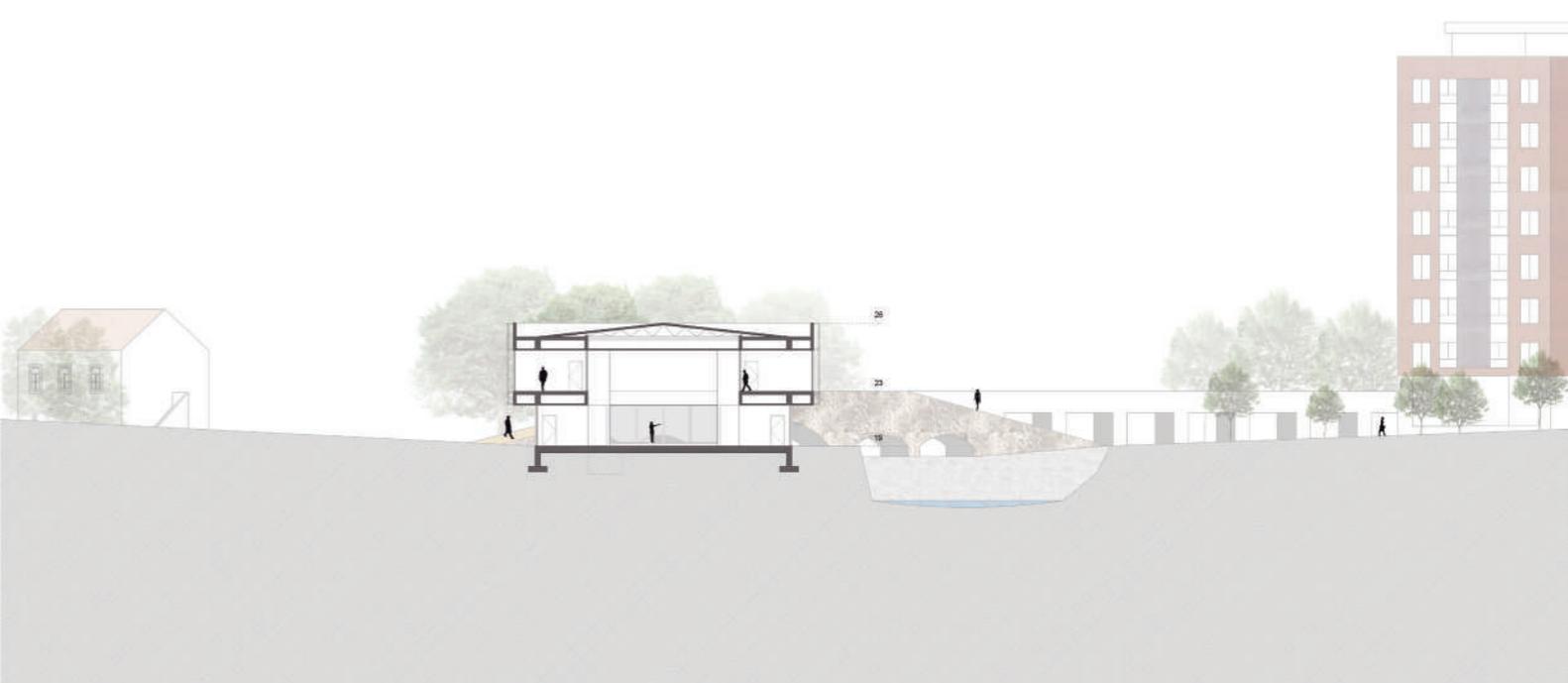


Figura 33 - Corte Transversal C-C' (redução da escala 1:200)

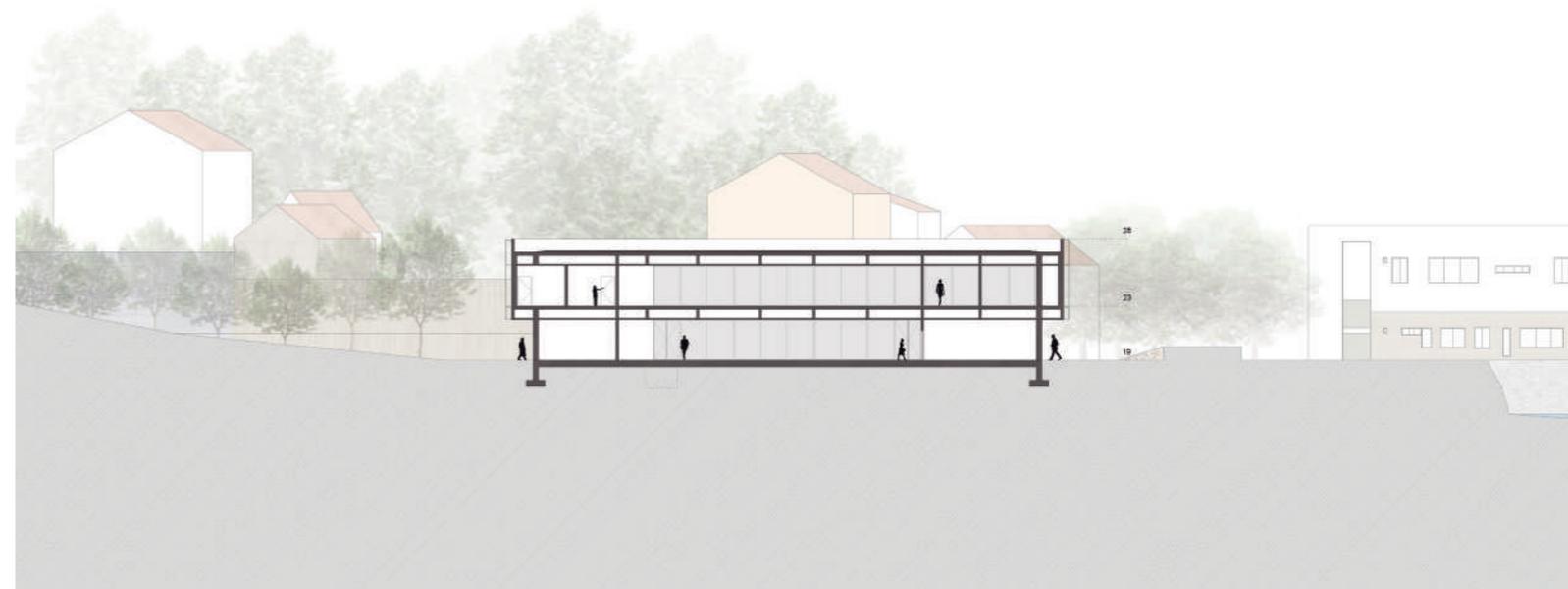


Figura 34 - Corte Longitudinal D-D' (redução da escala 1:200)

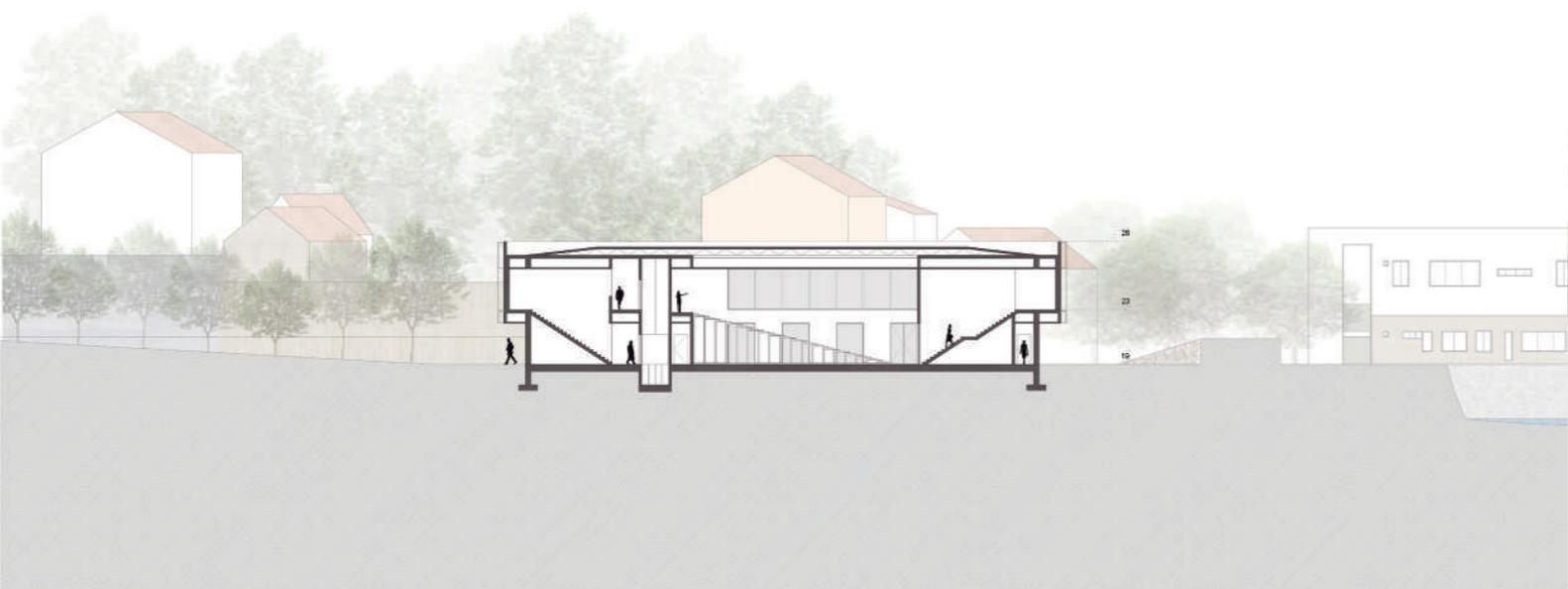


Figura 35 - Corte Longitudinal E-E' (redução da escala 1:200)

