

A Evolução de Modelos Urbanos Tardo Modernos – O caso da Urbanização da Portela de Sacavém e da periferia de Lisboa

Autor: Paulo Tormenta Pinto

DINIAMIA-CET – Instituto Universitário de Lisboa

Avenida das Forças Armadas Edifício ISCTE 1649-026 Lisboa, Portugal, Telefone/fax: 00 351 210 464 031

paulo.tormenta@iscte.pt

Resumo

Esta comunicação apresenta uma leitura sobre a evolução de modelos urbanos de inspiração tardo moderna, promovidos pela iniciativa privada em Portugal no período que antecede a revolução de 1974. Como caso de estudo será apresentada a Urbanização da Portela de Sacavém, projetada por Fernando Silva (1914-1983), para a periferia oriental de Lisboa, na década de 1960. O universo de pesquisa para o desenvolvimento da comunicação é suportado em artigos publicados em revistas da época, sendo a revista *Binário* e a revista *Arquitectura* os periódicos com maior importância em Portugal no período em que a Urbanização da Portela é realizada, fixando o discurso e o pensamento inerente à arquitetura naquele tempo. Verifica-se atualmente uma grande modificação dos territórios envolventes onde está implantada a Urbanização da Portela. É com base neste facto que são também apresentados nesta comunicação os resultados de um trabalho desenvolvido com alunos finalistas do Mestrado Integrado em Arquitetura do ISCTE - Instituto Universitário de Lisboa, que teve como base o questionamento das premissas urbanas da Portela de Sacavém, designadamente a sua circunscrição territorial e sua organização em setores funcionais específicos.

Palavras-chave

Portela de Sacavém, Modelos Urbanos Tardo Modernos, Periferias Urbanas.

Abstract

This paper aims to present a reading of late-modern urban models, promoted by private initiative, in Portugal, in the previous period to the 1974 Revolution. As case study will be presented Portela de Sacavém Urbanization, designed by Fernando Silva (1914-1983), to the west outskirts Lisbon, in the 1960 decade. The research universe for this paper's development is supported in articles published in magazines of the epoch, being the magazine Binário and the magazine Architecture, the most important periodicals, in Portugal, in the moment when Portela Urbanization was built, setting the discourse and thinking of architecture of that time. An huge change of the surrounding territories where Portela de Sacavém was deployed, can be seen today. Based on this fact, it will also be presented results of a work developed with final students of the integrated Master in Architecture of ISCTE- University Institute of Lisbon, questioning the limits of Portela's urban concept, its territorial circumscription and its organization in specific functional sectors.

Keywords

Portela de Sacavém, Late-modern urban models, Urban outskirts.

1. Introdução

Esta comunicação apresenta uma leitura sobre a evolução de modelos urbanos de inspiração tardo moderna, promovidos pela iniciativa privada em Portugal no período que antecede a revolução de 1974. Como caso de estudo será apresentada a Urbanização da Portela de Sacavém, projetada por Fernando Silva (1914-1983), para a periferia oriental de Lisboa, na década de 1960.

O universo de pesquisa para o desenvolvimento da comunicação é suportado em artigos publicados em revistas da época, sendo a revista *Binário* e a revista *Arquitectura* os periódicos com maior importância em Portugal no período em que a Urbanização da Portela é realizada, fixando o discurso e o pensamento inerente à arquitetura naquele tempo.

Verifica-se atualmente uma grande modificação dos territórios envolventes onde está implantada a Urbanização da Portela. É com base neste facto que são também apresentados nesta comunicação os resultados de um trabalho desenvolvido com alunos finalistas do Mestrado Integrado em Arquitetura do ISCTE - Instituto Universitário de Lisboa, que teve como base o questionamento das premissas urbanas da Portela de Sacavém, designadamente a sua circunscrição territorial e sua organização em setores funcionais específicos.

2. Conjuntura temporal – Fundamentos para o surgimento de um urbanismo de iniciativa privada

Apesar da neutralidade de Portugal em relação II Guerra Mundial, os efeitos do pós-guerra acabaram por envolver o país nas mesmas dinâmicas de transformação urbana, económicas e sociais, resultantes da reconstrução europeia. Ainda que o território tivesse sido poupado à devastação produzida pelo conflito mundial, a dificuldade de equilíbrio da balança comercial com os parceiros europeus, implicou que o país aderisse em 1948 ao plano americano desenhado por George Marshall para o desenvolvimento dos países depauperados pela guerra. A integração de Portugal nas dinâmicas internacionais do pós-guerra, implicou a integração do país na Organização Europeia de Cooperação Económica (OECE), sendo através do Fundo de Fomento Nacional (criado em 1949) que, no plano interno, se viriam a articular os recursos entregues ao país ao abrigo dos programas de auxílio americano à Europa, decorrentes do Plano Marshall.¹ Será também através deste organismo nacional que se iniciará o lançamento, a partir de 1953, dos planos hexanais de Fomento Nacional², cujo impacto se começaria a fazer sentir a partir da década de 1960, usufruindo de um grande impulso industrial conduzido pelo ministro Ferreira Dias (1900-1966), responsável pela pasta da economia entre 1958 e 1962³. No espaço de 10 anos assistiu-se ao aumento significativo da contribuição do setor secundário⁴ para o Produto Interno Bruto (PIB), passando

¹ CRUZ, Maria José Oliveira (Coord.) (2006) - *Planeamento Económico em Portugal 1953-1974. Um Acervo Histórico*, Departamento de Prospetiva e Planeamento, MAOTDR.

