

## **Episódios Significativos de Espacialização Urbana a Partir do Automóvel**

[os Planos Gerais de Urbanização; 1934 – 1960]

**José Júlio Cabral Faria Frias Dias**



**VOLUME I**

Dissertação de Doutoramento em Arquitectura

Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto

Orientação de Professor Doutor Álvaro Domingues (Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto) e Co-orientação de Professor Doutor José António Bandeirinha (Departamento de Arquitectura da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra)



**Episódios significativos de espacialização urbana a partir do automóvel**  
os Planos Gerais de Urbanização [1934 -1960]



## **Episódios Significativos de Espacialização Urbana a Partir do Automóvel**

[os Planos Gerais de Urbanização; 1934 – 1960]

**José Júlio Cabral Faria Frias Dias**

Fotografia da capa: Automóvel Clube de Portugal  
Estúdio Mário Novais  
(sem data; produzida durante a actividade do Estúdio Mário Novais: 1933-1983).

**VOLUME I**

Dissertação de Doutoramento em Arquitectura

Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto

Orientação de Professor Doutor Álvaro Domingues (Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto) e Co-orientação de Professor Doutor José António Bandeirinha (Departamento de Arquitectura da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra)

**2011**



## **Resumo.**

O automóvel é um factor-chave no quadro das profundas transformações tecnológicas ocorridas na passagem para o século XX e que por este se prolongam.

Com o automóvel, o território e o entendimento deste mudam radicalmente. O espaço passa a medir-se não por unidades de distância, mas por relações de espaço/tempo. Em paralelo, a cidade vê transformadas, tanto a sua escala, como definição, e os canais e as áreas de paragem que acolhem a nova máquina configuram significados a que só a sua presença desta dá sentido, moldados não apenas por determinações funcionais, mas assumindo ser reflexo, também, de uma apologética.

Mas no momento em que – por todo o mundo, e desde o seu aparecimento ou em que se adivinhava a sua massificação –, se teorizava e experimentava sobre o território, tendo neste veículo os maiores pretexto e/ou motivação, Portugal não segue tendências internacionais. Não existem, aqui, manifestos ou produção doutrinária (elaborada com a intenção de se assumir nessa condição) que permitam avaliar os impactos das novas formas de mobilidade, mecanizadas e de uso individual, sobre a cidade.

Neste quadro, interessa-nos perceber o contributo do automóvel para a reformulação urbana no nosso país.

Face à falta de produção teórica, o extenso programa emergente com o Decreto-Lei 24 802, de 21 de Dezembro de 1934, para realização dos Planos Gerais de Urbanização – em mais de 400 núcleos populacionais – mostra-se terreno ideal para estudar o pensamento de urbanistas/arquitectos no que refere ao propósito de ligar o automóvel e a cidade, já que esta é pela primeira vez pensada de modo sistemático, alargado territorialmente e sob os impactos deste veículo, dos pequenos aos grandes aglomerados, de Norte a Sul; acresce que o país está, ainda, numa fase de afirmação e disseminação dessa mesma máquina e, em simultâneo, sujeito a novos conceitos espaciais e formais, por acção de influências externas.

Interessam-nos os conceitos e ideias que incorporaram o pensamento urbanístico, pelo que a realização concreta, sobre o território, não é um dado fundamental. Assim, centramos o estudo na investigação da palavra, como instrumento central de conceptualização (peças escritas dos planos e relatórios de avaliação da Tutela) – embora sem descurar a expressão desenhada como concretização do discurso.

Em suma, procura-se entender o papel que o automóvel assumiu na produção de referências e ideias de formas e espaços urbanos.

O arco temporal da investigação define-se entre as décadas de 1930 – no início do programa – e de 1960. Sublinhamos que os anos 60 correspondem a uma explosão de tendências e ao fim do mito de que a cidade poderia ser programada e pensada como um acto de desenho tão determinado como foi tentado com os Planos Gerais de Urbanização.

Com o estudo, concluímos que, em Portugal, qualquer acção não adquire uma radicalidade tão profunda como podemos encontrar na historiografia estrangeira e nos postulados dos mais destacados ideólogos da cena internacional.

Os modelos não se afirmam com a mesma força. Os conceitos ideológicos posicionaram-se, entre nós, do lado da política, enquanto instrumentos de propaganda, de desenvolvimento económico e de celebração da raça, do território e dos bons feitos do passado. O turismo e o automóvel articulam-se nessa sublimação do Portugal herdeiro de um outro que, mais do que recordado, é promovido como guião para os novos tempos. As novas composições de desenho urbano reflectem um gosto herdado, que convive com a vanguarda que o automóvel é em si mesmo.

Em síntese, não será possível dizer que o desenho urbano é o automóvel, mas a importância deste é central, expressa em espaços, formas e nos impactos gerados para integração, disseminação e uso desta nova máquina sobre as novas ideias de cidade. Ou seja, a sua expressão, ainda que contaminada com a inevitabilidade de incorporação das tendências teóricas que sopravam do exterior, é resultado de uma síntese que só faria sentido num país que se fechara sobre si mesmo.



## **Abstract.**

The motor car is a key factor in the Framework of the Great technological changes occurring at the turn of the 20<sup>th</sup> century continuing during it.

The territory and what is understood by it changes radically with the motor car. The area is no longer measured by distance units, but by the relationship of area/time. At the same time, the city is transformed both in size and definition, and the ways and parking areas that accommodate the new machine. These only make sense because of the car, based not only on functional reasons but also assuming to be the mirror of an apology.

But at the time when – in the whole world and since its emergence or when the mass production seemed eminent – there has been theorization and experimentation on the territory, the greatest pretexts and/or motivation is in this vehicle, although Portugal did not follow the international trends. There are no patents or production doctrines (prepared with the aim of assuming that status) that allows for the assessment of the impact of the new means of mobility, mechanical and for personal use, in the city.

In this Context, it is important to understand the contribution of the motor car for the urban reform in our country.

Due to the lack of theoretical production, the comprehensive programme resulting from Law Decree 24 802, of 21 December of 1934, for the provision of the *Planos Gerais de Urbanização* [General Urban Planning) – in more than 400 settlements – is the ideal ground to study the ideas of the town planners/architects concerning the link of the motor car and the city, since it is for the first time planned in a systematic manner, over an extended territory and based on the impact of this vehicle, from the small to the great agglomerates from the North to the south; considering that the country is, still in a phase assertion and dissemination of this machine and simultaneously subject to new spatial and formal concepts, due to external influences.