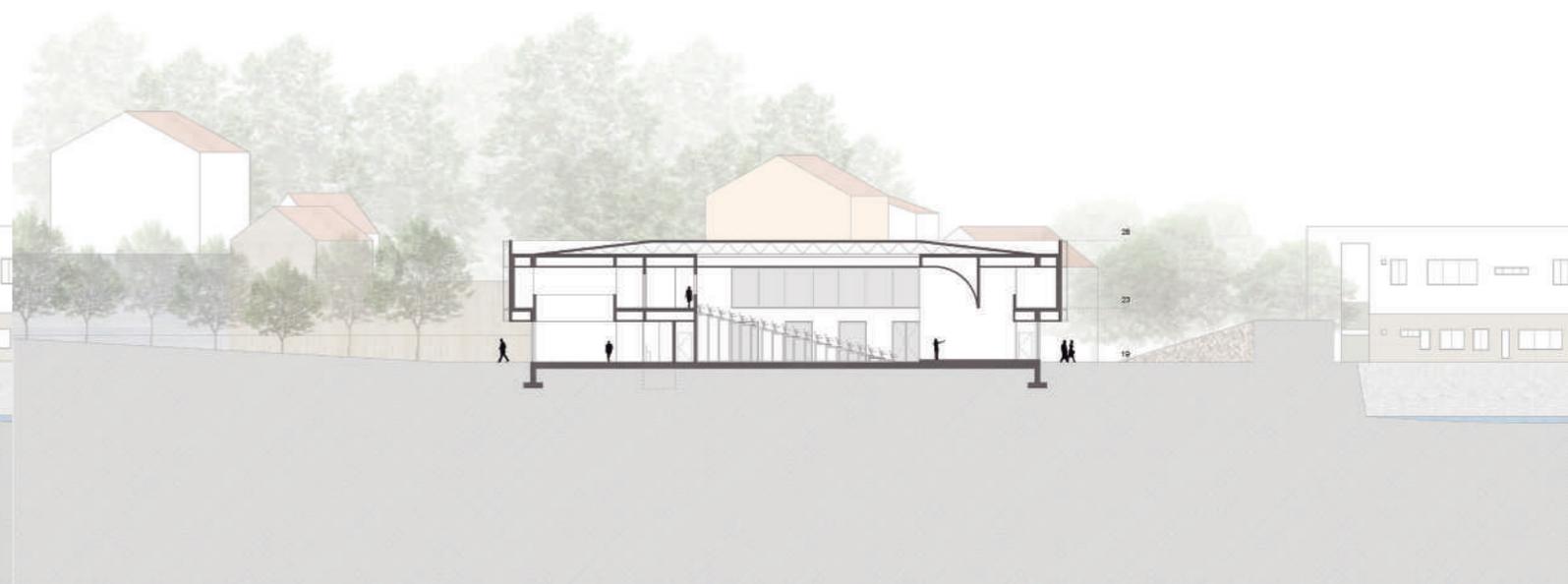


Figura 36 - Corte Longitudinal F-F' (redução da escala 1:200)

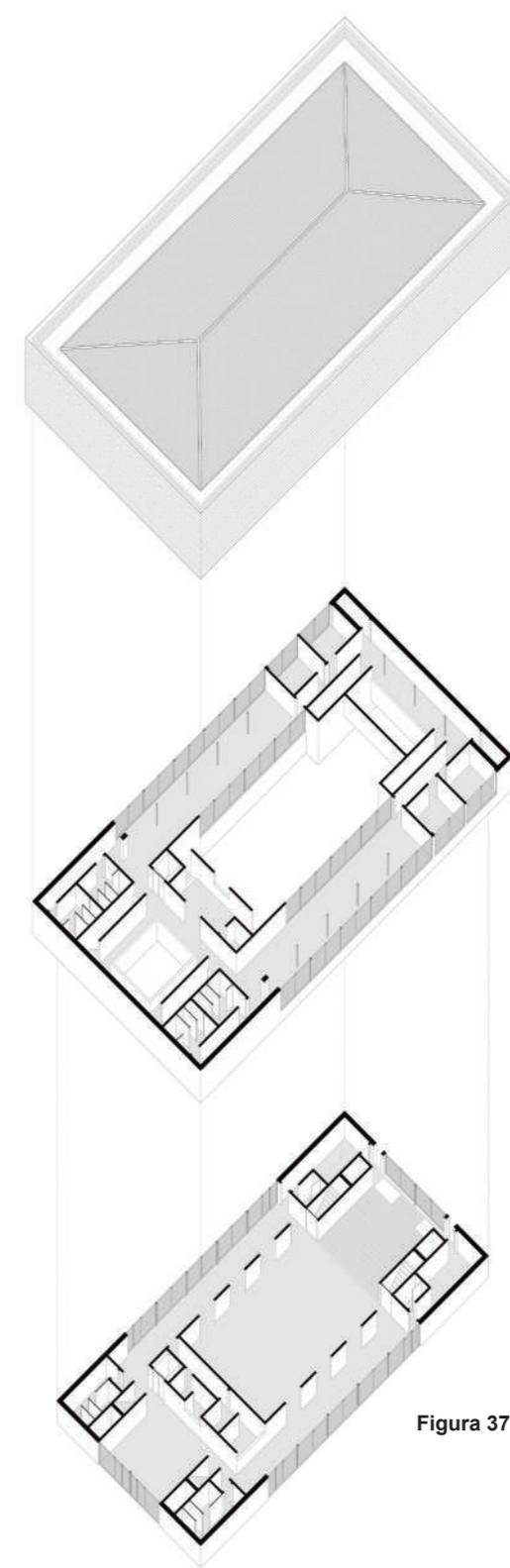


Figura 37 - Axonometria (redução da escala 1:200)

Legenda:

- 01 - estrutura de suporte para cobertura metálica
- 02 - estrutura de betão armado
- 03 - caleira dupla com isolamento térmico
- 04 - calha metálica de suporte
- 05 - painel "Sandwich" com isolamento térmico
- 06 - rufo metálico em zinco com aba longa
- 07 - membrana tipo DELTA-VMZinco
- 08 - sistema ETICS com aglomerado de cortiça
- 09 - reboco cal hidrófuga e pintura de silicato mineral, 20mm
- 10 - caixilho em alumínio
- 11 - vidro duplo
- 12 - painéis lineares metálicos em formato tipo "U", 30mm
- 13 - estrutura de suporte para painéis metálicos
- 14 - soleira em pedra lioz, 20mm
- 15 - aglomerado de cortiça expandida, 50mm
- 16 - isolamento acústico lã de rocha, 50mm
- 17 - suporte nivelador e tirante para tecto falso
- 18 - estrutura metálica de aço galvanizado
- 19 - placa de gesso cartonado PLADUR F, 15mm
- 20 - reboco e estuque
- 21 - painéis de madeira ripada, 20mm
- 22 - pavimento em linóleo
- 23 - betonilha armada, 50mm
- 24 - manta resiliente, 10mm
- 25 - laje de betão armado
- 26 - sistema Cupolex H20
- 27 - camada de forma de betão celular
- 28 - impermeabilização
- 29 - camada de areia, 50mm
- 30 - brita fina
- 31 - brita e cascalho grosso (tout-venant)
- 32 - terreno natural compactado
- 33 - tubo de drenagem
- 34 - pavimento exterior PAVIDREN, 25mm

