

**PROJECTO  
FINAL  
DE  
ARQUITECTURA**

**Trabalho de Grupo**

Abílio Silva, Hugo Coelho, Nuno Mendes, Ricardo Carreiro, Rita Carreto e Tiago Cruz

# DIAGNÓSTICO



## **Olhar o Território**

Hoje vivemos as consequências sociais e ambientais de 30 anos de descontrolado crescimento populacional e económico. A expansão da AML, centralizada e polarizada na capital, desencadeou, nos anos 60-80, uma crescente ocupação periférica de Lisboa. A par da ocupação terciária do centro da cidade, desenvolveu-se um processo de expansão e de densificação social das periferias.

Por outro lado, o forte crescimento populacional, bem como a ausência de políticas urbanas consistentes, estimularam um crescimento metropolitano desordenado, em “mancha de óleo” e, consequentemente fortemente desqualificado em termos sociais e urbanísticos.

Os fluxos gerados por estes aglomerados urbanos não podem ser negligenciados, mas obrigam-nos a olhar este território de um modo pouco tradicional. Apesar de servirem Lisboa como dormitório, a sua quantificação demográfica é demasiado importante para negligenciar a sua capacidade de regeneração, sendo a sua descaracterização e desvitalização os principais problemas encontrados nestas cidades intermédias.



## **Amadora | Buraca | Damaia**

Actualmente, o Município da Amadora apresenta todo o tipo de equipamentos culturais, desportivos e serviços públicos ao serviço da população, o que mostra o investimento na melhoria das condições de vida e no bem-estar dos habitantes. A electrificação da linha de caminho-de-ferro, a grande melhoria das infra-estruturas da região e os grandes movimentos migratórios que afluem à Amadora, são alguns dos factores que provocam uma grande procura aos novos postos de trabalho.

No entanto, a escassez verificada no mercado da habitação, aliada à especulação imobiliária na capital, conduziram a um crescimento desgovernado nas periferias entre 1950 e 1970, em que a Amadora não foi excepção.

Começaram a desenvolver-se bairros clandestinos, que constituíram o sub-mercado ilegal a que a população menos favorecida economicamente tinha acesso. No início da década de 70, a população residente na Amadora baseava-se sobretudo na imigração proveniente de Lisboa, Alentejo, Beiras, zona centro do país e Cabo Verde (na altura ainda Colónia Portuguesa).









As transformações que aconteceram sobretudo a partir dos anos 70 em torno das nossas cidades originaram territórios de grande complexidade, quase sempre caracterizados por oposição ao centro tradicional, apresentando aspectos morfológicos diferentes do tecido consolidado da cidade central. Aqui a parcela e a rua surgem como os elementos estruturantes fundamentais, aos quais estão subordinados o sistema de espaço construído e de espaço aberto. Nas actuais zonas periféricas este padrão de organização desaparece. O sistema de ruas e outros espaços é um misto de malhas rurais preexistentes, de estruturas viárias mais recentes (produto de promoções imobiliárias de escalas diversas, mas que se agregam de forma desconexa) e de infra-estruturas de transporte (auto-estradas e vias rápidas), cuja lógica é metropolitana ou regional.

A via rápida é um elemento chave no nosso subúrbio contemporâneo, embora seja visto como um elemento que aproxima dos espaços á escala regional, á escala da cidade divide e separa sendo interpretado como um elemento barreira.



## INFRA-ESTRUTURA

A estrada é um dos argumentos mais fortes da urbanização difusa. O automóvel, a velocidade e a mobilidade, transformaram a lógica da cidade compacta – densa, contígua, estruturada por um sistema claro de espaços de uso colectivo – num território extenso feito de descontinuidades, relações, percursos e fluxos intensos. Tal como o edifício-montra, a casa posiciona-se face à estrada, expondo-se publicamente através da sua «pose», da sua imagética, dos jardins, fontes, estátuas, muros e portões..., mediando a relação entre a esfera privada e a pública através da sua exposição visual (o acto de se «expor» explica, mais que tudo, o carácter público das acções, das pessoas, das instituições, dos espaços) e, também, através da «membrana» que a separa da entrada, da estrada, do espaço público.