We are concerned with the concepts and ideas that incorporate the urban plan, since the concrete achievement on the territory is not a basic requirement. We therefore base the study in the research of the word, as a central instrument to the conceptualism (this includes written texts and drawings for approval by the state supervisory body) without neglecting the plan drawings as an implementation of this.

In short, we try to understand the role that the motor car assumed in the production of references and ideas of shapes and urban spaces.

O Time period of the research starts in the 30's with the beginning of the programme to the 60's. We point out that the 60's corresponds to an explosion of tendencies and the end of the myth that the city could be planned and programmed like a set drawing as tried in the *Planos Gerais de Urbanização*.

With this study, we conclude that, in Portugal, each action is not as radical as what we can find in the foreign historiography and amongst the assumptions of the most prominent ideologists of the international scene.

The models are not all accepted in the same manner. The ideological concepts set among us on the political side, while the propaganda instruments, of economic development and the celebration of the race, the territory and of the great achievements of the past. Tourism and the motor car articulate in that sublimation of the Portugal heir of another, that being more than a memory, is promoted like a script for the future. The new urban plan compositions reflect an inherited flair, coexisting with the frontrunner, or the motor car.

In summary, it is not correct to say that urban planning is about the motor car, but the latter is very important, as shown in the spaces, shapes and the impact created for the integration, dissemination and the use of this machine when planning the city. That is its significance, although inevitably incorporated in the theoretical tendencies that come from the outside, is the result of a summary that would only make sense in a country that is inward looking.





## **Résumé.**

L'automobile est un facteur clé dans le domaine des profondes transformations technologiques opérées dans le virage vers le XX<sup>ème</sup> siècle et qui, tout au long de celui-ci, se poursuivirent.

Avec l'automobile, le territoire et la notion de celui-ci changent radicalement. L'espace se mesure non plus par des unités de distance, mais par des relations espace/temps.

Parallèlement, la ville voit son échelle ainsi que sa définition bouleversées. Les voies et les surfaces d'arrêt qui accueillent la nouvelle machine configurent des significations auxquelles seule la présence de celle-ci donne un sens, modelées non seulement par des déterminations fonctionnelles mais assumant, aussi, être le reflet d'une apologétique.

Mais au moment où, partout dans le monde, dès son apparition ou de l'instant où a été pressentie sa massification, on théorisait et expérimentait sur le territoire, ce véhicule étant un des plus grands prétexte et/ou motivation, le Portugal ne suit pas les tendances internationales. Il n'existe pas, ici, de manifestes ou de production doctrinaire (élaborée dans l'intention de s'assumer dans cette condition) qui permettent d'évaluer l'impact de nouvelles formes de mobilité, mécanisées et d'utilisation individuelle, sur la ville.

Dans ce domaine, il nous intéresse de comprendre le tribut de l'automobile dans la reformulation urbaine de notre pays.

Face au manque de production théorique, le vaste programme émergent, sous le décret loi 24 802 du 21 décembre 1934, pour la réalisation des *Planos Gerais de Urbanização* [Plans Généraux d'Urbanisation], dans plus de 400 noyaux populationnels, devient le terrain idéal pour l'étude de la pensée des urbanistes/architectes en ce qui concerne l'intention de lier l'automobile et la ville, vu que celle-ci est, pour la première fois, conçue de façon systématique, élargie territorialement et sous les impacts de ce véhicule, des petites aux grandes agglomérations, du nord au sud. Ajoutons que le pays se trouve encore en période d'affirmation et dissémination de cette machine et, simultanément, est sujet aux nouveaux concepts spatiaux et formels, par action des influences externes.

Ce sont les concepts et idées qui s'insèrent dans la pensée urbanistique qui nous intéressent, la réalisation concrète sur le territoire n'étant donc pas une donnée fondamentale. Nous avons ainsi centré l'étude sur la recherche du mot, comme instrument central de conceptualisation (pièces écrites des plans et rapports d'évaluation de la Tutelle) sans néanmoins négliger l'expression dessinée comme concrétisation du discours.

En bref, on cherche à comprendre le rôle qu'a joué l'automobile dans la production de références et d'idées des formes et espaces urbains.

L'arc temporel de l'investigation est défini entre les années trente – début du programme et les années soixante. Soulignons que les années soixante correspondent à une explosion de tendances et à la fin du mythe que la ville pourrait être programmée et pensée comme un acte de dessin aussi déterminé comme il fut tenter avec les *Planos Gerais de Urbanização*.

Avec cette étude nous pouvons conclure qu'au Portugal, toute action n'acquiert pas une radicalité aussi profonde comme nous pouvons le voir dans l'historiographie étrangère et dans les postulats des éminents idéologues de la scène internationale.

Les modèles ne s'affirment pas avec la même force. Les concepts idéologiques se rangent, parmi nous, du côté de la politique, en tant qu'instruments de propagande, de développement économique et de célébrations de la race, du territoire et des bons faits du passé. Le tourisme et l'automobile s'articulent dans cette sublimation d'un Portugal successeur d'un autre qui, bien plus que remémoré, est promu comme script des temps nouveaux. Les nouvelles compositions du dessin urbain représentent un goût hérité qui voisine avec l'avant garde que l'automobile représente en soi même.

En résumé, il ne sera pas possible d'affirmer que le dessin urbain est l'automobile, mais l'importance de celle-ci est capitale, traduite en espaces, formes et dans les impacts gérés pour l'intégration, dissémination et utilisation de cette nouvelle machine sur les nouvelles idées de la ville: soit, son expression, bien que contaminée comme l'inévitabilité d'incorporation des tendances théoriques qui soufflent de l'extérieur, est le résultat d'une synthèse qui n'aurait de sens que dans un pays qui s'est refermé sur lui-même.



**Episódios significativos de espacialização urbana a partir do automóvel**  
os Planos Gerais de Urbanização [1934 -1960]

*Aos meus pais.*



## **Agradecimentos.**

Devo ocupar este espaço, não por ser canónico, mas no uso de absoluta franqueza, com um profundo, reconhecido e respeitoso agradecimento aos meus orientadores, Professor Doutor Álvaro Domingues e Professor Doutor José António de Oliveira Bandeirinha, pelo verdadeiro acompanhamento com que sempre pude contar, pelo interesse, pelos pontos de vista, cultura e sabedoria e por, mesmo enredados nas suas inúmeras ocupações e solicitações académicas e profissionais, sempre terem disposto do seu tempo e atenção.