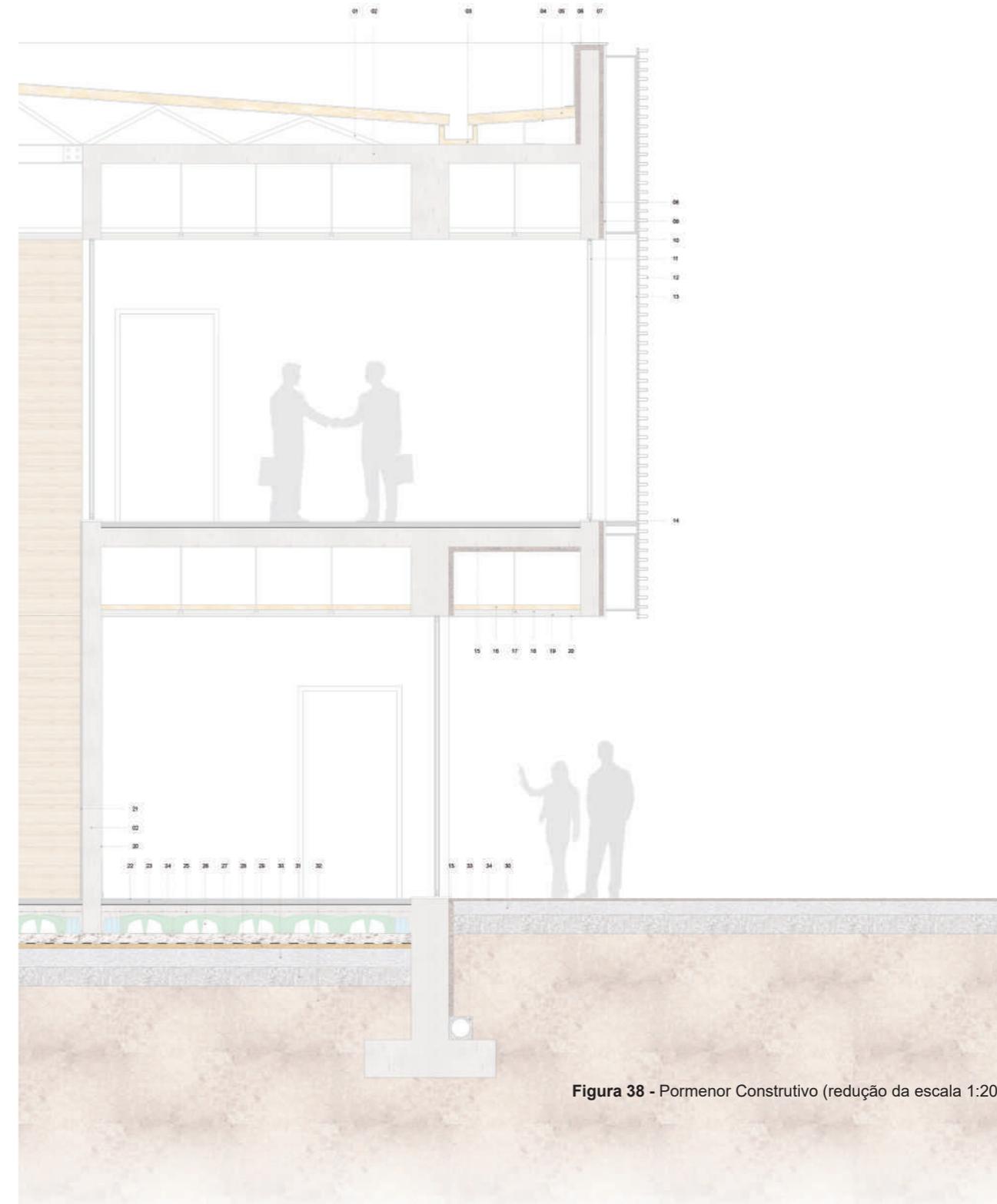
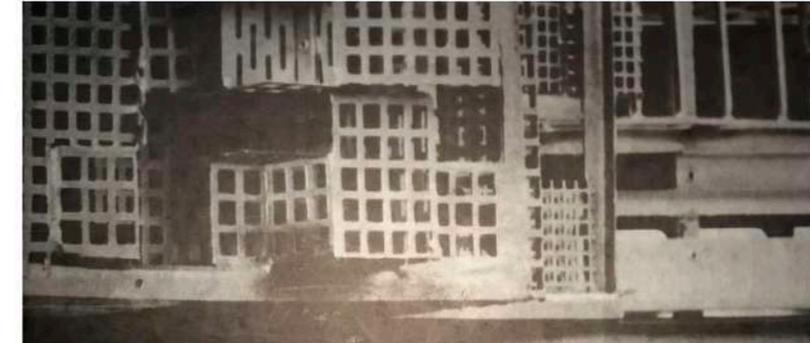


Figura 38 - Pormenor Construtivo (redução da escala 1:20)

[3]

ANEXOS



1. Objectivos

Projecto Final de Arquitectura (PFA) materializa o último ano do Mestrado Integrado em Arquitectura e o início de uma carreira na área de arquitectura. Na conclusão de PFA, aos estudantes é requerida a demonstração da capacidade de explorar problemas complexos de uma forma aprofundada e que se desenvolvam enquadrados por uma perspectiva crítica que articule as diversas áreas de conhecimento envolvidas. Deverá ainda ser considerado o domínio das ferramentas próprias do universo do projecto enquanto pedra de fundação do processo de investigação das propostas apresentadas.

Aos alunos é solicitado que elaborem um projecto de arquitectura que seja reflexo de um rigoroso processo de investigação. Semelhante rigor é exigido na solução e comunicação da solução desenvolvida. As opções assumidas, no universo do projecto, deverão posicionar-se, numa perspectiva crítica, no contexto nacional e internacional da área de investigação do projecto de arquitectura.

Os objectivos do último ano do 2º ciclo centram-se em capacitar o aluno a adquirir competências para:

1. Desenvolver e aprofundar os domínios da prática do projecto de arquitectura enquanto processo que se materializa numa forma construída.
2. Desenvolver a capacidade de elaborar uma leitura crítica e integrada de um território urbano concreto em processo de transformação e requalificação.
3. Propor e desenvolver uma estratégia geral e os programas de regeneração urbana e arquitectónica do território.
4. Trabalhar os objectivos, definidos em 1 e 2, num processo de simultaneidade e interação.
5. Desenvolver e comunicar uma síntese de projecto que estabeleça o cruzamento de componentes formais, culturais, construtivas e estruturais.

6. Exploração das potencialidades da relação entre os processos de concepção de projecto e a sua representação e comunicação gráfica e oral.

2. Método

O processo de ensino/aprendizagem é desenvolvido em aulas de apoio tutorial e nos seminários/conferências sobre os temas e módulos do programa. No âmbito das aulas e seminários serão analisados, em grupo, casos de estudo relacionados com os temas do trabalho. Deste modo será possível estabelecer o cruzamento e interação entre as componentes de carácter teórico com a prática desenvolvida nas propostas dos alunos.

Atendendo a que o desenvolvimento dos objectivos e a aplicação prática dos conteúdos programáticos se envolvem num processo não linear, pleno de avanços e recuos, caracterizado pela permanente interação dos factores envolvidos na elaboração da síntese projectual, não é possível estabelecer uma relação unívoca e directa entre os objectivos de aprendizagem e o programa. As relações que se estabelecem, na definição da proposta final de projecto, são de carácter dinâmico e interactivo. Na síntese final da estratégia de projecto arquitectónico, a apresentar por cada aluno, não se trata de encontrar a solução ideal que responda a cada um dos factores individualmente; trata-se antes de investigar/descobrir a melhor relação entre os conteúdos e a forma arquitectónica, ou seja entre o quadro de temas e factores seleccionados para o desenvolvimento da proposta e sua concretização material e formal. Não sendo um processo arbitrário ou aleatório, a lógica da proposta constrói-se através de uma trama de relações que se definem e redefinem no universo alargado das várias vertentes da investigação do projecto de arquitectura.

3. Programa

Alenquer é o local seleccionado para desenvolver os trabalhos de PFA. Trata-se de uma Vila inserida na Área Metropolitana de Lisboa (AML). A sua localização estratégica contribui para a sua relevância no território. O concelho é caracterizado por um contraste entre uma rede de infra estruturas de mobilidade (rodoviária e comboio) e um sistema de produção industrial e agrícola.

O Exercício de projecto centra-se na abordagem da dinâmica de relações que se estabelecem entre o edificado existente e proposto, bem como do espaço público e do território. As áreas a abordar organizam-se em torno da Vila de Alenquer, do Carregado e das estações de comboio da Vala do Carregado.

Cabe aos alunos a leitura e interpretação do território existente e consequente selecção do tema a desenvolver no trabalho. O território apresenta diversas oportunidades de intervenção. Desde a Vila de Alenquer (requalificação de edificado e espaço público, construção de novos equipamentos), passando pelo Bairro Calouste Gulbenkian, Carregado até às estações de comboio.

4 Exercício/Calendarização

Ao longo do ano será desenvolvido um exercício que se envolve numa permanente e progressiva articulação do todo com a parte e da parte com o todo.

O trabalho será desenvolvido de acordo com a seguinte calendarização. É de realçar que as propostas deverão ser concluídas até ao final do período lectivo (Maio 2018), havendo a possibilidade de melhorar os trabalhos até Julho.