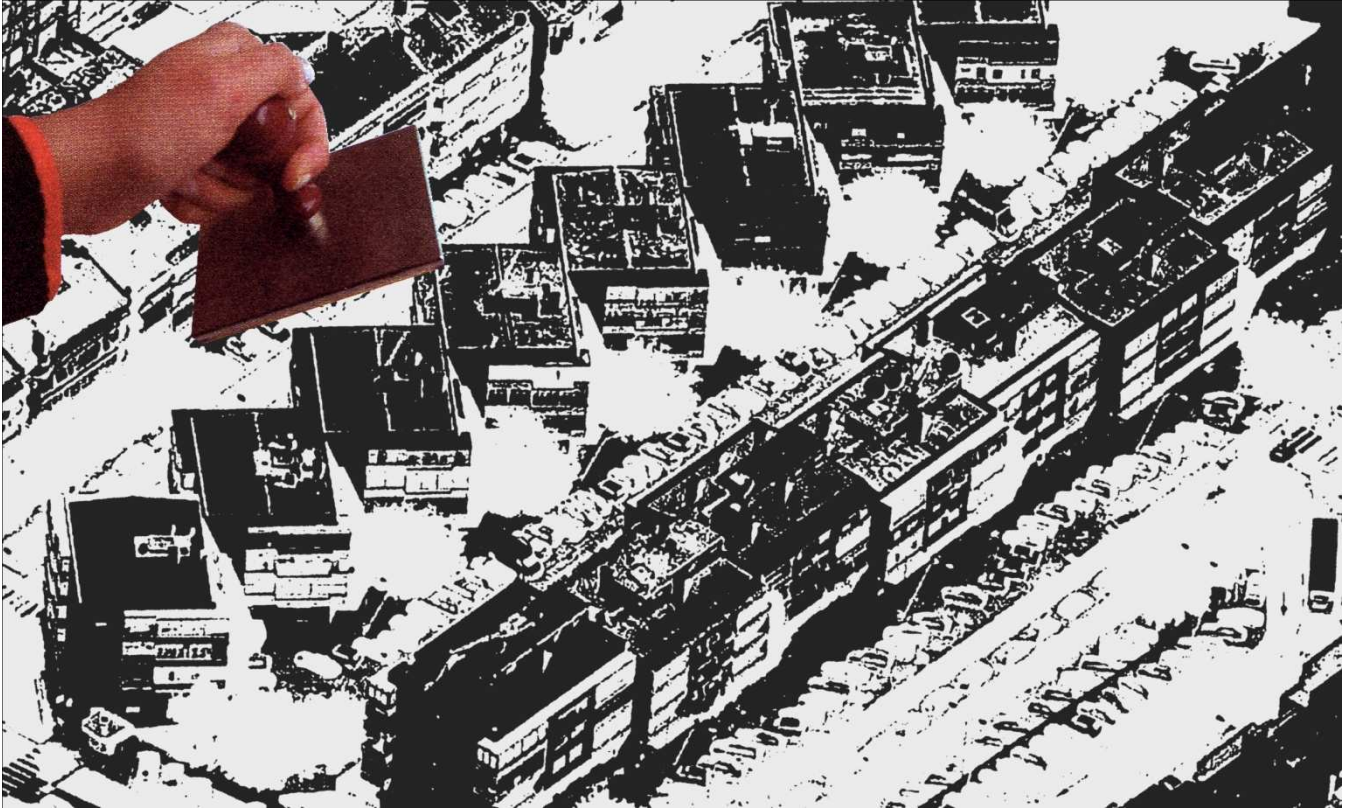
*Este pedaço de cidade insere-se numa geração de subúrbios, que procura servir uma cidade consolidada. Na grande maioria são territórios que albergam uma grande parte da população trabalhadora, que se desloca diariamente para o grande centro, tirando partido das grandes vias rápidas. A habitação é o uso que predomina nestes espaços, transformando-os em grandes dormitórios. A oferta de emprego é muito reduzida, existindo apenas no pequeno comércio e equipamentos necessários para que as famílias se possam estabelecer (escolas, centros de saúde, serviços, etc...) . Uma atitude semelhante ao que aconteceu nos Estados Unidos no início dos anos 80, denominado de “edge city” poderia ser uma resposta a este tipo de cidade.*



Estas vias, mais do que as esconder, disfarçar ou destruir, a solução pode passar por tentar transformá-las num elemento chave para este pedaço de cidade, assumindo e conferindo um outro modo de ver, transportando para uma dimensão de cidade e não de região.

Não devemos encarar isto como um problema mas sim como uma nova possibilidade para a periferia.

A via rápida é um elemento chave no nosso subúrbio contemporâneo, embora seja visto como um elemento que aproxima dos espaços á escala regional, á escala da cidade divide e separa sendo interpretado como um elemento barreira.



### **“As cidades contínuas**

*Se ao tocar terra em Trude não tivesse lido o nome da cidade escrita em grandes letras, pensaria que havia chegado ao mesmo aeroporto de onde partira. Os subúrbios que me fizeram atravessar não eram diferentes dos outros, com as mesmas casas amareladas e esverdeadas. Seguindo as mesmas setas passava-se pelas mesmas alamedas das mesmas praças. As ruas do centro mostravam mercadorias embalagens letreiros que em nada mudavam. Era a primeira vez que vinha a Trude, mas já conhecia o hotel em que me calhou entrar; já tinha ouvido e dito os mesmo diálogos com compradores e vendedores sucata; outros dias iguais a esse haviam acabado olhando através dos mesmo copos os mesmos umbigos a ondular.*

*Porquê vir a Trude? , interrogava-me. E já queria partir.*

*- Podes apanhar o avião quando quiseres - disseram-me mas vais chegar a outra Trude, igual ponto por ponto, o mundo está coberto por uma única Trude que não começa nem acaba, só muda o nome no aeroporto.”*

*In cidades Invisíveis, Italo Calvino*

Esta rápida urbanização não programada e mono funcional originaram tecidos carentes de diversidade funcional, equipamentos e espaço público. Até à década de 90 desenvolveu-se cumulativamente ao longo da linha ferroviária, mantendo-se a rede rodoviária existente como estrutura base de articulação urbana. Consequentemente, neste período, identificam-se algumas formas de ocupação, que de modo determinante contribuíram para a paisagem urbana que se conhece hoje.





**“PERIFERIA: ONDE TUDO (MAS MESMO TUDO) AINDA É POSSÍVEL”**

Ricardo Carvalho + José Adrião, in JA231

***“É esta condição periférica mais do que uma inevitabilidade, pode ser um desafio determinante. Essas áreas desinvestidas, apesar dos conflitos e das tensões existentes, mantêm uma abertura à mutação e um potencial de transformação, que podem fazer delas um campo de investigação e experimentação mais livre de modos vivenciais metropolitanos.”***

in Arq. A. Nº 68 Luís Santiago Batista

A cidade é resultado da sinergia entre várias realidades urbanas, pertencentes a uma diferenciada multiplicação de lugares e de acontecimentos onde a coexistência de diversos modelos urbanos – cada um com as suas qualidades e defeitos – permite a complementaridade de programas e escalas.