Uma palavra de gratidão ao Professor Arq. Sergio Fernandez, pela confiança que depositou em mim desde Outubro de 1999, pelo exemplo como homem e como pedagogo e pelo apoio e clarividência com que tive a honra e o prazer de poder contar no início deste trabalho.

Um merecido e mais do que expectável agradecimento à minha família e às pessoas mais chegadas, pelo apoio que me dispensaram ao longo deste percurso, sempre de modo compreensivo, generoso, paciente e empenhado.

Aos meus colegas do primeiro ano, um justo obrigado por terem assegurado condições para a minha necessária concentração. Uma palavra de reconhecimento para Manuel Botelho, José Manuel Soares, Ana Alves Costa, Filipa Guerreiro, Mário Mesquita e Rui Cardoso.

Às minhas amigas e colegas, Manuela Nogueira, Vanda Maldonado e Ana Moreira, que souberam e quiseram poupar-me a muitos incómodos e a desvios de atenção ao longo dos últimos anos, o meu apreço fica aqui registado.

Agradeço ainda a António Bettencourt, Gonçalo Canto Moniz, João Afonso, Nelson Mota, Maria Fernandes, Miguel Correia, Nuno Correia, Rui Alves, Ricardo Jerónimo, Susana Constantino e Susana Lobo, por, no seio do grupo de debate em que pude contar com os

seus pontos de vista e em momentos diversos, terem concorrido para me ajudar a clarificar os caminhos e objectivos que haveria de trilhar e colocar como meta.

Também para o Nina, colega e amigo, uma palavra especial. Não posso deixar de reconhecer e de deixar expresso o empenho e as sugestões ao longo do processo de impressão, sempre com os maiores cuidado e dedicação.

Por fim, este trabalho não teria sido possível sem o importante contributo da Direcção-Geral do Ordenamento Urbano e Desenvolvimento Urbano e da Biblioteca do Ministério das Obras Públicas. A ambas agradeço e, em especial, aos seus funcionários, com cujo empenho, atenção, interesse, solicitude e boa vontade até aos limites do possível sempre pude contar. Muito obrigado, Sr.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Maria da Graça Almeida, Sr.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Elvira Mesquita, Sr.<sup>a</sup> D.<sup>a</sup> Céu Sousa, Sr. Dr. Duarte Branquinho, Arq.<sup>a</sup> Joana Dinis, Sr.<sup>a</sup> D.<sup>a</sup> Leonor Banza, Sr.<sup>a</sup> D.<sup>a</sup> Maria Belaflor Almeida e Sr.<sup>a</sup> D.<sup>a</sup> Sandrina Neves, da DGOTDU. Bem hajam Sr.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Alda Vicente, Sr.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Isabel Carneiro, Sr.<sup>a</sup> D.<sup>a</sup> Fernanda Bravo, Sr.<sup>a</sup> D.<sup>a</sup> Manuela Perdigão e Sr. Manuel Espiga, do MOP.

## **Lista de abreviaturas.**

CIAM – Congresso Internacional da Arquitectura Moderna  
CSOP – Conselho Superior de Obras Públicas  
DSU – Direcção dos Serviços de Urbanização  
EN – Estrada Nacional  
ICAT – Iniciativas Culturais de Arte e Técnica  
JAE – Junta Autónoma de Estradas  
MRAR – Movimento de Renovação da Arte Religiosa  
ODAM – Organização dos Arquitectos Modernos  
Op. Cit. – Obra citada  
PGUL – Plano Geral de Urbanização de Lisboa  
SNI – Secretariado Nacional de Informação Cultura Popular e Turismo  
SPN – Secretariado de Propaganda Nacional  
Vd – Ver





## Sumário.

|          |                                                                                 |            |
|----------|---------------------------------------------------------------------------------|------------|
| <b>1</b> | <b>Contextualização.</b>                                                        | <b>23</b>  |
| 1.1      | Introdução                                                                      | 23         |
| <b>2</b> | <b>O lugar do automóvel na cidade: ideias, temas e conceitos chave.</b>         | <b>43</b>  |
| 2.1      | Estado da arte: contributos internacionais – a historiografia urbanística.      | 43         |
| 2.1.1    | Nota introdutória.                                                              | 43         |
| 2.1.2    | Contributos.                                                                    | 45         |
| 2.1.3    | Uma síntese possível.                                                           | 52         |
| 2.2      | Estado da arte: contributos nacionais – a historiografia portuguesa.            | 57         |
| 2.2.1    | Nota introdutória.                                                              | 57         |
| 2.2.2    | Contributos.                                                                    | 57         |
| 2.2.3    | Uma síntese possível.                                                           | 76         |
| <b>3</b> | <b>Aproximação aos planos gerais de urbanização.</b>                            | <b>79</b>  |
| 3.1      | Modernização <i>versus</i> tradicionalismo: o lugar das contradições.           | 79         |
| 3.1.1    | Nota introdutória.                                                              | 79         |
| 3.1.2    | A desmontagem dos processos: ideias e factos.                                   | 79         |
| 3.1.3    | Uma síntese possível.                                                           | 94         |
| 3.2      | A divulgação do pensamento urbanístico em Portugal: 1930-1960.                  | 97         |
| 3.2.1    | Nota introdutória.                                                              | 97         |
| 3.2.2    | Contributos.                                                                    | 97         |
| 3.2.3    | Uma síntese possível.                                                           | 104        |
| 3.3      | Um novo contexto: a realidade em transformação.                                 | 107        |
| 3.3.1    | Nota introdutória.                                                              | 107        |
| 3.3.2    | O automóvel em Portugal.                                                        | 108        |
| 3.3.3    | A cidade na passagem para o Século XX; a actividade de planeamento em Portugal. | 122        |
| 3.3.4    | O Decreto-Lei de 1934: os Planos Gerais de Urbanização.                         | 124        |
| 3.3.5    | Lisboa – uma cidade ampliada e reconfigurada com o automóvel.                   | 131        |
| 3.3.6    | Uma síntese possível.                                                           | 148        |
| <b>4</b> | <b>O lugar do automóvel no pensamento urbanístico, em portugal: 1934-1960.</b>  | <b>151</b> |
| 4.1      | Revisão crítica dos Planos Gerais de Urbanização.                               | 151        |
| 4.1.1    | Nota introdutória.                                                              | 151        |
| 4.1.2    | Capitais de distrito.                                                           | 175        |
| 4.1.2.1  | Plan d'Amenagement de Coimbra – 1944                                            | 175        |
| 4.1.2.2  | Plan d'Amenagement et d'Extension de Braga – 1942                               | 195        |
| 4.1.2.3  | Ante-projecto do Plano de Urbanização de Évora – 1945                           | 207        |
| 4.1.2.4  | Anteplano Geral de Urbanização de Viseu – 1950                                  | 219        |
| 4.1.2.5  | Ante-plano Geral de Urbanização de Castelo Branco – 1945                        | 237        |
| 4.1.2.6  | Plano de Embelezamento e Extensão da Cidade de Portalegre – 1944                | 245        |
| 4.1.2.7  | Rectificações ao Ante-plano de Urbanização de Leiria – 1957                     | 253        |
| 4.1.3    | Outras cidades.                                                                 | 261        |
| 4.1.3.1  | Ante-plano de Urbanização de Tavira – 1948                                      | 261        |
| 4.1.3.2  | Ante-projecto do Plano Geral de Urbanização de Tomar-1942                       | 271        |
| 4.1.3.3  | Plano de Urbanização das Caldas da Rainha – 1949                                | 281        |