4.1 - Leitura crítica do território. Hipóteses para o projecto

(Trabalho de grupo, máximo 4 elementos)

Entrega (23/10/2017): caderno síntese A2 e painel em A1, modelo 3D (facultativo), esquemas síntese, Memória Descritiva (máximo 5 000 caracteres), síntese do processo de evolução da proposta (todo o percurso de trabalho deverá ser registado em caderno A4. Poderão ser utilizados outros meios de registo complementares).

(Escala 1/10 000, 1/2000) 6 semanas

Apresentações e críticas (25, 27 Outubro) 1 semana

4.2 - Proposta de projecto de Edifício/Espaços exteriores (individual)

Entrega (11/12/2017): caderno síntese A3, 3 painéis A1, desenhos em A1, maquetas, modelo 3D (facultativo), esquemas síntese, Memória Descritiva (máximo 5 000 caracteres), síntese do processo de evolução da proposta (todo o percurso de trabalho deverá ser registado em caderno A4. Poderão ser utilizados outros meios de registo complementares).

(Escala 1/2000, 1/500) 5 semanas

Apresentações e críticas (13, 15 Dezembro) 1 semana

4.3 - Proposta de projecto de Edifício/Espaços exteriores (individual)

Entrega (26/02/2018): caderno síntese A3 e 3 painéis A1, desenhos em A1, maquetas, modelo 3D (facultativo), esquemas síntese, Memória Descritiva (máximo 5 000 caracteres), síntese do processo de evolução da proposta (todo o percurso de trabalho deverá ser registado em caderno A4. Poderão ser utilizados outros meios de registo complementares).

(Escala 1/2000, 1/500, 1/200) 1 semana

Apresentações e críticas

4.4 - Revisão das propostas de 1), 2) e 3) (individual)

Entrega (02/04/2018): caderno síntese A3 e 3 painéis A1, desenhos em A1, maquetas, modelo 3D (facultativo), esquemas síntese, Memória Descritiva (máximo 5 000 caracteres), síntese do processo de evolução da proposta (todo o percurso de trabalho deverá ser registado em caderno A4. Poderão ser utilizados outros meios de registo complementares).

Escala 1/5000, 1/2000, 1/500, 1/200 3 semanas

Apresentações e críticas

4.5 - Proposta de projecto de Edifício/Espaços exteriores (individual)

Entrega (14/05/2018): caderno síntese A3 e 3 painéis A1, desenhos em A1, maquetas, modelo 3D (facultativo), esquemas síntese, Memória Descritiva (máximo 5 000 caracteres), síntese do processo de evolução da proposta (todo o percurso de trabalho deverá ser registado em caderno A4. Poderão ser utilizados outros meios de registo complementares).

Desenvolvimento das soluções construtivas das propostas (1/50, 1/20, 1/10).

(Escala 1/2000, 1/500, 1/200, 1/50, 1/20, 1/10)

6 semanas

Apresentações e críticas

5. Aferição da evolução dos trabalhos

A evolução dos trabalhos será aferida ao longo do semestre até à avaliação final. Incide sobre os trabalhos desenvolvidos pelos alunos e a sua participação efetiva tanto nos trabalhos de grupo como individuais. Será ainda dada especial atenção à regularidade das presenças dos alunos nas aulas.

No processo de aferição serão considerados os conteúdos dos enunciados do exercício e da FUC. Será igualmente ponderado:

- O processo de pesquisa e reflexão sobre os temas do projecto.
- A clareza das propostas, nomeadamente na relação entre edifício e o contexto territorial.
- A utilização e controlo de princípios construtivos da forma.
- A incorporação de conhecimentos tecnológicos e de sustentabilidade.
- A qualidade das propostas.
- A clareza e rigor na apresentação (gráfica, escrita e oral) das propostas.
- A participação e assiduidade.

Lisboa e a sua Área Metropolitana

Infraestruturas de Conexão

Tiago Teixeira¹*, Mafalda Sampayo^{2**}

1 tiagos1994@hotmail.com, 2 mgts@iscte-iul.pt

* ISCTE-IUL; ** CIES-IUL

Resumo

É objetivo deste artigo sistematizar o processo de crescimento da cidade de Lisboa no território da sua área metropolitana e perceber de que forma é que as estruturas de conexão podem ajudar a homogeneizar o território urbano. Para estudar esta questão, o artigo encontra-se organizado em três momentos principais: “Contexto Histórico: Do Centro Consolidado ao Urbano Descontínuo”, “A Metrópole Dividida e Difusa” e “Infraestruturas de Conexão nas Áreas Metropolitanas”. No contexto histórico, mostra-se o crescimento faseado da cidade de Lisboa através de esquemas realizados em função de diversa cartografia da cidade (1147, 1375, 1650, 1800, 1866, 1911, 1950, 1990 e 2018). Explica-se ainda o desenho do território referente à Área Metropolitana de Lisboa de 1385 a 1852. A retrospectiva explicada em “A Metrópole Dividida e Difusa” mostra que o desenvolvimento das novas infraestruturas tem implicações nas periferias com a caracterização da fragmentação do espaço. Por último, em “Infraestruturas de Conexão nas Áreas Metropolitanas” evidencia-se a importância das infraestruturas na estruturação da cidade-região metropolitana.

Introdução

O presente artigo centra a reflexão sobre o processo de crescimento da cidade de Lisboa no território da sua área metropolitana e sistematiza esta análise mostrando o funcionamento das estruturas de conexão na uniformização do território urbano.

Sobre o tema em análise existem diferentes estudos da área da morfologia urbana, que contribuíram com leituras sobre o desenvolvimento da área metropolitana de Lisboa (AML). Reunimos várias referências para o desenvolvimento deste trabalho. Nomeadamente: (i) António Oliveira Marques (2003) e Barata Salgueiro (2001) contextualizando o contexto histórico do tema; (ii) Nuno Portas, Álvaro Domingues e João Cabral (2007 e 2011), Margarida Pereira e Fernando Silva (1986), contextualizando os tópicos de uma metrópole dividida e difusa e infraestruturas de conexão nas áreas metropolitanas.

Em meados do século XX, devido a um enorme aumento de população, os diferentes centros urbanos expandem-se para fora dos seus limites. O incremento da área urbanizada, tipo mancha de óleo (Pereira 2004) desloca-se ao encontro de pequenos núcleos periféricos, resultado de um processo de conurbação. Surgem assim, as periferias que acabam por integrar uma nova área: uma área metropolitana correspondente a uma cidade-centro. Com este fenómeno, a maneira como se vive o novo espaço urbano transforma-se, baseando-se nas relações que a grande cidade mantém com os seus subúrbios (cidades-satélite).

Estes novos subúrbios, onde a população espera encontrar melhores condições de vida, ajudam a complementar as fragilidades sentidas no centro da área metropolitana. Nestes subúrbios é possível encontrar locais novos e amplos para residir a um preço mais económico. Esta realidade torna-se dependente de movimentos pendulares assentes sobre redes de infraestruturas que permitem as conexões centro-periferia.

ANEXO 2

Artigo inserido no “PNUM 2018: A produção do Território - Formas, Processos, Desígnios”

Com o crescimento e expansão dos limites das cidades, as áreas urbanizadas conquistam espaços vazios, próximos à cidade-centro. Com isto, surgem pequenas aglomerações periféricas, ganhando uma nova atenção por grande parte das populações. Este é o principal tema deste trabalho teórico, onde é propósito evidenciar as principais transformações urbanas atendendo às diferenças geográficas, económicas e sociais.

Através do caso de estudo da AML, há inúmeras questões que são analisadas, destacando-se três: i) Que motivos originam a saída de população da cidade-centro para outros núcleos urbanos? ii) Como é que estes núcleos se integram, na perspetiva de uma região metropolitana emergente? e iii) De que forma é que os núcleos periféricos das grandes cidades podem crescer e como é que a sua condição geográfica afeta as pessoas que vivem neles?

1 Contexto Histórico – Do Centro Consolidado ao Urbano Descontínuo

O conceito da área metropolitana de Lisboa é relativamente recente. Este é introduzido no ano de 1991, correspondendo à cidade de Lisboa com o seu núcleo histórico rodeado de pequenas cidades-satélites. A atual área metropolitana de Lisboa engloba 18 municípios da grande Lisboa e da Península de Setúbal onde vivem cerca de 3 milhões de pessoas [Fig. 1].

Ao longo dos tempos, outras denominações são dadas ao território que corresponde hoje à atual área metropolitana. O conceito que mais se destaca é o conceito de “termo”. A palavra “termo” é aplicada desde a Idade Média até ao Liberalismo Oitocentista. Segundo Oliveira Marques, todos os povoados incluídos no território do “termo” estabelecem uma unidade. Estas pequenas aglomerações substanciam a cidade principal, sendo esta um centro de consumo de bens essenciais que recebe do seu “termo” (Marques 2003).