Um sistema complexo de relações entre observadores e usuários, entre actividade e ócio. Uma síntese de situações evolutivas com a capacidade de se moldarem às necessidades do dia-a-dia. Uma acção crítica multi-camada de acontecimentos, informações, movimentos, interacções. Uma integração estratégica onde “nada se perde mas tudo se transforma”...





## **Caso Particular da Cova da Moura**

Confunde-se na sua origem com a revolução do 25 de Abril e o aparecimento dos primeiros retornados das ex-colónias portuguesas que se viram obrigados a regressar ao país, em muitos casos sem condições para refazer as suas vidas.

É na década de 60 que surgem os primeiros moradores, mas, só na década de 70 que o fluxo é bastante significativo. No bairro, e do mesmo modo que aconteceu à escala nacional, os primeiros imigrantes que chegaram eram, sobretudo, de Cabo Verde e só na década de 80 e 90, em número mais visível, imigrantes de Angola, Guiné e São Tomé e Príncipe, e nos últimos anos pode acrescentar-se os trabalhadores de Leste.

As casas do Alto da Cova da Moura têm uma construção recente em comparação com outros bairros quer do centro quer das áreas periféricas da grande Lisboa, construções estas edificadas com muito empenho pelas próprias pessoas que nelas vivem de momento, mostrando uma forte vontade de estabilizar uma família. A figuração complexa do bairro com várias artérias que se cruzam possibilitou, com o tempo, que zonas estratégicas dessem lugar a locais de encontro, pontos de sociabilidade, cafés, associações, largos. Estes pontos, são espaços significativos na organização social de quem aí vive. Algumas destas pessoas desenvolveram actividade por conta própria, muito contribuindo para isso a auto-criação de postos de trabalho dentro do bairro.

Parte dos equipamentos e serviços de lazer, educacionais e culturais existentes desenvolveram-se no bairro a partir da iniciativa da população que aí vive.

A actual estrutura da cidade apresenta-se fragmentada e zonificada. A diferenciação das diversas partes que correspondem a administração, actividades lúdicas, comércio, área de residência e áreas industriais é bastante clara, conduzindo a um grande afastamento entre o posto de trabalho e a área de residência. Olhando para cidade tradicional, esta apresenta alguns

princípios para contrariar os modos de vida “formatados”, evidenciando a forma como se pode entrelaçar serviços, habitação e equipamentos de uso colectivo. Apesar de não planeada esta cidade, possuía ao mesmo tempo diferentes valências como comércio, cultura, educação, religião e política.

O centro continua a persistir, mas a actual área residencial tornou-se periférica a este. O centro pressupõe uma dinâmica multifuncional e sobretudo redes de comunicação com outros pólos da cidade. É preciso despertar as relações entre as diversas partes, resultado da expansão da cidade, e transformar os critérios de prioridade de uma sociedade num período de desenvolvimento, redireccionando a expansão para a consolidação do que existe, ou seja, intensificar o urbano e gerar uma cidade mais compacta. Este pode ser o momento de repensar os bairros residenciais integrando-os num panorama de vitalização de cidade-região. Numa visao global este pode ser um forte factor para a evolução da competitividade metropolitana numa perspectiva nacional e internacional, promovendo redes de cidades e subsistemas urbanos locais policêntricos, que permitam a qualificação áreas urbanas.



Deve-se apelar a uma cidade capaz de valorizar a diversidade dos territórios e a articulação dos vários centros urbanos, favorecendo a liberdade de opção por diferentes espaços e modos de vida.

**Relações intra-urbanas,** Actualmente na área metropolitana de Lisboa, os subúrbios encontram-se fortificados, enclausurados dentro de si mesmos. Estes vários centros que se começam a desenvolver como pequenos satélites da grande Lisboa, não se deveram restringir à população que os procura pelo seu carácter de dormitório. Estes núcleos devem abrir os seus limites a todo o tecido metropolitano de forma a desenvolver o intercâmbio necessário para uma maior multiplicidade e interacção dos actores. A cidade tem de ser encarada como uma rede de ilimitadas conexões, um local de oportunidade e acontecimento, um berço do acaso.