² São 5 os Planos Fomento Nacional lançados pelo Estado Novo: I Plano de Fomento (1953-1958), II Plano de Fomento (1959-1964), Plano Intercalar de Fomento (1965-1967), III Plano de Fomento (1968-1973) e IV Plano de Fomento (1974-1979), este último suspenso em abril de 1974 devido à mudança de regime político.

³ Cf. FADIGAS, Leonel (2015) – *Urbanismo e Território – As políticas públicas*, Edições Sílabo, (pág.107).

⁴ Setor secundário - indústria transformadora e construção civil e infra-estruturas.

de 36,5%, em 1960 para 48,1% em 1970, em contraponto com o decréscimo acentuado do setor primário⁵ que no período homólogo caiu de 25% para 12,7%.⁶

Esta transformação económica viria a estar na base de um êxodo rural galopante, com forte incidência no aumento da população, designadamente da cidade de Lisboa e dos concelhos envolventes com influência direta da Capital. Em 1960 a região de Lisboa contava com, 1.506.000 habitantes, representado 18,2% da população do continente, que atingia nessa data, 8.292.879 habitantes”⁷.

Este fenómeno de crescimento acelerado da população evidenciava a ausência de ferramentas de planeamento urbano capazes de conter o aumento da densidade populacional, a sobreocupação dos fogos existentes, proliferação de habitação precária e o aparecimento de extensas aglomerações de barracas sobretudo em torno dos principais núcleos urbanos do país, com maior incidência no caso das cidades de Lisboa e do Porto.

Como tentativa de contrariar este processo foram tomadas medidas regulamentares, tais como ao congelamento do aumento do valor dos arrendamentos urbanos em Lisboa e no Porto e a introdução do Regime da Propriedade Horizontal. Inversamente ao previsto, ambas as iniciativas acabaram por funcionar como catalisadoras do processo de expansão urbana.

O congelamento do aumento dos arrendamentos urbanos implicou uma estagnação da iniciativa dos proprietários em relação a Lisboa e ao Porto. Esta ação regulamentar foi implementada em 1948, conjuntamente com vários preceitos para a expropriação de terrenos por utilidade pública e normas sobre o direito de superfície, através da Lei nº 2030, de 22 junho. Toda a tramitação relativa aos contratos de arrendamento transitaria mais tarde para o Código Civil, em 1966, condicionando, por um lado a ação dos proprietários em relação aos principais concelhos, e por outro tornando mais estimulantes as oportunidades de investimento fora dos limites concelhios das principais cidades.

Em paralelo com o congelamento dos arrendamentos urbanos, o Regime da Propriedade Horizontal (DL 40333 de 14 de outubro de 1955) seria outra iniciativa legislativa que viria a ter forte impacto no território. Ainda que a orientação deste diploma tivesse como base a restrição do alargamento “das grandes urbes (...) e impedir que à construção urbana fossem desnecessariamente sacrificados terrenos cuja utilização [pudesse] vir a fazer falta à agricultura”⁸, o seu efeito acabou por ter um impacto completamente contrário. O Regime da Propriedade Horizontal acabou por transformar o sistema de inquilinato, num sistema de

⁵ Setor primário - agricultura, pescas e indústrias extrativas.

⁶ ROCHA, Edgar (1984) – “Crescimento económico em Portugal nos anos de 1960-73: alteração estrutural e ajustamento da oferta à procura de trabalho”, em *Revista Análise Social*, nº XX, pág. 628, consultado on-line em <http://analisesocial.ics.ul.pt>, (maio 2015)

⁷ AZEVEDO, Mário “O Plano Diretor da Região de Lisboa”, em *Binário - Revista mensal de arquitetura, construção e equipamento*, 108, Lisboa, setembro de 1967 (pág. 118).

⁸ DL 40333, de 14 de outubro de 1955.

pequenos proprietários que ao abrigo dos “embrionários regimes de crédito e de poupança-habitação criados pela Caixa Geral de Depósitos, Crédito e Previdência e pelos organismos da esfera do Ministério das Corporações e da Previdência Social na década de 1960”⁹. O próprio diploma regulamentar levantava o véu face ao que seria previsível em termos de morfologia urbana, quando no preâmbulo referia que o único processo viável para alcançar o objetivo de dar resposta ao aumento constante das populações consistia “na substituição do sistema tradicional das moradias independentes, mais a carácter com a pureza de costumes e a tranquilidade [da] vida domestica, pelo sistema dos blocos residências, mais adequado por sua vez às exigências da vida moderna nos grandes centros populacionais. A construção [passaria] assim a desenvolver-se mais em altura à custa do espaço aéreo, do que em superfície à custa do solo”.

Estes mecanismos regulamentares acabariam também por impulsionar a iniciativa privada e o surgimento de novos aglomerados com pouca unidade morfológica. A proliferação de assentamentos urbanos de génese ilegal começou a verificar-se com forte incidência nos conselhos limítrofes e Lisboa e Porto, num primeiro momento como segundas casas em zonas de vilegiatura, num segundo momento como casa própria.