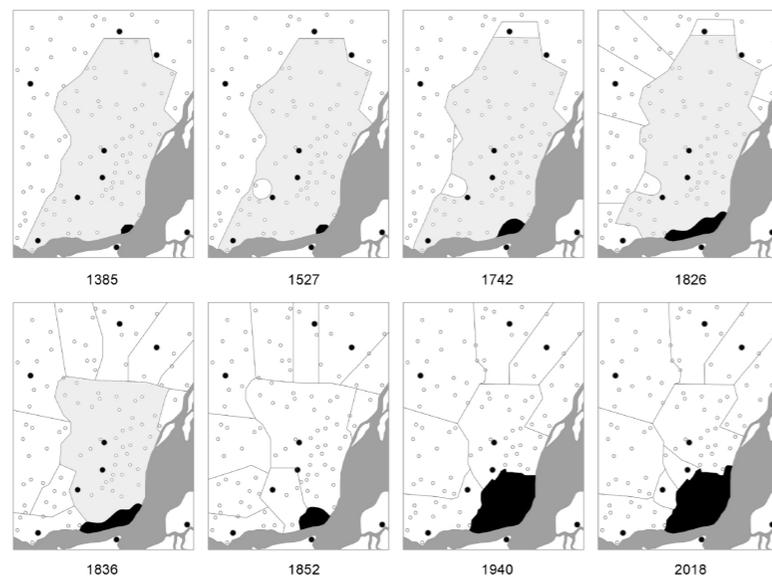


Fig. 1 – “Termo” e concelhos de Lisboa de 1385 a 2018. No esquema de 1852, observa-se a criação dos concelhos de Belém e dos Olivais, aquando da extinção do “termo”. Fonte: (Teixeira 2018)

O “termo” de Lisboa compreendia um território a norte e a oeste da cidade e do rio Tejo e variou em função das divisões administrativas e judiciais estipuladas nas várias épocas (Silva 1968) [Fig. 1]. Aquando da conquista de Lisboa, em 1147, a região do estuário do Tejo compreende quatro grandes áreas administrativas, cada uma com um “termo” próprio. Estas são Lisboa, Sintra, Almada e Palmela. Nesta fase, as ligações entre a margem norte e a margem sul do rio Tejo datam ainda do período Romano. Com o passar dos séculos, os diversos desenvolvimentos que se fazem sentir, quer económicos quer sociais, permitem uma divisão destas quatro grandes unidades em concelhos mais pequenos (Marques 2003).

O processo de criação de novos concelhos é invertido no período Liberal, prevalecendo a centralização, de acordo com os poderes governamentais. Com isto, muitos concelhos são extintos, devido às suas dimensões reduzidas e a situações económicas precárias. Outra reestruturação observada é a extinção dos “termos”, integrando os territórios destes nos concelhos dos quais são dependentes (Marques 2003). O termo de Lisboa extingue-se em 1852 com um decreto de 11 de Setembro desse mesmo ano, que propõe uma remodelação completa do concelho (Silva 1968).

Com a industrialização e o aumento de novas atividades, a migração para a grande cidade de Lisboa acelera. As cidades mais periféricas, por não terem a mesma importância, não acompanham o mesmo nível de crescimento.

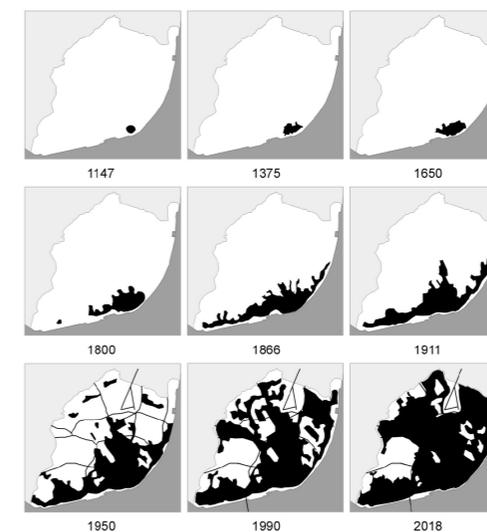


Fig. 2 - O crescimento da cidade. Fonte: Diversa cartografia da cidade de Lisboa (Teixeira, 2018)

Lisboa tal como outras capitais europeias resulta de um crescimento faseado marcado por acontecimentos vários. Um forte crescimento demográfico caracteriza esta cidade na 2ª metade do século XIX e na 1ª metade do século XX. Sabe-se que entre 1852 e 1952, a cidade quadruplicou em termos populacionais e de 1900 a 1940 duplicou (Dias 1947, p. 648) [Fig. 2 e 3].

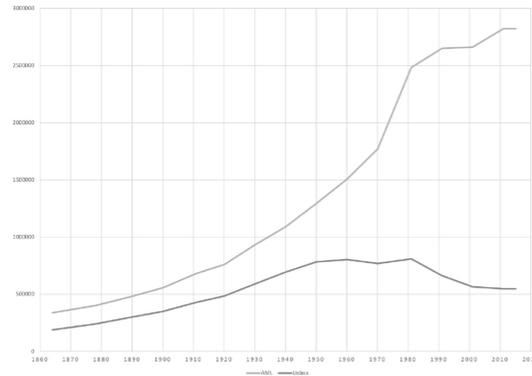


Fig. 3 – Número de habitantes na AML e no município de Lisboa de 1860 a 2015 Fonte: INE

A figura 2 mostra a evolução e o crescimento da cidade de Lisboa. O primeiro assentamento fez-se na colina do Castelo. A partir da colina, a cidade expande-se para o exterior das suas muralhas, indo ao encontro do rio Tejo. Com o passar dos anos, esta mancha cresce virada para o interior (planalto central da cidade). Vai-se densificado a urbe ao longo de caminhos e arruamentos que são planeados desde o séc. XVIII (Marat-Mendes et al 2011, Sampayo 2011, Sampayo e Sousa-Rodrigues 2014 e Sampayo 2017), culminando na cidade consolidada que conhecemos hoje.

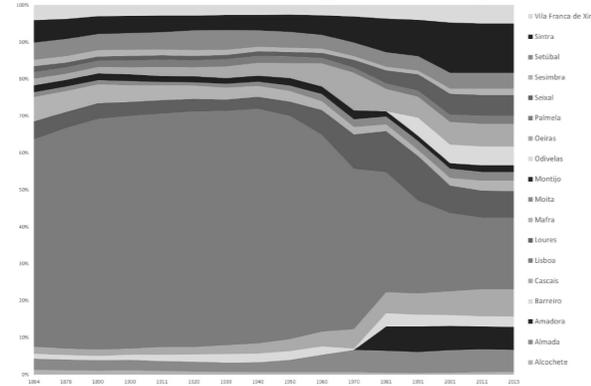


Fig. 4 – Percentagem de habitantes nos municípios da AML de 1860 a 2015 Fonte: INE

Devido à enorme concentração de pessoas nas grandes cidades e à falta de alojamentos, em meados do século XX, assiste-se a uma nova etapa da história da expansão urbana. O concelho de Lisboa perde população a favor de outros municípios que veem duplicar e triplicar o número dos seus habitantes aumentando o seu peso na massa populacional da AML [Fig. 4].

A ideia da existência de uma cidade contínua, que mantém relações e ligações entre a cidade-centro e as cidades-satélite passa a ser um facto, convertendo as zonas próximas da cidade em extensos dormitórios (Marques 2003). Atualmente, como refere Oliveira Marques 'deixou de fazer sentido falar de Lisboa, de Sintra, de Cascais ou de Almada como elementos totalmente distintos. A 'Grande Lisboa', a 'Área Metropolitana de Lisboa' substitui-se-lhes' (Marques 2003, p.26).

Em cada período histórico o avanço urbanístico na cidade de Lisboa foi de alguma forma comandado por homens de poder e de grande iniciativa. Durante o estado novo, dominado pelo Eng.º Duarte Pacheco que assumiu a presidência da Câmara Municipal de Lisboa, efetuou-se uma mudança profunda ao nível urbanístico com novos métodos para obtenção de terrenos. As expropriações levadas a cabo neste período possibilitaram uma reabilitação e desafogo financeiro à Câmara Municipal de Lisboa. À CML competia a tarefa de urbanizar e ao proprietário um papel passivo (Dias 1947).

Com o crescimento demográfico e a capacidade de expropriar, a cidade, que se conformava até então aos limites das Avenidas Novas e da Praça do Chile (à área interior da via de cintura, o caminho-de-ferro), começou-se a programar Lisboa em termos globais, à semelhança de outras capitais do século XX (Salgueiro 2001). Embora Lisboa não tenha sofrido efeitos diretos da 2ª grande guerra, como as outras capitais europeias que tiveram que ser reconstruídas devido aos bombardeamentos, podemos dizer que os novos modelos urbanísticos experimentados nas cidades atacadas terão influenciado os urbanistas que contribuíram para a expansão de Lisboa no 3º quartel do século XX.