|            |                                                                                           |            |
|------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| 4.1.4      | Vilas.                                                                                    | 295        |
| 4.1.4.1    | Anteprojecto do Plano de Urbanização da Vila de Matosinhos, 1944                          | 295        |
| 4.1.4.2    | Plano Geral de Urbanização da Vila de Olhão da Restauração – 1944                         | 301        |
| 4.1.4.3    | Ante-plano de Urbanização de Espinho – 1948                                               | 311        |
| 4.1.4.4    | Ante-Plano de Urbanização da Marinha Grande – 1947                                        | 319        |
| 4.1.4.5    | Plano Geral de urbanização da Lourinhã – 1947                                             | 327        |
| 4.1.4.6    | Ante-projecto do Plano de Urbanização da Vila de Santo Tirso – 1944                       | 335        |
| 4.1.4.7    | Ante-plano Geral de Urbanização de Nisa – 1952                                            | 345        |
| 4.1.4.8    | Alteração ao Ante-plano de Urbanização da Vila do Fundão – 1951                           | 351        |
| 4.1.4.9    | Ante-projecto do Plano de Urbanização de Maфра – 1946                                     | 357        |
| 4.1.4.10   | Projecto do Plano de Urbanização da Vila de Felgueiras – 1945                             | 365        |
| 4.1.4.11   | Ante-plano de Urbanização de Macedo de Cavaleiros – 1952                                  | 371        |
| 4.1.5      | Zonas balnear e termal.                                                                   | 383        |
| 4.1.5.1    | Plano Geral de Urbanização de Fonte Santa – Monfortinho – 1943                            | 383        |
| 4.1.5.2    | Ante-plano Director da Praia de Santa Cruz – 1949                                         | 391        |
| 4.1.6      | Territórios amarrados a eixos rodoviários.                                                | 401        |
| 4.1.6.1    | Plano Parcial de Urbanização a Sul de Braga – 1958                                        | 401        |
| 4.1.6.2    | Ante-Plano de Urbanização de Vila Nova de Gaia – 1949                                     | 411        |
| 4.1.6.3    | Plano Geral de Desenvolvimento da Zona Litoral entre Espinho e Vila Nova de Gaia – 1956   | 425        |
| 4.1.7      | O contraponto: o CSOP – a apreciação dos planos e expressão do regime político na cidade. | 433        |
| <b>5</b>   | <b>Conclusão.</b>                                                                         | <b>481</b> |
| <b>5.1</b> | <b>Princípios gerais de intervenção.</b>                                                  | <b>481</b> |
| <b>5.2</b> | <b>Contextualização e interpretação.</b>                                                  | <b>505</b> |
| <b>6</b>   | <b>Bibliografia base.</b>                                                                 | <b>540</b> |
| <b>6.1</b> | <b>Fontes bibliográficas.</b>                                                             | <b>540</b> |
| 6.1.1      | Contexto internacional.                                                                   | 540        |
| 6.1.2      | Portugal.                                                                                 | 543        |
| 6.1.3      | Publicações periódicas; sítios da internet.                                               | 548        |
| <b>6.2</b> | <b>Fontes documentais</b>                                                                 | <b>560</b> |
| 6.2.1      | Planos.                                                                                   | 560        |
| 6.2.2      | Pareceres.                                                                                | 566        |
| 6.2.3      | Dados estatísticos.                                                                       | 570        |