Com o objetivo de controlar a tendência que se verificava no território, inicia-se em 1961 o Plano Diretor da Região de Lisboa, coordenado a partir da “Direção-Geral dos Serviços de Urbanização, tendo como órgão executivo um Gabinete especialmente criado para esse fim, com uma equipa de técnicos sob a direção do urbanista Eng^o. Miguel Rezende”¹⁰. Este novo instrumento urbanístico, terminado em 1964, procurava contrariar o centralismo de Lisboa implementando uma estratégia regionalista que pudesse abranger, “a norte do Tejo, as áreas dos concelhos de Lisboa, Cascais, Loures, Mafra, Oeiras, Sintra e Vila Franca de Xira, e a Sul do Tejo, Alcochete, Almada, Barreiro, Moita, Montijo, Palmela, Seixal, Sesimbra, Setúbal e parte do concelho de Grândola (Península de Troia) ”.¹¹ Com o novo plano pretendia lançar-se as bases para disciplinar e corrigir equilibradamente os “efeitos urbanísticos da expansão desordenada dos subúrbios da Capital”¹². A visão regionalista era, em grande medida sedimentada pela decisão, em 1958, de construção da Ponte sobre o Tejo, infraestrutura que permitiria enquadrar novos fluxos de investimento, não só, ao nível de uma coordenação orgânica para a construção de habitação e serviços, mas também para a gestão das comunicações e zonamento em geral, com relevo na valorização turística da área ocidental da Península de Setúbal.

⁹ NUNES, João Pedro Silva (2011) - *Florestas de Cimento Armando – Os grandes conjuntos Residenciais e a Constituição da Metrópole de Lisboa (1955-2005)*, Fundação Calouste Gulbenkian e Fundação para a Ciência e Tecnologia, (pág. 114).

¹⁰ AZEVEDO, Mário “O Plano Diretor da Região de Lisboa”, em *Binário - Revista mensal de arquitetura, construção e equipamento*, 108, Lisboa, setembro de 1967 (pág.118). [Parágrafo citado a partir de PINTO, Paulo Tormenta – “Paisagens Distantes – A CRIL uma Avenida Pós-Moderna” em PINTO, Paulo Tormenta (Coord.) (2013) *Passagens* n^o1, Caleidoscópio, Casal de Cambra (pág. 2-17)]

¹¹ Ibidem, pág. 117.

¹² Ibidem, pág. 117.

O estudo sociológico associado ao plano revelava que o “território era quase inteiramente dominado pelo complexo urbano de Lisboa e suas imediações, ou seja pelo espaço submetido à influência mais próxima da Capital”,¹³ neste enquadramento verificava-se a “tendência para a formação de faixas de dormitório ao longo das vias radiais de Lisboa [situação que seria] contrariada no Plano, pela acentuação do desenvolvimento de alguns centros urbanos existentes, com atividade e vida própria”¹⁴.

O aumento populacional que se extrapolava para a Região de Lisboa, associado à sobreocupação das casas, implicava que se previsse a “realização de 125.000 novos alojamentos. O programa habitacional do Plano [previa], como medida mais urgente, a construção, em primeira fase de 90.000 fogos na Aglomeração de Lisboa”.¹⁵

Esta necessidade impunha a materialização de um sistema infraestrutural de integração das áreas concelhias periféricas com capacidade de crescimento. As vias de circulação regional (rodoviárias, ferroviárias, aéreas, marítimas e fluviais) adquiriam especial enfoque, funcionando também esta correção demográfica como argumento de desenvolvimento territorial baseada na distribuição de atividades do trabalho (em especial das actividades do setor secundário) e na implementação do processo turístico nas áreas que maior vocação natural apresentassem para essa finalidade.

Neste contexto eram previstas duas “grandes circulares regionais”, concebidas como vias rápidas, Estas rodovias, denominadas respetivamente de Circular Regional Externa e Interna, de Lisboa (CREL e CRIL) vieram a ser implementadas na década de 1990 (tendo ficado concluídas na plenitude em 2011 com o sublanço Buraca/Pontinha no caso da CRIL), estruturando as linhas de expansão urbana da Capital a par com outras infra-estruturas rodoviárias e ferroviárias - sendo relevante neste contexto a Radial Rodoviária de Sintra e a respetiva a linha de comboio de ligação deste concelho a Lisboa.

É em torno da estrutura destes eixos viários que se vieram a implementar novos planos de urbanização e loteamentos de iniciativa privada, acabando a própria administração central por fortalecer este processo com a definição de uma nova Lei dos Solos, que viria a ser implementada em 1970, na reta final do regime do Estado Novo que até 1968 fora liderado por Oliveira Salazar (1889-1970), sendo nesta altura conduzido pelo seu sucessor Marcelo Caetano (1906-1980). A lei dos solos, promulgada através do DL 576/70 de 24 de novembro, seria um mecanismo que procurava por um lado disponibilizar mais terrenos urbanizáveis e ao mesmo tempo controlar a especulação de preços entre a oferta e procura de terrenos para edificação de habitação. O preambulo do diploma regulamentar referia que a “deslocação para os centros urbanos, em especial para as grandes cidades, de massas populacionais cada vez maiores constitui um movimento irreversível, que se verifica por todo o mundo [devendo ser vista como] expressão ou índice de desenvolvimento económico”. Ao abrigo deste pensamento a nova lei procurava criar

¹³ Ibidem, pág. 122;

¹⁴ Ibidem, pág. 122;

¹⁵ Ibidem, pág. 125;

condições para a disponibilização de terrenos e áreas para a execução dos empreendimentos necessários. O controlo especulativo das transações implicava que se conseguisse inverter o aproveitamento máximo das áreas de intervenção, muitas delas ultrapassando os limites adequados na densidade de ocupação do solo, com construções com altura superior à conveniente, limitando a inserção de espaços verdes e de áreas destinadas a serviços e equipamentos sociais. O elevado preço dos terrenos implicava também que os construtores reduzissem a qualidade das edificações com o objetivo de equilibrar a gestão financeira inerente aos empreendimentos.