No final da década de 50 assiste-se à expansão da cidade através de operações urbanísticas de grande escala como Olivais e Chelas. Estes bairros materializam os princípios da cidade modernista, onde o território se evidencia pela inclusão pontual do edificado no espaço livre, fluido e verde.

Concluído o plano diretor da cidade de George Meyer-Heine (1959-1967), a planta da capital mostra a consolidação dos bairros de Alvalade e do Restelo, o princípio da edificação de Olivais Sul e Norte e ainda o território a poente da Avenida do Campo Grande. Não colocando em causa a qualidade urbanística e arquitetónica destas expansões, atribui-se a Alvalade uma continuidade com a cidade consolidada, enquanto nos Olivais essa conexão com a mesma não se verifica.

Após uma postura visivelmente expansionista e cessada a carência habitacional, passamos a uma fase de requalificação da cidade num processo reformador. Os núcleos urbanos periféricos são assimilados pela cidade, algo que teve início no plano de Étienne de Groër (1938-1948) (Marat-Mendes et al 2010).

Depois das décadas de 60 e 70, que são marcadas pelo forte crescimento populacional resultante de um êxodo rural em massa e o regresso de portugueses das ex-colónias, o ritmo de crescimento tem um abrandamento bastante significativo. Podemos observar nas figuras 3 e 4 o decréscimo populacional registado na cidade de Lisboa a partir dos anos 80 e o aumento de população nos restantes municípios. Se os anos 60 são lembrados como um grande desenvolvimento e crescimento das cidades, os anos 90 são marcados pela estagnação ou decréscimo demográfico, pela desindustrialização e expansão das atividades de serviços, pela degradação ambiental, pela perda de atratividade dos centros, a favor do crescimento periférico de novas centralidades, sobretudo nas grandes metrópoles.

Ocorre, assim, uma estabilização do crescimento demográfico, típico das áreas metropolitanas europeias. Esta desaceleração resulta de importantes migrações que acontecem no interior da área metropolitana de Lisboa, levando populações a trocar a cidade principal, por outras localidades periféricas. O aspeto mais notório de todas estas ações é o avanço da suburbanização - a conquista de territórios rurais e a sua transformação em espaços periurbanos (Soares e Domingues 2003). As consequências deste processo são negativas para a cidade de Lisboa que observará um envelhecimento e perda da sua população (Soares e Domingues 2003).

Os contínuos crescimentos demográficos ocorrem nos restantes concelhos da área metropolitana que envolvem a cidade de Lisboa [Fig. 4], havendo uma extensão da mancha suburbana. Por sua vez, estas são áreas bastante diferentes com um único ponto em comum: a expansão das zonas edificadas, através do melhoramento dos eixos de ligação. Assim, a margem Sul desenvolve-se através do arco ribeirinho do Tejo, onde o Rio é o meio de ligação ao centro, enquanto que a margem Norte se desenvolve sobre um arco periférico, imediatamente conectado a Lisboa (Soares e Domingues 2003). Depois deste período da configuração da área metropolitana como uma entidade territorial (dependente de Lisboa), esta consolida-se através de promoções imobiliárias, muitas vezes de carácter

ilegal. A este processo, soma-se a falta de um planeamento e de uma gestão coerente. O crescimento para além dos limites administrativos de Lisboa resulta na criação do primeiro Plano Diretor da Região de Lisboa (PDRL – meados da década de 60) (Soares 2003). O PDRL projeta e define uma estruturação alargada da região, com indicação de um conjunto de infraestruturas, que ajudam no desenvolvimento da área metropolitana. Este documento é inovador para a época, ao propor uma ocupação urbana baseada e sustentada nos principais eixos de transporte.

Ao Plano Diretor da Região de Lisboa sucede o Plano Regional de Ordenamento do Território (PROT), datado da década de 90. Este novo plano estabelece um planeamento estratégico para a Região de Lisboa e Vale do Tejo, onde as infraestruturas de transporte têm um papel determinante (Soares 2003).

Assim, iniciamos os anos 90 com três instrumentos de planeamento, um a nível nacional – o Plano Nacional de Políticas de Ordenamento do Território (PNPOT), um a nível regional – os programas de desenvolvimento regional de ordenamento do território (PROT) e um a nível local – os planos municipais de ordenamento do território, ou seja, os Planos Diretores Municipais (PDM).

Nos últimos anos foram realizadas mudanças significativas nas metodologias de planeamento e no conteúdo dos planos, e foram introduzidas modificações no método de gestão territorial. Destas melhorias destaca-se a articulação entre os diferentes níveis de planeamento resultante de uma prática que conta com mais de 20 anos de PDM. Todavia, estes planos diretores municipais não evoluíram na clarificação dos objetivos para o território (Gonçalves 2011).

2 A Metrópole Dividida e Difusa

2.1 O Efeito da Metrópole vs o Efeito do Subúrbio

Observando toda a realidade da área metropolitana de Lisboa, identificamos três áreas de expansão urbana. Estas correspondem ao centro histórico da cidade, à periferia envolvente deste centro e à zona suburbana, que evolui fora dos limites administrativos de Lisboa.

O fenómeno da expansão dos anos sessenta acaba por coincidir com a afirmação do automóvel na sociedade e na estruturação do crescimento centrífugo das cidades. Os acessos e o tipo de transporte também influenciam na estrutura da aglomeração. A preferência pelo automóvel irá promover a suburbanização dispersa.

Durante e após os anos sessenta, a fragmentação do território urbanizado avança de maneira espontânea e com elevado défice de infraestruturização. Abrindo novas frentes de expansão, a rede de infraestruturas construída nas últimas décadas vem reforçar toda esta ação de suburbanização já existente. Descorando uma organização de cidade em “rede”, as novas infraestruturas falham pela falta de uma estratégia urbanística prévia (Portas et al 2007).

Esta extensão urbana descontrolada processa-se dando lugar a um aumento de área urbanizada que assenta sobre as grandes vias de comunicação ferroviárias e rodoviárias, originando novos polos urbanos (denominados de cidades-satélite).

Estas “novas cidades” têm o objetivo de criar um grande número de alojamentos, num espaço de tempo bastante reduzido, não havendo um tempo próprio para o seu planeamento (Pelletier e Delfante 2000).

Desta forma, a cidade confinada rapidamente se transforma no urbano descontínuo, onde o seu território é extenso e desigualmente construído, apenas estruturado por uma lógica de acessibilidades e relações com as infraestruturas que ligam todos estes pontos (Portas et al 2011).

O “efeito metrópole” está presente na área metropolitana de Lisboa, devido à grande aglomeração de diversas funções presentes na cidade-centro. Lisboa transforma-se num local de concentração populacional, constituindo-se um grande polo de atração. O seu núcleo enche e esvazia diariamente, criando periferias e subúrbios residenciais extensos, onde o território contém um grande número de infraestruturas de conexão (Portas et al 2011).

À medida que todo este processo se desenrola, novos eixos de concentração urbana são criados. Estes são os eixos do Vale do Tejo (Lisboa-Vila Franca de Xira), Lisboa-Cascais, Lisboa-Sintra, de Lisboa-Loures, e a transformação da Margem Sul (Portas et al 2007).

Sendo alvo de grande procura, os subúrbios caracterizam-se por expansões de carácter inacabável. Existe no subúrbio uma ideia de anti arquitetura e anti urbanismo, compreendido por um certo tipo

de negligência, ao contrário daquilo que sentimos nas cidades “históricas”. O ambiente suburbano não é todo homogêneo ou denso (Junker 1972). O conceito de subúrbio pode ser amplamente discutido, mas continua caracterizado por comportar situações urbanas deficitárias. Esta designação suporta, imagens conotadas com “uma visão qualitativa deste espaço urbano, face à cidade” (Pereira e Silva 1986, p. 14).

Com o desenvolvimento das novas infraestruturas, os subúrbios ganham novas formas de habitar. A construção de grandes conjuntos imobiliários e a procura de um melhor ambiente e qualidade de vida aumenta o número de migrações internas da área metropolitana (movimentos pendulares entre o polo doméstico e o polo profissional) (Kostof 1992, Laborde 1994). Com o auxílio destas migrações pendulares, o habitante urbano tem liberdade de escolha e pode viver em aldeias ou vilas afastadas do limite da zona urbanizada, nunca se encontrando desprovido de meios de ligação à grande cidade. Desta forma, os espaços urbanos diferenciam-se cada vez menos dos espaços rurais (Domingues 2009). Não existe cidade, se esta não possuir um núcleo capaz de unificar e organizar a sua periferia, através destes novos prolongamentos para o exterior (Beaujeu-Garnier 1997).

Concluindo, a cidade expande-se pela sua periferia, indo ao encontro dos seus subúrbios, habitualmente de maneira irregular. Assim, este subsistema do conjunto “cidade-região metropolitana” acompanha o traçado das vias periféricas, originando o processo de conurbação (origem das áreas metropolitanas). As densidades urbanas são dispostas em anéis concêntricos, envolvendo o núcleo principal, ao longo de periferias (nem sempre) contínuas.