## Índice de Imagens.

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Imagem 1 – Sigfried Giedion; Space, Time and Architecture: The Development of a New Tradition.....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 42  |
| fonte: Edward Dimendberg – <b>The Kinetic Icon: Reyner Banham on Los Angeles as Mobile Metropolis</b> [em linha]. Cambridge: Cambridge University Press. [consult. 22 de Setembro de 2009] disponível na internet < <a href="http://journals.cambridge.org/fulltext_content/supplementary/Urban_Icons/atlas/content/06_dimendberg.htm">http://journals.cambridge.org/fulltext_content/supplementary/Urban_Icons/atlas/content/06_dimendberg.htm</a> > |     |
| Imagem 2 – Carros parados num restaurante <i>Drive-in</i> ; Hollywood, 1936.....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | 42  |
| fonte: Arquivo Google – <b>Life photo archive</b> [em linha]. New York: Life. [consult. 22 de Setembro de 2009] disponível na internet < <a href="http://images.google.com/hosted/life/l?imgurl=ffef016562af2b46">http://images.google.com/hosted/life/l?imgurl=ffef016562af2b46</a> >                                                                                                                                                                |     |
| Imagem 3 – Coimbra, beira-rio, entre a Estação e o Largo da Portagem.....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | 56  |
| fonte: Biblioteca de Arte-Fundação Calouste Gulbenkian – <b>Estúdio Horácio Novais</b> [em linha]. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian. [consult. 2 Dez. 2008] disponível na internet < <a href="http://www.flickr.com/photos/biblarte/4416959634/in/set-72157623453736545/">http://www.flickr.com/photos/biblarte/4416959634/in/set-72157623453736545/</a> >                                                                                        |     |
| Imagem 4 – A Lição de Salazar.....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 78  |
| fonte: Livraria Adoc – <b>A Lição de Salazar</b> [em linha]. [consult. 22 de Setembro de 2009] disponível na internet < <a href="http://livrariaadoc.blogspot.com/2011/01/licao-de-salazar.html">http://livrariaadoc.blogspot.com/2011/01/licao-de-salazar.html</a> >                                                                                                                                                                                 |     |
| Imagem 5 – Publicação da Carta de Atenas na Revista Arquitectura; nº 20, 1948.....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 96  |
| fonte: ARQUITECTURA (1948a) – <b>Carta de Atenas</b> , Arquitectura: revista de arte e construção. Lisboa: Pereira da Costa. Nº 20, Fevereiro, Ano XX, 2ª série, p. 33                                                                                                                                                                                                                                                                                |     |
| Imagem 6 – Estrada Marginal Lisboa-Cascais; Costa do Sol.....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 106 |
| fonte: Biblioteca de Arte-Fundação Calouste Gulbenkian – <b>Estúdio Horácio Novais</b> [em linha]. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian. [consult. 2 Dez. 2008] disponível na internet < <a href="http://www.flickr.com/photos/biblarte/4919624010/in/set-72157624788010918/">http://www.flickr.com/photos/biblarte/4919624010/in/set-72157624788010918/</a> >                                                                                        |     |
| Imagem 7 – Praça de Londres, Lisboa.....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | 130 |
| fonte: Biblioteca de Arte-Fundação Calouste Gulbenkian – <b>Estúdio Mário Novais</b> [em linha]. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian. [consult. 2 Dez. 2008] disponível na internet < <a href="http://www.flickr.com/photos/biblarte/2713465863/in/set-72157606436999596/">http://www.flickr.com/photos/biblarte/2713465863/in/set-72157606436999596/</a> >                                                                                          |     |
| Imagem 8 – Casos de estudo; distribuição geográfica.....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | 150 |
| Imagem 9 – Plan d’Amenagement de Coimbra; Planta da Região Coimbrã – esc. 1/50 000.....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | 174 |
| fonte: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |     |
| Imagem 10 – Plan d’Amenagement et d’Extension de Braga; Planta Urbanização-folha 1 – esc. 1/2000.....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | 194 |
| fonte: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano;                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |     |
| Imagem 11 – Plan d’Amenagement et d’Extension de Braga; Planta Urbanização-folha 2 – esc. 1/2000.....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | 194 |
| fonte: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |     |
| Imagem 12 – Ante-projecto do plano de Urbanização de Évora; Planta de Urbanização – esc. 1/2000.....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | 206 |
| fonte: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |     |
| Imagem 13 – Anteplano Geral de Urbanização de Viseu; Planta de Urbanização – esc. 1/2000.....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 218 |
| fonte: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |     |
| Imagem 14 – Ante-plano Geral de Urbanização de Castelo Branco; Plano de Apresentação – esc. 1/2000.....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | 236 |
| fonte: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano;                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |     |
| Imagem 15 – Plano de Embelezamento e Extensão da Cidade de Portalegre – esc. 1/2500.....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | 244 |
| fonte: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |     |
| Imagem 16 – Plano de Embelezamento e Extensão da Cidade de Portalegre; Extensão Norte – esc. 1/1000.....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | 244 |
| fonte: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |     |

|                                                                                                                             |     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Imagem 17 – Rectificações ao Ante-plano de Urbanização de Leiria; Planta de Apresentação – Variante – esc. 1/2500. ....     | 252 |
| fonte: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano |     |
| Imagem 18 – Ante-plano de Urbanização de Tavira; Planta de Urbanização – esc. 1/2000. ....                                  | 260 |
| fonte: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano |     |
| Imagem 19 – Ante-projecto do Plano Geral de Urbanização Tomar; Planta de Urbanização – esc. 1/2000. ....                    | 270 |
| fonte: Arquivo da Câmara Municipal de Tomar                                                                                 |     |
| Imagem 20 – Plano de Urbanização das Caldas da Rainha; Planta do Sector Leste – esc. 1/2000. ....                           | 280 |
| fonte: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano |     |
| Imagem 21 – Plano de Urbanização das Caldas da Rainha; Planta do Sector Oeste – esc. 1/2000. ....                           | 280 |
| fonte: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano |     |
| Imagem 22 – Anteprojecto do Plano de Urbanização da Vila de Matosinhos; Planta de Zonas e Orientação – esc. 1/2000. ....    | 294 |
| fonte: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano |     |
| Imagem 23 – Plano Geral de Urbanização da Vila de Olhão da Restauração; Plano de Apresentação – esc. 1/2000. ....           | 300 |
| fonte: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano |     |
| Imagem 24 – Ante-plano de Urbanização de Espinho; Fotografia do Plano. ....                                                 | 310 |
| fonte: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano |     |
| Imagem 25 – Ante-Plano de Urbanização da Marinha Grande; Planta de Apresentação – esc. 1/2000. ....                         | 318 |
| fonte: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano |     |
| Imagem 26 – Plano Geral de Urbanização da Lourinhã; Plano de Apresentação – 1/2000. ....                                    | 326 |
| fonte: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano |     |
| Imagem 27 – Ante-projecto do Plano de Urbanização da Vila de Santo Tirso; Perspectiva Axonométrica. ....                    | 334 |
| fonte: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano |     |
| Imagem 28 – Ante-projecto do Plano de Urbanização da Vila de Santo Tirso; Planta de Urbanização – esc. 1/2000. ....         | 334 |
| fonte: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano |     |
| Imagem 29 – Ante-plano Geral de Urbanização de Nisa; Planta de Apresentação – 1/2000. ....                                  | 344 |
| fonte: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano |     |
| Imagem 30 – Alteração ao Ante-plano de Urbanização da Vila do Fundão; Planta de Urbanização – esc. 1/2000. ....             | 350 |
| fonte: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano |     |
| Imagem 31 – Ante-projecto do Plano de Urbanização de Mafra; Planta de Zonas – esc. 1/2000. ....                             | 356 |
| fonte: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano |     |
| Imagem 32 – Projecto do Plano de Urbanização da Vila de Felgueiras; Planta de Urbanização – esc. 1/2000. ....               | 364 |
| fonte: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano |     |
| Imagem 33 – Ante-plano de Urbanização de Macedo de Cavaleiros; Planta de Urbanização – esc. 1/2000. ....                    | 370 |
| fonte: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano |     |
| Imagem 34 – Plano Geral de Urbanização de Fonte Santa – Monfortinho; Planta Sugestão – esc. 1/1000. ....                    | 382 |
| fonte: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano |     |
| Imagem 35 – Plano Geral de Urbanização de Fonte Santa – Monfortinho; Planta de Urbanização – esc. 1/1000. ....              | 382 |
| fonte: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano |     |
| Imagem 36 – Ante-plano Director da Praia de Santa Cruz; Planta de Urbanização – esc. 1/2000. ....                           | 390 |
| fonte: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano |     |
| Imagem 37 – Plano Parcial de Urbanização a Sul de Braga; Fotografia 1. ....                                                 | 400 |
| fonte: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano |     |