De entre as diversas medidas apontadas pela Lei dos Solos para resolver os problemas da disponibilidade dos terrenos destinados a urbanização seria a expropriação sistemática, com apropriação definitiva dos solos pela Administração, a que melhor serviria os objetivos regulamentares. O texto do diploma sublinhava porém, que esta iniciativa não se trataria de “uma apropriação geral de todos os solos, integrada numa conceção socialista do Estado, mas de uma apropriação limitada a certos terrenos, por se considerar essa a forma mais adequada de resolver os problemas de disponibilidade do solo destinado a urbanização, em face dos graves males sociais que produzem”, uma vez que o desejo da nova Lei era justamente o oposto. Ou seja que houvesse da parte da Administração Central a capacidade e possibilidade de tomar posse dos solos, de modo a potenciar “uma larga intervenção da atividade privada [motivando] uma intensa atuação dos promotores particulares”. Neste sentido, era incluído no diploma a possibilidade de utilização de direito de superfície, o qual quando concedido por um prazo suficientemente longo, permitiria “aos particulares obter o justo rendimento e a amortização oportuna dos capitais que [investissem] nas construções.” As eventuais limitações financeiras do Estado poderiam ser contrapostas com parcerias ou associações da Administração com os proprietários dos terrenos, prevendo-se que este modelo pudesse funcionar como válido na cooperação e harmonização do interesse público com os interesses privados.

Sobretudo os terrenos das quintas que cercavam as grandes cidades acabaram por ser os mais vulneráveis ao avanço das novas urbanizações. A conjuntura favorável a todos os níveis para a abertura de novas frentes de construção potenciou o surgimento de diversos núcleos urbanos satélite.

3. Ensaios Arquitetónicos e Urbanos - O Caso da Urbanização da Portela de Sacavém (1965-1979).

Os primeiros ensaios arquitetónicos de urbanização de núcleos urbanos autossuficientes em áreas suburbanas, lançados pela iniciativa privada, ocorreram ainda na década de 1950, sendo o Plano Geral de Nova Oeiras um bom exemplo. A nova Urbanização constituída por torres, edifícios em banda, moradias e equipamentos sociais, viriam a ocupar os terrenos da antiga Quinta de Baixo da Casa de Pombal, alienados em 1940 a favor da sociedade Nova Oeiras. Esta intervenção pioneira em termos programáticos, permitiu aos seus autores – Luís Cristino da Silva e Pedro Falcão e Cunha – ensaiarem os pressupostos do urbanismo proveniente dos ensinamentos da Carta de Atenas (de 1933), definidos no I Congresso dos Arquitetos Portugueses, de 1948, como reguladores.

A Carta de Atenas é traduzida para português em 1948, sendo publicada em partes ao longo de doze números da revista *Arquitectura*, entre fevereiro de 1948 e agosto de 1949. Os fundamentos urbanos do Movimento Moderno, apreendidos pelos arquitetos portugueses de modo tardio, serviram como plataforma de entendimento e entusiasmo para a apreensão da arquitetura brasileira moderna. Para este facto contribuiu a exposição *Brazil Builds – Architecture New and Old 1652-1942*, comissariada por Philip Goodwin e Kidder Smith, no MoMa de Nova Iorque, em 1943, que teve repercussão em Portugal, motivando a organização, em Lisboa, de duas exposições sobre a Arquitetura Moderna Brasileira. A primeira no Instituto Superior Técnico entre 1948 e 1949 e segunda na Sociedade Nacional de Belas Artes, em 1953, no âmbito do Congresso da União Internacional de Arquitetos, realizado em Lisboa nesse ano¹⁶. A divulgação do trabalho de Lúcio Costa e Óscar Niemeyer, seria também intensificada através de revistas, nacionais e internacionais, destacando-se o caso da revista francesa *L'Architecture d'Aujourd'hui* cuja famosa edição dupla “Brésil” de 1952 que seria muito disputada entre os portugueses¹⁷ e da própria revista *Arquitectura*, na qual Sebastião Formosinho Sanchez (1922-2004) publica um artigo logo em fevereiro de 1949 destacando “a superioridade da produção brasileira sobre o que os portugueses [projetavam], mesmo os de inspiração moderna”.¹⁸ Mais tarde seria a nova cidade de Brasília a adquirir protagonismo, as imagens do Plano Piloto de 1957, começam a ser publicadas a partir de julho de 1960, no nº 22 da revista *Binário*, através de vários artigos alusivos ao plano e a alguns pormenores da nova Capital brasileira traçada por Lúcio Costa. A *Binário* acompanhará em números seguintes o desenvolvimento e construção da nova cidade publicando, designadamente, em maio de 1965 a recensão de um livro sobre Brasília, lançando em março de 1969 um artigo do próprio Lúcio Costa, intitulado “Brasília hoje”, como ponto de partida para a publicação dos projetos das embaixadas dos vários países aí representados.