2.2 A Necessidade de Novas Centralidades

Das quatro etapas diferentes no processo de evolução urbana: a “urbanização”, a “suburbanização”, a “desurbanização” e a “reurbanização” (Salgueiro 2001) centramos-nos aqui no processo de suburbanização. Neste observa-se uma reação inversa ao êxodo rural. A conquista de terrenos agrícolas ou terrenos vazios e a sua transformação em espaços periurbanos retoma a ideia de que os subúrbios existem devido a um conjunto de oportunidades que estes “novos territórios” conseguem oferecer (Junker 1972; Beaujeu-Garnier 1997).

Primeiramente, entende-se que o conceito de Centralidade está associado a uma ideia de concentração de funções, criando um território central, alvo de grande parte da população. Ao expandir os seus limites, a área metropolitana vê a perda de funções do centro histórico, para a urbanização policêntrica. Com isto, a ideia de que uma cidade é igual a um centro é uma ideia ultrapassada (PORTAS et al 2007). As novas centralidades formam-se através de pequenas cidades-satélite, localizadas em redor da cidade principal. Estas zonas residenciais refletem a imagem de dormitórios. Nestes territórios periféricos, alguns serviços são complementados no centro. As zonas suburbanas não se completam por si mesmas – a dependência destas ao centro é bastante notória (Kostof 1992) [Fig. 5].



Fig. 5 – Desenho realizado com base no Antepiano do Plano Director da Região de Lisboa (1964) onde se mostra a distribuição da população segundo a estrutura regional proposta e existente (Teixeira, 2018)

Baseando-nos nos dados da figura 4, observa-se neste momento uma fase de desurbanização: a população foge para os arredores, engrossando assim as camadas suburbanas e os serviços continuam a ocupar o centro das cidades. Este processo poderá até funcionar relativamente bem se o Estado investir nas infraestruturas e incentivar as pessoas a usar os transportes públicos.

Assim, enquanto Lisboa assiste a uma desurbanização, Sintra, Oeiras, Amadora, etc., dão lugar a uma urbanização, que se traduz primeiramente, na concentração de equipamentos produtivos e residenciais e posterior implantação de equipamentos de serviços (saúde, higiene, educação, recreio, etc.). A expansão suburbana, é assim a primeira e a resposta mais fácil para os problemas que se registam dentro das grandes cidades.

A descentralização vai deste modo surgir como nova tentativa de resposta à problemática criada, o processo de reurbanização revela-se impossível e o fenómeno da periurbanização parece deste modo ser o mais determinado. O cidadão procura por este processo uma aproximação mais sistemática do meio rural e de condições ambientais não degradadas.

À medida que vão ganhando importância e visibilidade, dentro das respetivas áreas metropolitanas, estas cidades constituem polos de emprego e uma nova vida urbana. Contribuem para contrariar a excessiva centralização, mantendo uma relação muito próxima e distâncias relativamente curtas com todas as outras cidades da região urbana. Oferecem outras qualidades, fora de congestionamentos e poluição das grandes cidades (Kostof 1992; Beaujeu-Garnier 1997).

Ao expandir a área urbanizada de forma progressiva, estas cidades-satélite necessitam de meios de transportes rápidos e de infraestruturas capazes de as ligar ao centro. Assim, o subúrbio moderno é o grande impulsionador da criação de uma rede complexa de eixos de comunicação. Com o aumento da aglomeração, multiplicam-se as necessidades de deslocações mais extensas, atingindo-se uma área urbana vasta (Kostof 1992; Beaujeu-Garnier 1997).

3 Infraestruturas de Conexão nas Áreas Metropolitanas

3.1 A Ligação Entre as Centralidades Estabelecidas

Presentes em todo o território urbano, as redes infraestruturais surgem como sistemas contínuos. Estas estabelecem conexões, sendo construídas à escala de um grande território, onde a sua função passa por organizar e ordenar (Portas *et al* 2011). Um bom exemplo destas infraestruturas são as vias ferroviárias que auxiliam na expansão urbana emergente, em alguns casos estruturando muitas cidades (Pelletier e Delfante 1997).

A cidade-centro exerce um efeito de atração sobre a sua envolvente, onde as vias de comunicação provenientes da periferia convergem neste sentido. As variadas redes de transporte organizam-se em relação à cidade-centro. A forma urbana assenta, assim, sobre uma rede de meios de circulação: 'Nunca será demais insistir no papel fundamental dos múltiplos aspetos da circulação, tanto no interior dos organismos urbanos, como nas relações que estes mantêm com a sua periferia' (Beaujeu-Garnier 1997, p.155).

As migrações quotidianas e os diferentes meios de transporte existentes provocam fluxos de circulação constantes no espaço urbano. No caso da cidade de Lisboa, estes fluxos de circulação, apoiam-se sobre uma complexa estrutura metropolitana, onde esta apresenta um desenho radiocêntrico, entre o centro e a periferia. A evolução da condição de *hiper-mobilidade* permite novas formas de habitar os extensos territórios metropolitanos, onde todos os pontos se encontram ligados. A ligação de todos os núcleos urbanos é possível através da compressão distância-tempo, na medida em que se pode percorrer uma distância maior, num intervalo de tempo mais reduzido (Portas *et al* 2007).

A cidade é um conjunto complexo que mantém relações com o seu exterior, e o sistema de lugares centrais presente na área metropolitana começa no núcleo consolidado. Assim, são criados nós nas diferentes redes infraestruturais, criando um efeito de nodalidade. Este efeito, em termos de planeamento, tem um papel fundamental na organização de redes de transportes (Portas *et al* 2011). Através de todos estes fatores, entende-se a importância destes meios de comunicação que sustentam o correto funcionamento da área metropolitana. Estes meios de comunicação apresentam fatores positivos, como a criação de facilidades de acessibilidades e a intensidade de trocas de espaço. Ao mesmo tempo, criam problemas como o congestionamento das vias de ligação e as dificuldades de circulação.

3.2 O Papel das Infraestruturas de Conexão e dos Transportes Coletivos

A dinâmica da expansão territorial deve-se à evolução das infraestruturas de mobilidade e o desenho destas redes é pouco articulado com as estratégias urbanísticas. O território suburbano apresenta um tecido urbano fragmentado, num constante crescimento, dificultando a implementação das estratégias urbanísticas. As infraestruturas de conexão e mobilidade possuem importância no desenho do novo modelo urbano, ocupando um papel central na organização de relações entre espaços (Portas *et al* 2007).

São estas infraestruturas que criam uma rutura entre a cidade consolidada e o urbano descontínuo, onde a mobilidade geográfica aliada à diferenciação territorial cria fenómenos de polarização em volta das grandes urbes (Ferrão 1997).

O investimento em infraestruturas de mobilidade ajuda a orientar o desenvolvimento urbano, visto que a necessidade de impor sistemas de transportes e vias de comunicação possui um carácter e motivações sociais (Laborde 1994). Este investimento tem-se fixado nos troços de ligação às cidades-satélite, onde se pretende um maior aproveitamento dos sistemas de transportes públicos.

O tema da mobilidade nas áreas metropolitanas passa a ser um tema complexo, onde se pretende que haja uma densificação da rede de transportes públicos, articulada com o transporte individual (automóvel) (Portas *et al* 2011). Grande parte do sucesso dos transportes sente-se pela dificuldade de circulação, havendo uma grande competitividade entre transportes públicos e privados. Assim, estas diferentes redes de mobilidade devem ser complementares, permitindo uma livre circulação em pontos estratégicos da aglomeração (Laborde 1994, Beaujeu-Garnier 1997).

As vias ferroviárias possibilitam o crescimento demográfico das aglomerações periféricas, enquanto que estas crescem ao longo do seu traçado e das estações suburbanas. Com isto, o habitante urbano

beneficia de uma mobilidade multiforme, encontrando várias opções no mesmo território metropolitano.

Através das figuras 6 e 7, consegue-se perceber a fisionomia das redes ferro e rodoviárias presentes na área metropolitana de Lisboa. A rede rodoviária ganha uma maior relevância, ao notar-se uma superioridade perante a rede ferroviária, estando muito mais desenvolvida e articulada com a expansão urbana. Esta última, cobre uma menor área, mas a sua importância no passado, confere uma expansão urbana em linha, desenvolvendo as pequenas cidades-satélite através do seu traçado.