## Episódios significativos de espacialização urbana a partir do automóvel

os Planos Gerais de Urbanização [1934 -1960]

Imagem 38 – Plano Parcial de Urbanização a Sul de Braga; Planta de Urbanização – esc. 1/1000.....400  
fonte: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano

Imagem 39 – Ante-Plano Urbanização V. N. Gaia; Organização das Unidades Residenciais – esc 1/1000.....410  
fonte: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano

Imagem 40 – Ante-Plano de Urbanização de V. N. Gaia; Zonas Verdes – esc 1/1000. ....410  
fonte: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano

Imagem 41 – Ante-Plano de Urbanização de V. N. Gaia; Esquema de Circulação, 2ª versão – esc 1/1000.....410  
fonte: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano

Imagem 42 – Plano Geral de Desenvolvimento da Zona Litoral entre Espinho e Vila Nova de Gaia; Vias de Comunicação Fundamentais – esc. 1/10 000. ....424  
fonte: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano

Imagem 43 – Plano Geral de Desenvolvimento da Zona Litoral entre Espinho e Vila Nova de Gaia; Esquema de Triangulação – esc. 1/10 000. ....424  
fonte: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano

Imagem 44 – Plano Rodoviário Nacional, 1945. ....432  
fonte: Biblioteca da Estradas de Portugal S.A.



## 1 Contextualização.

### 1.1 Introdução

---

A motivação para desenvolvimento da presente investigação foi encontrada num momento-chave, numa obra fundamental e num contexto único.

Começamos por esse contexto. Apesar do aumento crescente da produção de conhecimento e investigação realizados ao longo dos últimos anos, consideramos que estão ainda mal estudados os impactos e o pensamento do e sobre o automóvel na cultura espacial portuguesa, isto no momento em que – por todo o mundo, e desde o aparecimento deste veículo ou em que se adivinhava a sua massificação – se teorizava e experimentava sobre o território, centrando neste mesmo veículo o pretexto e/ou motivação.

Em contraste, sabemos os meios com que, também em Portugal, a arquitectura se confrontou com a cultura moderna internacional, o uso que fez dos seus conteúdos e códigos formais e espaciais; sabemos que, no projecto à escala da cidade, sobretudo a partir do 1º Congresso Nacional de Arquitectura (1948), a classe reclamou para si o direito e o dever de aplicação dos postulados de *A Carta de Atenas* (1933), com as revisões e as deturpações que as idiossincrasias nacionais determinaram; falta, contudo, avaliar de que modo – ao mesmo tempo que se estava a teorizar e a agir internacionalmente – Portugal olhou para o seu território urbano equacionando-o com o automóvel em movimento ou fazendo-o a partir do volante deste veículo.

A pertinência de identificação dessa lacuna toma como ponto de partida um dado evidente: o automóvel é um factor-chave no quadro das profundas transformações tecnológicas ocorridas na passagem para o século XX e que por este se prolongam. O seu surgimento e disseminação constitui-se como uma das principais motivações, que – embora exteriores ao domínio da arquitectura e da urbanística – profundamente influenciam e alteram a reflexão disciplinar por profissionais, ideólogos e pensadores.

Com o automóvel, o território e o entendimento deste mudam radicalmente. O espaço passa a medir-se não por unidades de distância, mas por relações de espaço/tempo. Em paralelo, a cidade vê transformadas, tanto a sua escala, como definição, e os canais e as áreas de

paragem que acolhem a nova máquina configuram significados a que só a presença desta dá sentido.

Novas relações espaciais – entre a forma urbana, a população e a arquitectura – impõem uma nova ordem.

Diremos, no entanto, que equacionar o automóvel a partir, apenas, de novas funcionalidades será limitador.

A afirmação parte de um conceito-chave que, no plano internacional, pretende superar os modelos urbanos conhecidos. Concretizando, com o seu aparecimento e divulgação e como uma das suas primeiras manifestações, o automóvel coloca em evidência a estreita aproximação entre forma e função – um binómio encarado como manifesto pelos arquitectos modernos, uma atitude estética (cedo testemunha *Vers Une Architecture*, de Le Corbusier<sup>1</sup>) –, como permitiu – este mesmo veículo –, uma mobilidade e independência impossíveis até ter surgido.

Dada a pequena dimensão (se comparada com a de outros meios de transporte então existentes) e o seu carácter eminentemente privado e individual, este meio de transporte encontrou, com a cidade, uma relação próxima, directa e imediata, que se amplia à escala do território e se mostra disponível para um novo entendimento e outra capacidade de apropriação. Novas teorias de cidade, suportadas por outros modos de a recolocar no território, assentam em pressupostos inovadores. Ao ritmo que a cidade e o território se abrem ao automóvel, os arquitectos pretendem integrá-lo com claro sentido apologético: moldada pela circulação mecanizada, uma nova expressão arquitectónica e outro modo de pensar o território urbano decorrem da mobilidade enquanto possibilidade física e manifestação estética.

Com efeito, no novo quadro de raciocínio, a mobilidade está longe, já, da utilidade e funcionalidade estritas: é agora entendida com o optimismo que encara a sua promoção como afirmação de um novo paradigma e de novos valores espaciais – os únicos que fazem

---

<sup>1</sup> Trata-se de um manifesto a favor de uma nova arquitectura e uma compilação de artigos publicados pela primeira vez na revista Purista *L'Esprit Nouveau*, que Le Corbusier fundou e manteve com Amédée Ozenfant. Sob a forma de livro, foi editado pela primeira vez em 1923. Vd. LE CORBUSIER [(1923) 1998] – [Vers une Architecture] **Por uma Arquitectura**. 5ª ed. São Paulo: Perspectiva. Le Corbusier, 1887-1965.



sentido na adequação ao novo tempo. Trata-se, sublinhamos, do reflexo de uma apologia que aprofunda uma expressão estética e é já produto de uma fascínio pela máquina, que vai substituindo a máquina em si mesma.