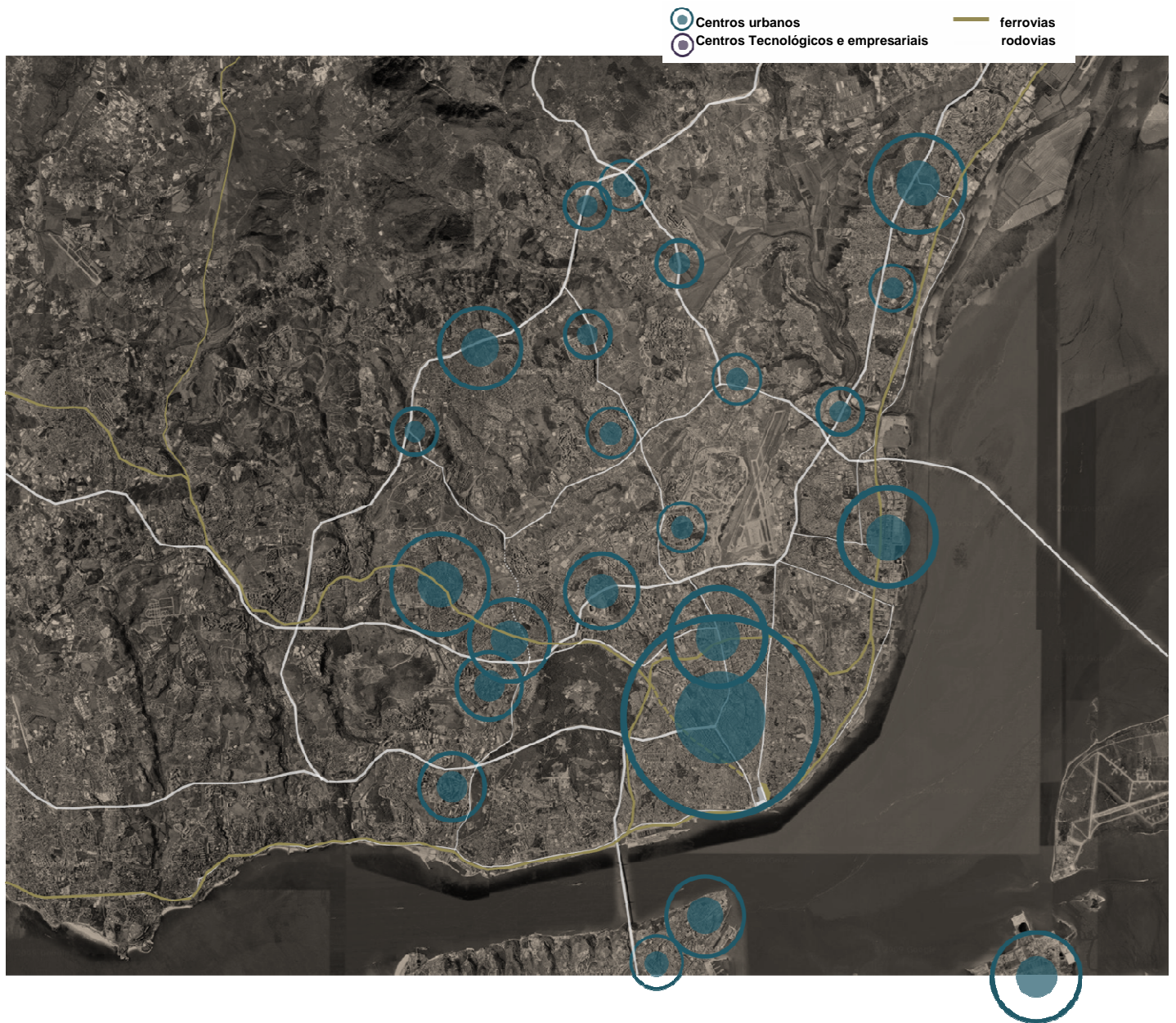
## Pólos de Actividade em 2010

- Centros urbanos
- Centros Tecnológicos e empresariais
- ferrovias
- rodovias

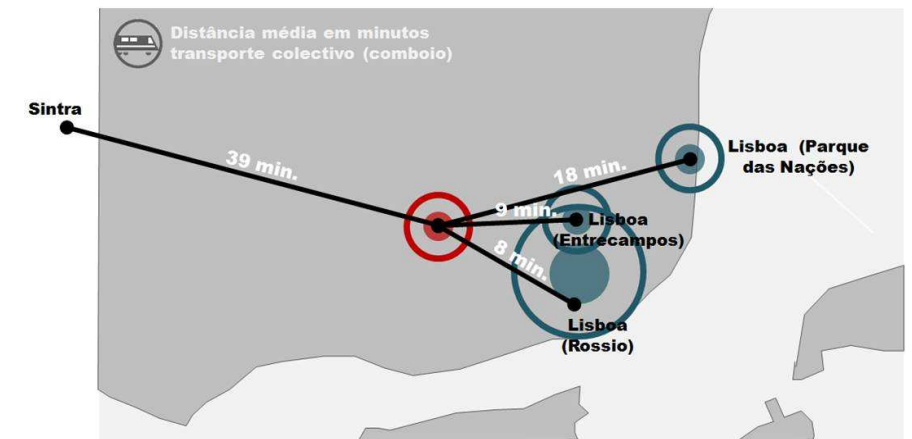
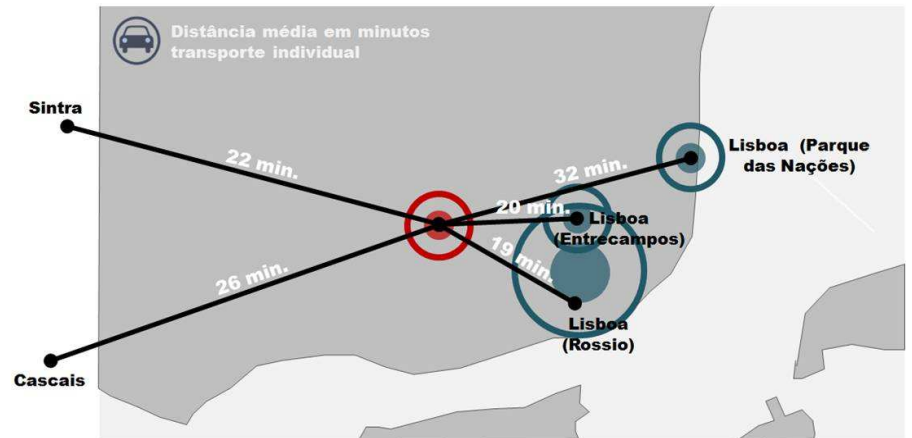
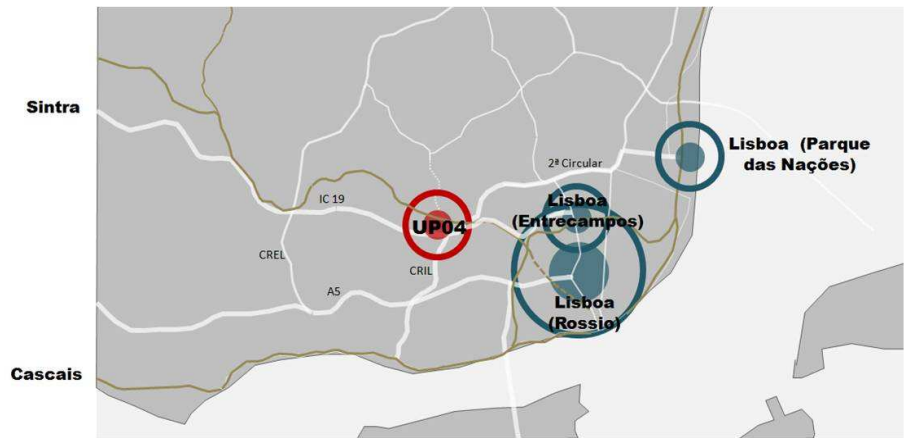