Fig. 6 e 7 – À esquerda a Rede Rodoviária da AML, à direita a Rede Ferroviária da AML. Fonte: (Teixeira, 2018)

3.3 O Papel do Automóvel nas Áreas Metropolitanas

A utilização do automóvel em ambientes urbanos favorece o desenvolvimento suburbano multidirecional. A existência de grandes eixos de comunicação à cidade-centro ajuda a organizar as diferentes aglomerações da área metropolitana, através de um sistema hierárquico viário estruturado. A liberdade de circulação através do automóvel permite uma expansão da periferia como uma mancha de óleo contínua (Pereira 2004). Ao contrário, os eixos ferroviários apenas permitem a sua expansão linear, onde se desenvolvem novos territórios conforme o seu traçado (Junker 1972, Beaujeu-Garnier 1997).

Devido a vários fatores, o automóvel é visto como um elemento negativo. A opção pelos transportes públicos em detrimento do automóvel justifica-se na poluição causada por este e no espaço que o mesmo ocupa dentro das cidades.

Mesmo assim, a quantidade de automóveis que circulam em zonas urbanas tem vindo a aumentar. O transporte individual ganha destaque, quando existem centros urbanos que são mal ou pouco servidos de um sistema de transportes públicos (Laborde 1994).

A ramificação exagerada da rede de estradas é uma realidade e induz a dispersão do povoamento e da habitação, com custos elevados para o orçamento municipal nas infra-estruturas de abastecimento de água e esgotos. Decorrente deste não planeamento surgem dificuldades na cobertura social de equipamentos sendo os habitantes obrigados a percorrer distâncias elevadas.

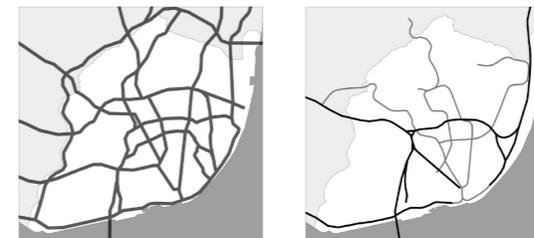


Fig. 8 e 9 – À esquerda a Rede Rodoviária de Lisboa, à direita a Rede Ferroviária de Lisboa. Fonte: (Teixeira, 2018)

As figuras 8 e 9 clarificam que tal como a sua área metropolitana, Lisboa possui uma rede rodoviária muito superior às infraestruturas ferroviárias presente nos seus limites. As linhas radiais da cidade ligam o seu centro à periferia, enquanto que as linhas circulares auxiliam no processo de distribuição, densificando a malha urbana da cidade. Os sistemas ferroviários e de Metropolitano conseguem ter importância na mobilidade, mas a sua expressão é muito menor e diferente da rede rodoviária de Lisboa.

Uma rede viária pensada, reduz os custos e aumenta os usufrutos. Deste modo, o primeiro passo para o ordenamento do território obriga à redefinição de uma rede de estradas, bem localizadas impedindo todo o processo anteriormente realizado: o de construir as vias ao sabor das populações, ou seja, a velha filosofia do “construa primeiro, urbanize depois”. Assim, o ideal é optar por situações intermédias permitindo a coerência necessária entre as políticas urbanas e de transportes.

O acesso automóvel aos centros das áreas metropolitanas é considerado indesejável, pois provoca congestionamentos e dificuldades de estacionamento. A sua utilização torna-se positiva, quando estes trabalham em conjunto com a rede de transportes públicos. Na periferia, são criadas interfaces de transportes, em que as opções de uso automóvel juntam-se às opções de uso de transportes públicos. Assim, tenta-se reduzir o número de veículos, enquanto são asseguradas as ligações pendulares casa-trabalho (Beaujeu-Garnier 1997, Pelletier e Delfante 2000).

Considerações Finais

Neste artigo, fica evidenciado que a falta de planeamento tem consequências nefastas a curto e médio prazo. Este trabalho pretende ser um contributo ao entendimento da evolução histórica das cidades e das áreas metropolitanas.

É necessário olhar para a cidade de Lisboa como um todo. A cidade contínua, que mantém relações e ligações entre a cidade-centro e as cidades-satélite, deve ser projetada, numa gestão a longo prazo por uma entidade única, capaz de gerir as transformações deste território complexo. Neste crescimento periurbano terá de haver um papel regulador de alguma entidade supervisora, sendo que os agentes económicos detentores de propriedade devem ser chamados a participar no planeamento. Conciliar os diversos interesses é sem dúvida a parte mais difícil de todo o processo, mas é uma necessidade para a melhoria das nossas cidades.

No planeamento urbano da cidade, a intervenção urbanística deve conciliar princípios de organização vertical, com soluções em rede e uma visão geo-estratégica ponderando diversidades de posturas.

Referências Bibliográficas

- Beaujeu-Garnier, J. (1997). *Geografia urbana*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.
Choay, F. (2007). *O urbanismo*. São Paulo: Editora Perspetiva S. A. (1ª edição 1965).
Dias, J. L. (1947). Lisboa de hoje. In Gustavo Matos Sequeira – *Lisboa, oito séculos de história*. Lisboa: CML, pp. 644-667.
Domingues, A. (2009). *A rua da estrada: O problema é fazê-los parar!* Porto: Dafne.

- Ferrão, J. (1997). Rede urbana, instrumento de equidade, coesão e desenvolvimento? In *Colóquio "A política das cidades"*, pp. 21-48.
- Gonçalves, J. (2011). PDM no século XXI. In *Cadernos curso de doutoramento em geografia FLUP*, 1, 10-29.
- Junker, C.A. (1972). *Diseno Suburbano*. In Lewis, D. *El crecimiento de las ciudades*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, S.A.
- Kostof, S. (1992). *The city assembled: the elements of urban form through history*. London: Thames and Hudson.
- Laborde, P. (1994). *Les espaces urbains dans le monde*. New York: Nathan (2ª edição).
- Marat-Mendes, T.; Sampayo, M. T. de. *Étienne de Groër: the scales of urban intervention in the Lisbon territory*. In 1st International Meeting European Architectural History Network. Guimarães: European Architectural History Network, 2010.
- Marat-Mendes, T., Sampayo, M. T. de, Sousa-Rodrigues, D. (2011)- Measuring Lisbon patterns: Baixa from 1650 to 2010. in *Nexus Network Journal - architecture and mathematics on-line*. Vol. 13. n.º 2 (2011). pp. 351-372.
- Marques, A. H. O. (2003). Enquadramento histórico. In José António Tenedório. *Atlas da área metropolitana de Lisboa*, pp. 14-27.
- Mumford, L. (1946). *The culture of cities*. London, Secker & Warburg, 1946 (1ª edição 1938).
- Oliveira, R. G. (1952). *Lisboa: sua evolução e desenvolvimento*. Lisboa: CML.
- Pelletier, J. e Delfante, C. (1997). *Cidades e urbanismo no mundo*. Lisboa: Instituto Piaget.
- Pereira, M. (2004). As metamorfoses da cidade dispersa. *GeoNova*, 10, pp. 129-142.
- Pereira, M., e Silva, F. N. (1986). Ilusões e desilusões das periferias na área metropolitana de Lisboa. *Sociedade e Território*, 5, pp. 14-24.
- Portas, N.; Domingues, Á.; Cabral, J. (2007). *Políticas urbanas I – Tendências, estratégias e oportunidades*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.
- Portas, N.; Domingues, Á.; Cabral, J. (2011). *Políticas urbanas II – Transformações, regulação e projetos*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.
- Salgueiro, T. B. (2001). *Lisboa, periferia e centralidades*. Oeiras: Celta Editora.
- Sampayo, M. T. de (2011). *Forma Urbana da Parte Baixa da Lisboa Destruida: análise e avaliação da cartografia (1756-1786)*. Lisboa: ISCTE-IUL, 2012. Tese de Doutoramento em Arquitectura e Urbanismo. Especialidade em História e Teoria da Arquitectura e do Urbanismo.
- Sampayo, M. T.de; Sousa-Rodrigues, D. (2014). The persistence of public space: downtown Lisbon; in Roberto Cavallo, Susanne Komossa, Nicola Marzot, Meta Berghauser Pont, Joran Kuijper (eds); *New Urban Configurations*. Amsterdam: IOS PRESS, 2014, pp. 480-488
- Sampayo, M. T. de (2017). The french influence on the portuguese architects in the age of enlightenment. in *IOP conference series: Materials science and engineering*, 245, 052021 (5 p.).
- Silva, A. V. (1968). *Dispersos*. Vol 1. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa.
- Soares, L. J. B. (2003). Ordenamento e planeamento do território no contexto metropolitano. In José António Tenedório. *Atlas da Área Metropolitana de Lisboa*, pp. 247-291
- Soares, N.P.; Domingues, A. C. G. (2003). Consolidação e maturidade demográfica de uma área metropolitana. In José António Tenedório. *Atlas da área metropolitana de Lisboa*, pp. 118-145.
- Teixeira, T. (2018). *Aguaiça-Cacém e a área metropolitana de Lisboa: Relação entre a evolução urbana e as infraestruturas de conexão*. Lisboa, ISCTE-IUL. Dissertação de Mestrado. (Inédito)