Tudo começa em 1900: neste ano nasce o primeiro automóvel da era moderna. E, se exceptuarmos a tecnologia mais evoluída, os componentes dos carros actuais existem, sob a mesma configuração, ainda antes da Primeira Grande Guerra (VOS, 1990), época em que iniciam o domínio imparável do território.

O modelo mais popular no lançamento desta indústria, o Ford modelo T, posto à venda em 1908, venderá mais de 15 milhões de unidades, graças a um preço dirigido a todos e como objectivo de a todos chegar [o início da produção dita um valor de 850 dólares, mas quando Henry Ford (1863-1947) consegue construir um automóvel por hora, o preço desce para 290].

Na Europa, a produção em série de veículos automóveis tem início um pouco mais tarde. O precursor é André Citroën (1878-1935), na década de 1920, com o modelo tipo A, que confirma a mesma tendência para a vulgarização do novo meio de transporte. A Renault em França, a Austin e a Morris em Inglaterra, cedo seguem o mesmo caminho, no fabrico industrial de automóveis.

Para a indústria emergente, a estratégia define-se com a produção em massa e, nas décadas de 1920 e 1930, este veículo generaliza-se e torna-se bastante popular. No final da Primeira Grande Guerra o automóvel está já por todo o lado. Conquistara o espaço.

Entretanto, o revés que a Segunda Guerra Mundial lhe impõe será temporário (quando Hitler invade a Checoslováquia em 1939, a indústria automóvel pára durante oito anos, na Europa; e, de 1941 a 1946, nos Estados Unidos) - com o fim do conflito bélico, novos modelos reforçam a presença automóvel no território e nas cidades, respondendo aos anseios de uma população que os levará a todo o lado. Essas massas em movimento induzirão novas transformações espaciais, ao fazer da nova máquina um eficaz meio de transporte e, conseqüentemente, um catalisador das alterações territoriais.

Mas a acção directa não será o único vínculo entre o automóvel, a cidade e o território. A teorização assume-se como passo seguinte, lançando outras tentativas de acção, com maior ou menor sucesso, mas sempre com atenção à mobilidade. Neste campo, Le Corbusier (1887-1965) e Frank Lloyd Wright (1867-1959) são figuras de proa. A cidade que desejam a partir das potencialidades do novo veículo entra em ruptura com a definição urbana conhecida. Ambos visam uma nova síntese entre a vida, o suporte físico e a nova cidade, sustentada na admiração pelo automóvel.

As mudanças que – com maior incidência e de modo mais emblemático – são propostas pelos dois arquitectos, colocam-no (ao automóvel) – com maior evidência – face à brecha já referida no que a Portugal e a este mesmo contexto diz respeito. Não obstante, um momento importante confrontou-nos com a consciência de que, também no país, o automóvel terá sido uma peça importante para o desenho urbano e para alterar o pensamento sobre a organização e a produção espacial: esse momento foi a nossa pedra fundadora, o elemento-base de motivação para a presente dissertação.

Em 1999 concluímos uma investigação de mestrado que se centrou no estudo da evolução urbana de Tomar<sup>2</sup>. Esse momento-chave no conjunto de factores que motivaram a presente investigação - desenvolveu-se desde as primeiras marcas de assentamento urbano locais até ao século. XX e ao Plano Geral de Urbanização<sup>3</sup> que Carlos Ramos (1897-1969) realizou para a cidade. Como deixámos subentendido acima, a leitura desse plano assume-se como crucial para a escolha do rumo que a presente dissertação veio a assumir. Carlos Ramos, apesar de se afastar da cidade existente, criando na margem do rio que se lhe opõe uma outra “cidade”, dotada de elevada autonomia física, morfológica e compositiva, interage com a fundação urbana medieval e fá-lo de um modo que convocou toda a nossa atenção: as grandes alterações provocadas no tecido urbano ocorrem por conta do automóvel; isto é,

---

<sup>2</sup> José Cabral Dias (1999) – **A Evolução Urbana de Tomar: da margem esquerda à margem esquerda... fixando a margem direita ou uma leitura crítica dos acontecimentos**. Porto: Dissertação de Mestrado em Planeamento e Projecto do Ambiente Urbano apresentada à Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, Texto policopiado.

<sup>3</sup> O plano é idealizado no âmbito do programa de realização dos Planos Gerais de Urbanização, criado e regulado pelo Decreto-Lei 24 802, de 21 de Dezembro de 1934.

trata-se de demolições e alargamentos de ruas que o Arquitecto determina com o fim de alterar as condições de circulação, dotando-as de eficiência. As palavras que o Autor usa são claras: denomina os espaços em causa, depois de reconfigurados, como *artérias de circunvalação*<sup>4</sup>. Ou seja, trata-se de abrir *artérias de circunvalação* e de alterar o paradigma da cidade: afirma-se o desejo de lhe introduzir uma mudança, a que até mesmo o património<sup>5</sup> se tem de submeter e moldar.

Estávamos em 1942, num período de afirmação do automóvel – sobretudo em Portugal – numa época em que teorias para mudar a face das cidades para acolher este veículo já se haviam divulgado internacionalmente. Esta realidade e aquele olhar sobre Tomar despertaram o nosso espírito crítico, o interesse e a dúvida no que se refere às alterações a que teriam sido sujeitos as cidades médias e os pequenos aglomerados portugueses – o país real, diremos (para além das duas grandes cidades de Lisboa e Porto) –, isto com base nos mesmos pressupostos: os impactos impostos ou desejados pelo e para o automóvel.

Paralelamente, descobrimos em *Planos de Urbanização à Época de Duarte Pacheco*, da autoria de Margarida Souza Lôbo<sup>6</sup>, um outro elemento motivador para a dissertação. Se a consciência do que se passou na cena internacional e em Tomar se apresentava como a primeira via para convergir no tema da presente investigação, a obra em questão abria-nos uma outra, fundamental. Esse texto é seminal, no que diz respeito aos Planos Gerais de

---

<sup>4</sup> Na cidade, é proposta a correcção de alinhamentos em algumas ruas – antiga rua da Graça (Torres Pinheiro), antiga Levada (rua Everard) e, de forma mais vinculada, na Avenida Marquês de Tomar –, referidas na memória do plano como artérias de circunvalação.