### Pólos de Actividade em 2040







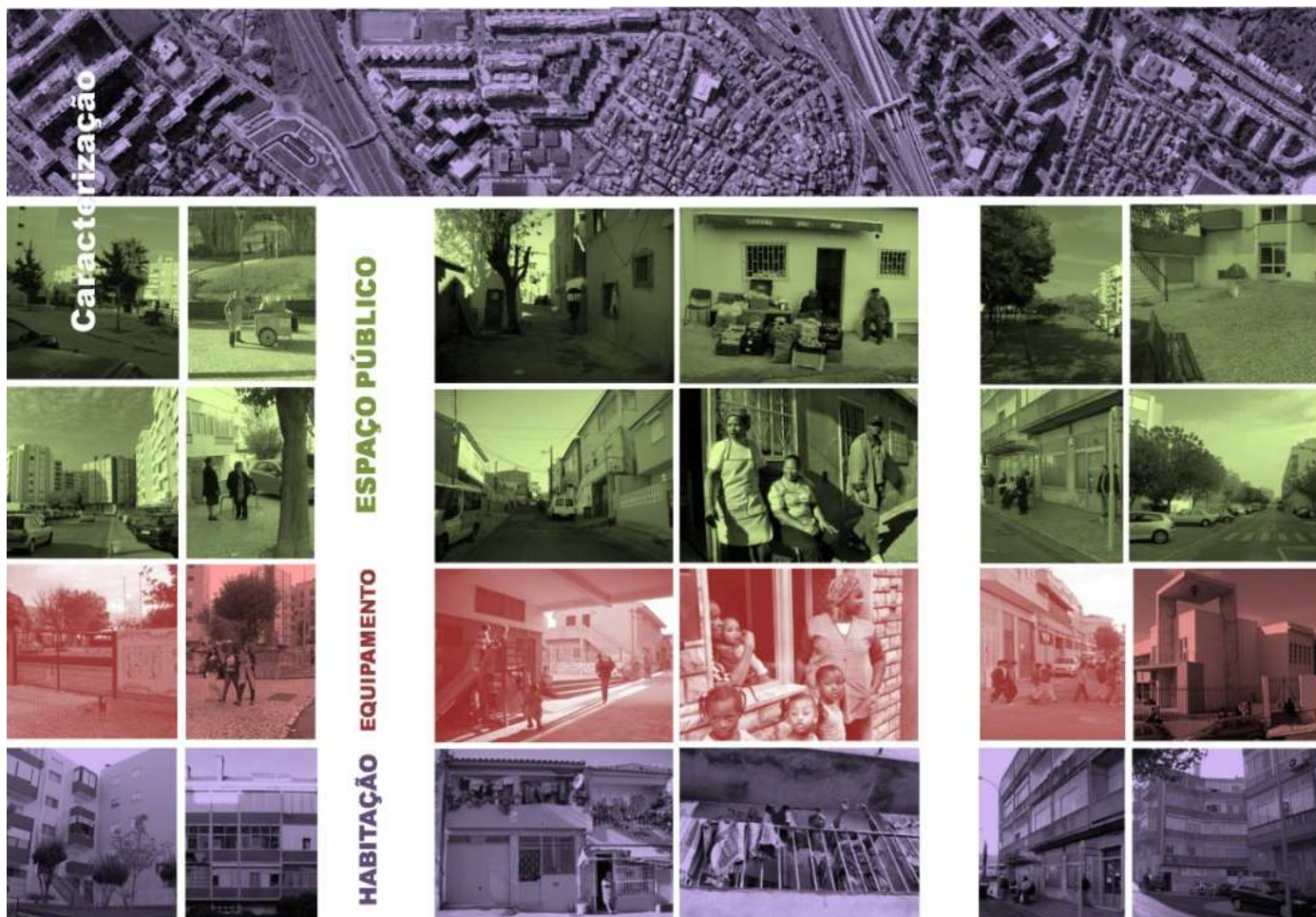
# ESTRATÉGIA

3 temas de argumento:

[Ic19 | Linha de Sintra]

[cidade PERIFERIA]

[Cova da Moura]



# [Ic19 | Linha de Sintra]

## Infra-estrutura

As infra-estruturas na cidade marcam profundamente a paisagem e sobretudo o modo como se vive.