Os ensinamentos da Carta de Atenas estariam também na base de todo processo de expansão oriental da cidade Lisboa, desencadeado pela promoção pública que apontava por essa via uma maneira renovada de olhar o território e a cidade que envolveria políticos, técnicos e vários agentes da construção. A esta orientação não estava imune o setor privado, que por contágio viria a aplicar nas suas lógicas os mesmos procedimentos desencadeados pela Administração Central. A Carta de Atenas influenciaria, quer a fase final do Plano de Urbanização de Alvalade de Faria da Costa (1906-1971) iniciado em 1945, para um universo de 45.000 habitantes; quer os estudos para Olivais Sul, Olivais Norte e Chelas. Estes últimos elaborados entre 1955 e 1964 pelo Gabinete Técnico da Habitação (GTH) da Câmara Municipal de Lisboa, todos eles com participação de José Rafael Botelho (n. 1923), para uma área de sobreposição de terrenos de quintas, num total de aproximadamente 737 hectares¹⁹, para um universo de 103.550

¹⁶ MILHEIRO, Ana Vaz (2012) – “*A Joyous Architecture - As exposições de Arquitetura Moderna Brasileira em Portugal e a sua influência nos territórios português e africano*”, em MILHEIRO, Ana Vaz (2012) - **Nos Trópicos Sem Le Corbusier Arquitetura luso-africana no Estado Novo**, Relógio d'Água Editores (pág. 111-114).

¹⁸ Ibidem, pág. 134 - *L'Architecture d'Aujourd'hui*, nº 42 e 43, de agosto de 1952.

¹⁹ HEITOR, Teresa Valssassina “Olivais e Chelas: Operações Urbanísticas de Grande Escala”, consultado on line

habitantes. O espaço temporal de uma década e o gigantismo desta intervenção pública (cerca de um décimo da área da cidade de Lisboa) permitiram, acompanhar tanto as contradições inerentes ao fim dos CIAM, como a renovação lançada pelo Team 10, desde Dubrovnik em 1956.

A intensa atividade na área da construção civil, neste período, contribuiu para um crescente desenvolvimento tecnológico neste setor. A implementação de novos métodos para agilizar a produção, conduziram ao apuramento da aplicação do betão armado e dos sistemas estruturais de prefabricação (por exemplo em túnel). Também a produção de novos materiais foi muito explorada, nomeadamente através dos sistemas de caixilharia de alumínio, dos revestimentos cerâmicos, e/ou dos isolamentos betuminosos. O desenvolvimento destes processos e materiais pôde articular-se com dinamismo e investigação produzida pelo Laboratório Nacional de Engenharia Civil, instituído em 1947, sob a direção do Eng. Arantes de Oliveira (1907-1982).

É no contexto de “ascensão e queda” da ortodoxia do urbanismo do movimento moderno que em 1965 é lançada a Urbanização da Portela, fruto de uma encomenda privada do empresário Manuel da Mota, ao arquiteto Fernando Silva (1914-1983). A Portela seria pensada como uma cidade satélite a ser construída na proximidade de uma das “portas” de acesso à Capital na proximidade do aeroporto desenhado por Keil do Amaral (1910-1975), na década de 1940. A sua inserção na Freguesia de Sacavém do Concelho de Loures, a Nascente da antiga cintura industrial portuária de Lisboa, contribuía para um certo isolamento em relação aos núcleos urbano de Lisboa, situação esta, que se reverteu no final do milénio com a reconversão da zona Oriental de Lisboa para a construção da Expo-98 (atualmente designado de Parque das Nações).

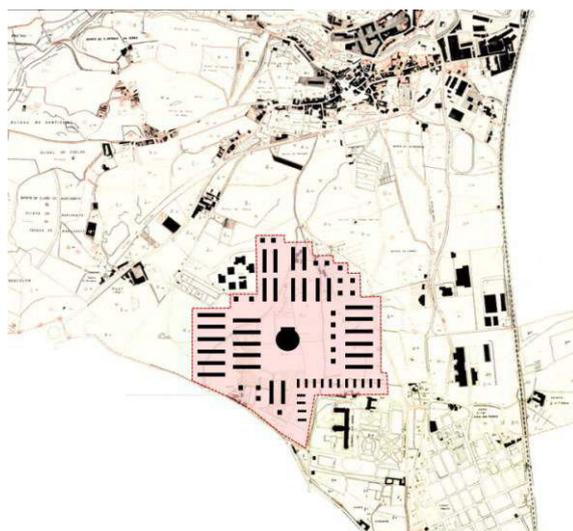


Figura1. Implantação da Urbanização da Portela, década de 1960.

Fonte: Homes for the Biggest Number - PTDC/ATP-AQI/3707/2012

Nos terrenos das antigas Quintas da Vitória, Casquilho, Ferro, Carmo e Alegria, Fernando Silva definiu uma “tábua rasa” num total de 50 hectares, para sobre ela determinar um sistema pragmático que estruturava de 4.500 fogos e respetivo equipamento urbano²⁰, destinados à classe média.

As opções de Fernando Silva foram prefiguradas em torno de modelos urbanos como, por exemplo, a *Ville Contemporaine* de Le Corbusier de 1922, ou a *Rosse Wolfe* de Ludwig Hilberseimer de 1927. A Portela apresentava-se como um núcleo urbano devidamente circunscrito e delimitado da envolvente próxima, como um condomínio autónomo e autossuficiente devidamente afastado e protegido dos “malefícios” da cidade – o ruído, a agitação ou a poluição. A separação funcional e a centralização das funções cívicas inerentes ao conjunto da Portela, permitem também o estabelecimento de uma relação deste modelo com o caso de Brasília, que se encontrava em plena construção no momento em que arranca o Ante-plano da nova Urbanização.



Figura 2. Maqueta da Urbanização da Portela, década de 1960.

Fonte: Homes for the Biggest Number - PTDC/ATP-AQI/3707/2012

A superação das insuficiências da cidade antiga estavam presentes na Portela, que no seu conjunto se apresentava como uma modelo atrativo para responder às aspirações de vida moderna que seduziam a classe média emergente no período final da governação estadonovista. A pureza do ar, a envolvente verde, a generosidade das distâncias entre os edifícios, respeitando a chamada “lei dos 45°”²¹, a

²⁰ Cf. FERREIRA, Bruno Macedo “Urbanização da Portela” em PINTO, Paulo Tormenta (Coord.) *Passagens* nº1, Caleidoscópio, 2013 (pág. 227-235).

²¹ Art. 59.º do Regulamento Geral das Edificações Urbanas: “A altura de qualquer edificação será fixada de forma que em todos os planos verticais perpendiculares à fachada nenhum dos seus elementos, com exceção de chaminés e acessórios decorativos, ultrapasse o limite definido pela linha reta a 45º, traçada em cada um desses planos a partir do alinhamento da edificação fronteiria, definido pela interseção do seu plano com o terreno exterior”.

dimensão das vias e das casas permitiriam uma vida desafogada e livre dos constrangimentos a que, supostamente, a sedimentação das cidades tinha levado os seus centros históricos.

Além disso, esta situação de “descolamento urbano”, associada a idêntica “pureza” da linguagem dos vários edifícios isolados, paralelepípedicos e caracterizados por faixas horizontais forradas a pastilha cerâmica, rompia com quaisquer afinidades genealógicas relativas à arquitetura que até então se realizava em Lisboa, ou no próprio país. A Portela, implantada num terreno ligeiramente rampeado no sentido Nascente/Poente, no cruzamento entre a autoestrada, o aeroporto, o caminho-de-ferro e o Porto de Lisboa, referenciava-se num sistema global e num “estilo internacional”.



Figura 3. Torre mista e centro comercial da Portela em construção, década de 1970.

Fonte: Homes for the Biggest Number - PTDC/ATP-AQI/3707/2012

Apesar de alguns dos princípios do projeto da Urbanização da Portela não terem sido cumpridos na sua execução, verifica-se na essência, a aplicação de um modelo de estratificação funcional em torno dos 4 princípios: habitar, trabalhar, repousar e circular. A circulação é o pilar estruturante do desenho da Urbanização da Portela. De início verificou-se a intenção de limitar a introdução de quaisquer vias de atravessamento, de modo a limitar o acesso automóvel ao interior do núcleo urbano, em vez disso previa-se uma via generosa que, a partir de Sacavém permitiria o acesso direto e axial ao centro cívico da Urbanização. Esta via acabou por rasgar a Portela, ligando-se a uma via secundária que circunda o conjunto residencial, dando acesso aos blocos. Os percursos pedonais seriam autónomos e protegidos das redes viárias, tendo sido explorada a hipótese da introdução de atravessamentos pedonais desnivelados em relação à rede viária, por forma a articular áreas ajardinadas dispostas a um nível mais elevado, cobrindo zonas de estacionamento. O modelo de construção da Portela assentou na alienação dos projetos dos blocos a construtores civis, fragmentando-se a intervenção em torno de mais de uma centena de pequenos empreiteiros. A proliferação de intervenientes na construção da Urbanização,

associado à conjuntura de Portugal na década de 1970 (com a Revolução de 1974), vulnerabilizou a implementação das ideias iniciais de Fernando Silva, ficando por construir, tanto o tratamento verde e pedonal previsto, como a separação funcional do modelo de circulação.

A Urbanização da Portela compreende edifícios em banda e em torre, sendo a expressão de homogeneidade do conjunto, conseguida pela estabilização morfológica resultante da manutenção da cota superior da generalidade dos edifícios, criando o alinhamento altimétrico dos vários planos de cobertura. As exceções verificam-se na torre mista de escritórios, habitação e centro comercial existente no centro do conjunto e nas bandas implantadas a Sul, as quais devido à proximidade com o Seminário dos Olivais, adquiriram uma cota mais baixa. Os edifícios em banda são implantados perpendicularmente em relação às vias rodoviárias, compreendendo “uma altura que varia entre os oito e doze andares e a profundidade entre os 12 e 15 metros”,²² somente alterada no caso das torres entre 20 e 25 metros. “O centro da Urbanização é ocupado por uma ampla zona com 285mx300m onde se [previu] a concentração de todo o equipamento urbano necessário”. A torre mista, integrando ao nível térreo o centro comercial circular, dispõem de 22 pisos, sendo um ponto focal e o elemento mais representativo do centro urbano. Outros equipamentos existem no local, embora construídos em fases diferentes, como é caso da igreja projetada por Luíz Cunha (n. 1933), escolas e unidades desportivas - piscina, ginásios e campos de ténis.



Figura 4. Urbanização da Portela, década de 1970.

Fonte: Homes for the Biggest Number - PTDC/ATP-AQI/3707/2012

²² FERREIRA, Bruno Macedo (2012) “Optimist suburbia: uma visão para a cidade contemporânea. Leitura crítica sobre a configuração urbano-arquitetónica da periferia norte da cidade de Lisboa” em **Estudo Prévio**, consultado online em <http://www.estudoprevio.net/artigos/12/bruno-ferreira-.optimist-suburbia> (junho 2015).

4. Urbanização da Portela, Pesquisa Realizada com Estudantes do ISCTE-IUL

Passados 50 anos sobre o Ante-plano de Urbanização da Portela, verifica-se, hoje em dia, uma grande transformação do território envolvente que ao longo do tempo se foi preenchendo e consolidando. Não só a densificação do concelho de Sacavém ou a concretização de Olivais Norte, mas sobretudo a desafetação industrial da área Oriental de Lisboa, com a conseqüente urbanização dos terrenos onde viria a ser construído o Parque das Nações, transformaram por completo o entorno da Portela, provocando uma alteração profunda no modo como este aglomerado, pensado para 18.500 habitantes, se relaciona consigo próprio e com as áreas urbanas que a circundam. O alastramento em “mancha de óleo” dos núcleos urbanos da área metropolitana de Lisboa, aglutinaram a Urbanização da Portela no manto urbano contínuo, alterando as suas características originais de isolamento autonomia.