Porém, pouco se tem questionado sobre a forma, o desenho ou mesmo o facto de continuarem a surgir novas vias rápidas dentro da cidade. Assiste-se, proporcionalmente à evolução da máquina, a um crescente afastamento entre o homem e a sua origem. Esta evolução permitiu ao homem ultrapassar-se, afastando-o da natureza, e consequentemente do território e da paisagem. Hoje traçam-se vias esquecendo estas relações, que ligam dois pontos, cumprem o objectivo, mas não estabelecem contacto com o local onde se implantam. **A dimensão que se gera entre pontos é algo sobrando, muitas vezes paisagem esventrada.**

É-nos inerente a acção de construir. Talvez a acção de planear e organizar seja algo que se foi perdendo na forma cada vez mais desenfreada como se vive. Para se planear é necessário tempo e sensibilidade. Para que os resultados sejam capazes de resolver os problemas do quotidiano este terá de compreender as especificidades do território onde se implanta.

Não será com o alargamento sucessivo das vias rápidas, que se resolverão os problemas de tráfego automóvel, mas sim percebendo o porquê deste tráfego existir, para que seja possível encontrar um transporte colectivo que consiga satisfazer as necessidades do território em. (Re)Pensando se fará sentido a utilização do automóvel.









## [IC19]

As barreiras no território devem ser reestruturadas de forma a atenuar o corte imposto, como é o caso do IC:19. Para que esta deixe de ser uma via de velocidade e adquira um perfil urbano e confortável para uma maior relação entre os dois lados da via.

Existem vários exemplos na nossa cidade de vias igualmente exaustas de tráfego automóvel e com características muito urbanas.

É preciso mencionar a importância do transporte público no novo perfil do IC:19, para que este possa competir com o transporte privado no local e arredores.

Trata-se em grande parte de uma tentativa de valorizar os transportes públicos como alternativa para as grandes vias de circulação rápida e assim reintroduzi-las no tecido da cidade como um elemento de total conexão entre os vários núcleos.





## **[Linha de Sintra]**

No sentido de responder a uma necessidade essencial da população, que tanto por baixos rendimentos ou desemprego, sucumbe sobre estes a importância da horta.

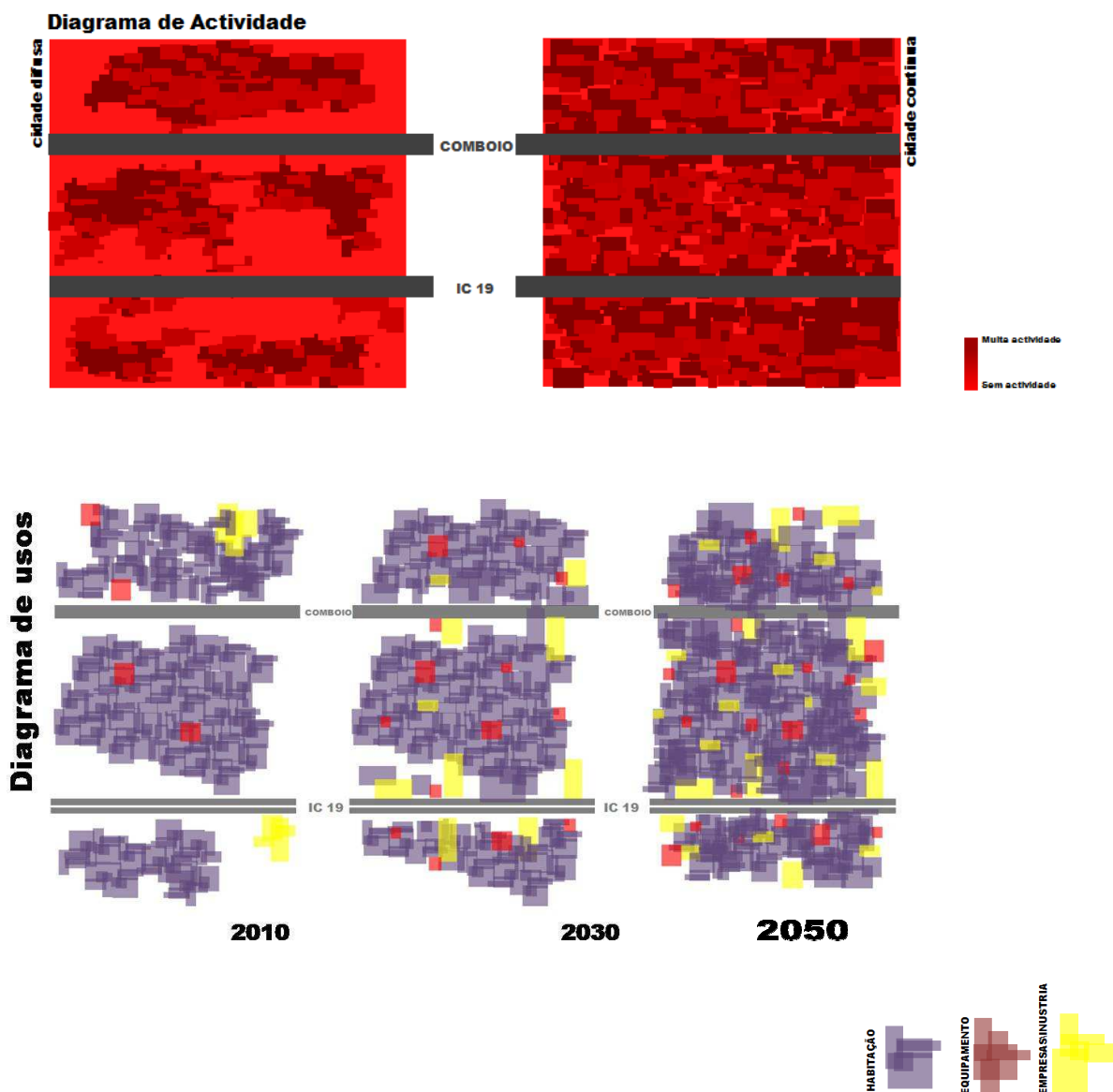
É numa tentativa de ampliar esforços sobre esta matéria que propomos em simultâneo com o prolongamento do espaço público sobre a linha de ferro de forma pontual a possibilidade de desenvolvimento de hortas comunitárias. Que numa tentativa não só de contribuir com as famílias mais precárias da vizinhança, vem mobilizar a população para a realidade local.