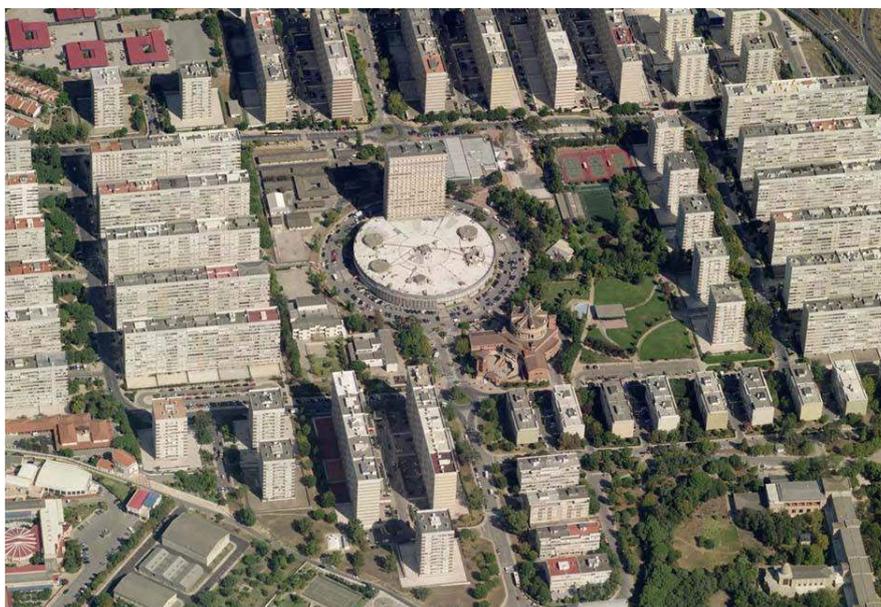


Figura 5. Vista área da Urbanização da Portela.

Fonte: Homes for the Biggest Number - PTDC/ATP-AQI/3707/2012

Este fenómeno, próprio do metropolitanismo, tem implicado uma alteração crescente da centralidade prevista no Plano de Urbanização da Portela. Para além de uma certa obsolescência dos modelos tipológicos do centro cívico, verifica-se que parte dos núcleos de permanência dos habitantes no espaço público se tem vindo a deslocar, estendendo-se agora a zonas marginais, nomeadamente para Nascente onde existem parques infantis, ou para Sul onde pode encontrar a Igreja e o supermercado. Verifica-se ainda uma tendência de conurbação com Moscavide e por conseguinte, com o Parque das Nações, superando mesmo as barreiras constituídas pelas infraestruturas rodoviárias que rasgam o território na tangência da Portela.

Integrando os pressupostos de um projeto de investigação denominado “Habitações para o maior número: Lisboa, Luanda, Macau”,²³ financiado pela pelo Governo português através da Fundação para Ciência e Tecnologia, foi lançado o desafio aos alunos finalistas do Mestrado Integrado em Arquitetura do ISCTE - Instituto Universitário de Lisboa de colocarem em causa o modelo inerente ao Plano de Urbanização da Portela. Do ponto de vista metodológico, a temática de base foi versada através do texto: “Arquitetura ou Revolução – Learning from the satellite”,²⁴ no qual se lançava uma reflexão sobre o conceito de “cidade satélite”, conectando-se os princípios do movimento moderno aos conceitos urbanos desenvolvidos no limiar do último quartel do século XX. Este texto enunciou as bases de um intenso debate sobre modelos urbanos tardo-modernos, questionando-se nomeadamente o idealismo inerente a essas propostas urbanas, assim como a sua capacidade de autorregeneração no período atual. A Portela de Sacavém foi usada como caso de estudo, servindo como área de experimentação projetual por parte dos estudantes, que responderam ao desafio, analisando e definindo estratégias para articular este conjunto urbano com os territórios urbanos que entretanto se estabeleceram no sua proximidade – Olivais Norte, Prior Velho, Sacavém e Moscavide.

É com base neste ponto de partida que foi lançada a hipótese ficcional de que o centro da Portela havia ruído devido a uma catástrofe, abrindo-se deste modo espaço para repensar e reinterpretar aquele modelo de urbanização. A premissa ficcional colocada aos estudantes foi a seguinte:

“E se toda a área central da Portela fosse destruída por uma catástrofe?”

Considerou-se desde modo uma hipotética destruição irremediável, através de um grande incêndio e consequente derrocada do centro da Urbanização - um dos alicerces fundamentais da Portela. Esta premissa procurava reproduzir, com as devidas distâncias, os pressupostos do debate ocorrido, em 1988, aquando do incêndio do Chiado que atingiu uma das áreas chave e de maior concentração comercial da Baixa Pombalina e que usufruiu posteriormente da intervenção de Siza Vieira, a qual, operando sobre a morfologia existente, teve o benefício de estabelecer uma atualização programática daquele local.

Os estudantes, organizados em grupos, definiram propostas de planeamento e arquitetura, tendo em vista a reconstituição dos edifícios desaparecidos e dos respetivos programas. A definição de um novo conceito para o centro do Bairro, foi trabalhado em conjugação com a distribuição dos equipamentos em áreas sobrantes existentes nas franjas da Urbanização, pretendendo-se deste modo avaliar as possibilidades de relação da Portela com as áreas urbanas existentes ao seu redor.

²³ Projeto de investigação “Homes for the biggest number: Lisbon, Luanda, Macao” (PTDC/ATP-AQI/3707/2012) - Investigadora Responsável: Ana Vaz Milheiro; Investigadores: Paulo Tormenta Pinto, José Luís Saldanha, Sandra Marques Pereira, Isabel Guerra, Jorge Figueira, João Santos Vieira, Mónica Pacheco, Luís Urbano, Bruno Macedo Ferreira (antigo aluno), Débora Félix (antiga aluna); Hugo Coelho (antigo aluno), João Cardim (antigo aluno); Bolseiros: Rogério Vieira de Almeida, Filipa Fiúza (antiga aluna); Consultores: Simões de Carvalho, Rui Leão e Monique Eleb;

²⁴ PINTO, Paulo Tormenta (2013) “Arquitetura ou Revolução – Learning from the satellite”, texto base do trabalho PFA em 2013-2014 (não publicado)

O trabalho coletivo de Anderson Colombo, Ivo Gomes, Patrícia Almeida, Rui del Pino Fernandes e Telma Ribeiro, pode ser citado como exemplo dos resultados obtidos. Definindo uma estratégia urbana para a Portela suportada na definição de uma nova centralidade a partir da previsão da expansão da linha de metro de Lisboa até ao bairro. Esta base serviu para o lançamento de diversos projetos individuais que se estabeleceram nas margens da Urbanização da Portela. Um armazém junto ao Prior Velho deu lugar a uma biblioteca, servindo como argumento para um tratamento do espaço público; Uma escola foi implantada num terreno expectante junto à Avenida Alfredo Bensaúde reforçando a axialidade do eixo viário central da Urbanização; A nova piscina municipal foi ensaiada na continuidade das bandas habitacionais tangentes ao Seminário dos Olivais, reforçando a possibilidade de ligação com Moscavide; Uma nova igreja, pensada para um terreno sobrance no lado Norte, em diálogo com as infraestruturas rodoviárias de ligação à Ponte Vasco da Gama e com a proximidade com o núcleo de Sacavém; Novas bandas habitacionais prolongaram a Portela para Poente contribuindo para a articulação entre o bairro de habitação social e a própria Portela.



Figura 6. Trabalho de Anderson Colombo, Ivo Gomes, Patrícia Almeida, Rui del Pino Fernandes e Telma Ribeiro
Fonte: Homes for the Biggest Number - PTDC/ATP-AQI/3707/2012

Estas ações permitiram compreender o potencial de transformação que se verifica no local, validando-se a hipótese da articulação urbana do modelo da Portela com as áreas envolventes a Oriente da Capital, bem como a elasticidade deste conjunto urbano como caso de estudo académico, relativo às dinâmicas urbanas contemporâneas subjacentes à cidade Lisboa.

O processo de regeneração urbana, que atualmente sensibiliza a opinião pública, carece de mecanismos de linguagem que permitam descodificar o sentido destas operações urbanas que caracterizam a

paisagem urbana da área metropolitana das principais cidades portuguesas. Para se atingir esse objetivo é necessário trazer para a academia estes casos, compreendendo na origem a sua génese e verificando as potencialidades que poderão congrega para se adaptarem às dinâmicas de transformação a que as cidades estão hoje sujeitas. É neste contexto que a Portela de Sacavém se assume como caso de estudo pioneiro e paradigmático.

Referências bibliográficas

AZEVEDO, Mário “O Plano Director da Região de Lisboa”, em *Binário - Revista mensal de arquitectura, construção e equipamento*, 108, Lisboa, setembro de 1967.

CRUZ, Maria José Oliveira (Coord.) (2006) - *Planeamento Económico em Portugal 1953-1974. Um Acervo Histórico*, Departamento de Prospectiva e Planeamento, MAOTDR.

FADIGAS, Leonel (2015) – *Urbanismo e Território – As políticas públicas*, Sílabo.

FERREIRA, Bruno Macedo (2012) “Optimist suburbia” em *Estudo Prévio*, consultado *on line* em <http://www.estudoprevio.net/artigos/12/bruno-ferreira-.-optimist-suburbia> (junho 2015).

HEITOR, Teresa Valsassina “Olivais e Chelas: Operações Urbanísticas de Grande Escala”, consultado *on line* em http://in3.dem.ist.utl.pt/msc_04history/aula_5_c.pdf (em junho de 2015).

MILHEIRO, Ana Vaz (2012) - *Nos Trópicos Sem Le Corbusier Arquitectura luso-africana no Estado Novo*, Relógio d'Água.

NUNES, João Pedro Silva (2011) - *Florestas de Cimento Armando – Os grandes conjuntos Residenciais e a Constituição da Metrópole de Lisboa (1955-2005)*, FCG e FCT.

PINTO, Paulo Tormenta (Coord.) (2013) *Passagens* nº1, Caleidoscópio, Casal de Cambra.

PINTO, Paulo Tormenta (2013) “Arquitectura ou Revolução – Learning from the satellite”, texto base do trabalho PFA em 2013-2014 (não publicado).

ROCHA, Edgar (1984) – “Crescimento económico em Portugal nos anos de 1960-73: alteração estrutural e ajustamento da oferta à procura de trabalho”, em *Revista Análise Social*, nº XX, pág. 628, consultado *on-line* em <http://analisesocial.ics.ul.pt>, (maio 2015).