O sistema de hortas comunitárias, mais eficiente que os espaços de cultivo privados, tende a estimular com poucos recursos o espírito de partilha e assim a coesão social.

### **Renovação e Revitalização:**

- . preenchimento dos espaços vazios, renovação e requalificação dos espaços degradados;
- . maior atractividade das zonas urbanizadas;
- . valorização e dinamização do património e espaços públicos.

# [cidade PERIFERIA]



## Cidade compacta

-Redireccionar as expansões previstas para a cidade, para a cidade consolidada.

-Maior densidade populacional

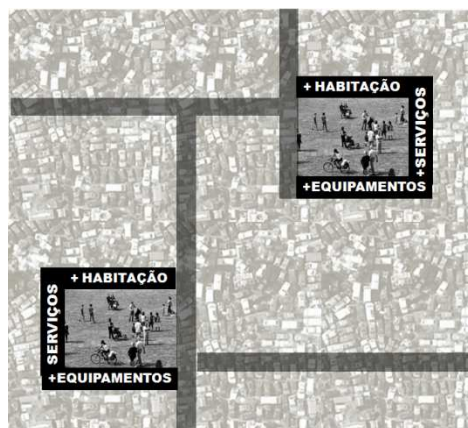
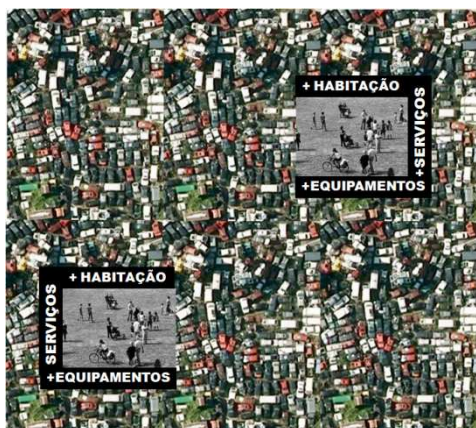
-Superação dos défices de conectividade de mobilidade e acessibilidade com as diferentes partes da cidade, a consolidação das redes, infra-estruturas e equipamentos relevantes para a estruturação, valorização e coesão do território.

Cidade compacta aposta na concentração, conectividade e multifuncionalidade

- a maior densidade garante a viabilidade de transportes públicos frequentes e acessíveis e de serviços e comércio de proximidade.

- a Continuidade permite uma estrutura poli cêntrica (ou mono cêntrica dependendo da dimensão populacional)

- o uso do solo de forma diversa e Multifuncional em oposição à definição de zonas para funções específicas



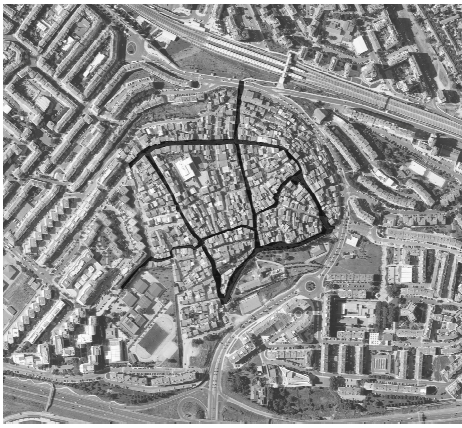
## Urbanização do espaço urbano CIDADE COMPACTA

Revitalização espaço-publico

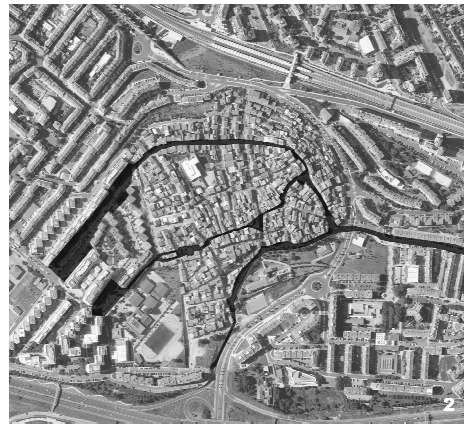


# **[Cova da Moura]**

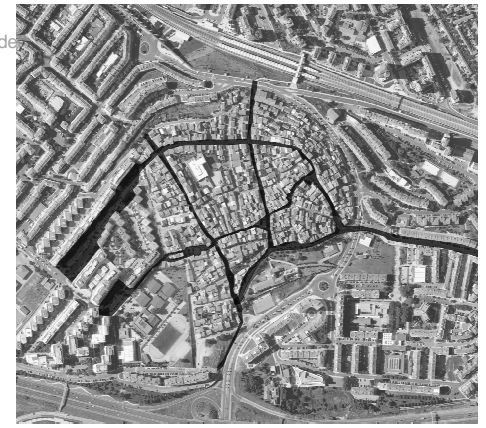




Malha existente



Reestruturação da malha existente



Inserção da malha proposta com o tecido existente

Ao permitir a permeabilização das vias do bairro, novos contrastes surgirão no desenvolver das novas vias. É nesta tensão entre duas realidades distintas que procuramos introduzir na vida quotidiana da cidade a possibilidade para a difusão de experiências.

Ligação entre a malha da cova moura e a malha periférica

Estruturação de vias e desenvolvimento de novos quarteirões

Criação de espaço público como forma de união entre malhas

Proposta de nova habitação unifamiliar com tipologias variadas

Possibilidade de existência de habitação evolutiva

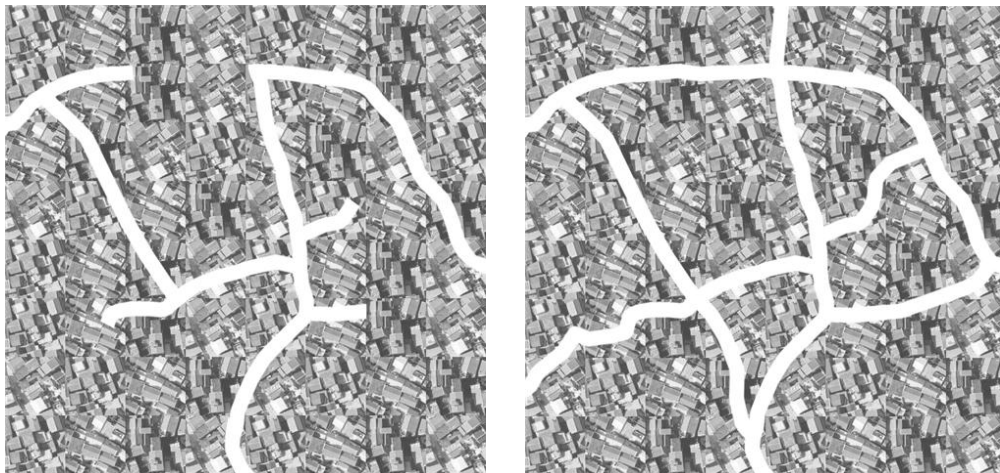


## Consolidação + Permeabilidade

Pretende vir a estabelecer uma maior integridade ao nível da rua em concreto, como espaço de estar, consolidando a malha.

Pretende trabalhar a permeabilidade dentro do bairro com a formulação de mais ligações á envolvente.

Nova habitação, dando hipótese de escolha ás pessoas do bairro, podendo libertar espaço na malha para que sejam constituídos espaços públicos.



## **“Comunidades fechadas, cidades moribundas**

*A expansão acelerada do fenómeno das comunidades fechadas está a afectar gravemente as cidades norteamericanas, cujas bases sociais e formais em que historicamente assentavam se estão a desgastar. Efectivamente, se os habitantes da cidade tradicional configuravam um “continuum” social onde pessoas de classes e condições muito distintas partilhavam um mesmo espaço urbano, as comunidades fechadas caracterizam-se por filtrar a sociedade para seleccionar e segregar do restante os segmentos mais afortunados. E fá-lo num duplo sentido, já que, como denuncia Mike Davis<sup>9</sup>, nos Estados Unidos “community” significa homogeneidade social e racial dissimulada da classe media alta e branca.*

*Homogeneidade social porque, como já vimos, aos promotores das comunidades fechadas só interessam as elites do mercado laboral, a quem tentam atrair favorecendo a instalação de corporações de alto nível tecnológico, enquanto afastam as empresas mais convencionais (que trariam classe média tradicional) e proíbem a instalação de indústrias (que atrairiam operários). Homogeneidade racial porque as “communities” favorecem a segregação.*

*As pessoas não querem viver em tecidos contínuos, mas em tramas fragmentadas em comunidades fechadas. O medo, portanto, como factor de rentabilidade imobiliária.*

*O resultado de tudo isto é o que Davis denominou “o arquipélago carcerário”, ou seja, a transformação do espaço urbano numa sucessão de ilhas fortificadas, num território fragmentado em infinidade de enclaves muralhados. A mutação genética que as comunidades fechadas estão a introduzir nas bases social e formal das cidades significa, em certo modo, a renúncia ao “urbano”, que teria deixado de ser uma condição “sine qua non” para a existência da cidade. Esta fica assim definitivamente condenada.”*

Carlos Vasques, in JORNAL ARQUITECTOS 228

Apelamos à cidade autêntica onde raças e sexos vivem num único espaço comum de liberdade e expressão individual. Essas marcas são verdadeiras, imprescindíveis na cidade, e nunca serão meio de negócio porque só na diferença é possível entender o significado da igualdade.

Apostamos que em algumas gerações apenas a população da Cova da Moura se dissolva no tecido envolvente e vice-versa. Desta forma tornar possível uma maior uniformização social com o intuito de promover a multi-culturalidade da cidade havendo também a possibilidade de novas culturas poderem recorrer à Cova da Moura na procura de casas ou terrenos mais baratos, incentivando a renovação e a miscigenação racial.