<sup>5</sup> De acordo com os critérios elencados no Decreto-Lei, Tomar é não apenas uma sede de concelho, mas, também, um local de reconhecida importância histórica. Ficou determinado que as câmaras municipais teriam que sujeitar a elaboração de plano, não apenas as sede de município, mas, também, todos os aglomerados com mais de 2500 habitantes que houvessem registado um crescimento demográfico, entre recenseamentos, superior a 10%; ficaram ainda sujeitos ao Decreto-Lei os centros urbanos ou locais de interesse turístico, recreativo, climático, terapêutico, espiritual, histórico ou artístico a estipular por iniciativa governamental, como refere Margarida Souza Lôbo. Vd. Margarida Souza Lôbo (1995) – **Planos de urbanização à Época de Duarte Pacheco**. 2ª ed. Porto: FauPpublicações: 39.

A obra referenciada tem por base a dissertação de doutoramento em Planeamento Urbanístico realizada pela Autora. Vd. Margarida Souza lôbo (1993) – **Duas Décadas de Planos de Urbanização em Portugal, 1934-1954**. Lisboa: Dissertação de doutoramento apresentada à Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa, Texto policopiado.

<sup>6</sup> Vd. nota anterior, quanto à obra que precede e origina o livro citado.

Urbanização, resultantes do Decreto-Lei Decreto-Lei 24 802, de 21 de Dezembro de 1934 (criado por iniciativa de Duarte Pacheco<sup>7</sup>), mas, embora da maior relevância, a obra não toca o nosso campo de estudo. Os seus objectivos são fundamentalmente três:

1. contextualização histórica, processual e política;
2. estudo dos aspectos compositivos;
3. estudo dos modelos urbanos de referência.

Perante esse enquadramento e de acordo com o interesse que manifestámos, a nossa interrogação adensava-se; contudo, ficava sem resposta: qual o contributo do automóvel para a reformulação das ideias urbanísticas, neste programa de planeamento alargado a todo o país?

Adensando o interesse do tema, o século XX e Portugal – conjugadamente – manifestavam-se terrenos férteis e que em tudo nos interessavam. As contradições entre local e global; tradição e modernidade, isto é, a incorporação de um discurso e referências externas na produção espacial nacional, ainda num clima cultural pouco dado a interações com o exterior das fronteiras, configuravam um cenário suficientemente rico para enquadrar a nosso interesse e dúvidas sobre o papel que o automóvel poderia ter assumido no pensamento sobre a produção de referências, formas e organização de espaços urbanos.

As condições concretas sustentavam a pertinência das nossas motivações. Como veremos, a cidade portuguesa dos anos 30 é um lugar de problemas. É desestruturada. Tem falta de equipamentos e de infra-estruturas. Acumula inúmeros sinais de pobreza. Sobretudo, encontra-se sem preparação para lidar com o novo veículo. Assim, face ao quadro atrás descrito e a estas evidências, vemos identificado um campo de oportunidades: os planos Gerais de Urbanização mostram-se o terreno ideal para estudar as ideias de

---

<sup>7</sup> Duarte Pacheco, 1900-1943. Ministro das Obras Públicas entre 1932 e 1936 e, mais tarde, entre 1938 e o ano da sua morte (1943), período em que acumula estas funções com as de Presidente da Câmara Municipal de Lisboa.

urbanistas/arquitectos para ligar o automóvel e a cidade, já que esta é pela primeira vez pensada de modo sistemático e com alargada abrangência territorial, dos pequenos aos grandes aglomerados, de Norte a Sul. Duarte Pacheco cria bases para intervenção em mais de 400 núcleos urbanos de Norte a Sul<sup>8</sup>. O modo como o universo urbano nacional vai ser equacionado é, portanto, o ambiente exemplar para avaliar de que forma o pensamento urbanístico e o automóvel se vão cruzar e enredar em formas e soluções urbanas, mesmo que apenas tentadas e não concretizadas, no todo ou em parte. Essa escala de abordagem permitirá falar de tendências, divergências, linhas de pensamento comuns ou desalinhadas.

A pertinência de fundar esta investigação nos Planos Gerais de Urbanização é mobilizada por um outro factor. Num período em que o país expressa, já, a afirmação do automóvel nas ruas e em que está sujeito a novos conceitos espaciais e formais por acção de influências externas (comprovados na arquitectura, como dissemos no início) e que, em paralelo, no exterior se difundem novas teorias para pensar o território urbano a partir de conceptualizações motivadas pelo automóvel, os Planos Gerais de Urbanização são, com efeito, o objecto de estudo adequado. Face à falta de produção teórica no país, este programa é, sem dúvida, o campo privilegiado para observar o pensamento dos urbanistas/arquitectos que no período operam em solo nacional - num momento de aprendizagem mútua (de profissionais e do Estado) é aí que se fará teoria e doutrina.

De acordo com as palavras acima e tendo por epicentro os Planos Gerais de Urbanização – com base na selecção de um conjunto de casos de estudo que apresentaremos no capítulo em que os mesmos vierem a ser tratados - os objectivos da investigação consistem em estudar a conceptualização que se centra sobre o automóvel como móbil de construção ou organização espacial, isto na cultura espacial moderna e no período que se lhe seguiu, em Portugal, e segundo a dimensão intelectualizada da cidade. No campo das ideias e do pensamento – sublinhamos – pretende-se encontrar e definir episódios significativos de espacialização urbana a partir do automóvel: os conceitos, ideias e influências mais

---

<sup>8</sup> Vd. nota 5.

significativos que identificarmos nos planos como matéria do pensamento urbanístico serão, em si mesmos, esses episódios.

Concretizando, em paralelo com o que se passava em contexto internacional – em que o pensamento sobre a realidade superava a realidade em si mesma, com claro pendor especulativo, estetizado e fenomenológico - interessam-nos os conceitos e ideias que foram incorporados no pensamento urbanístico, como uma manifestação – dir-se-á, cultural - decorrente de novas possibilidades de movimento. Ou seja, pretendemos saber de que modo, a devoção, o gosto e o fascínio pelo automóvel – a leitura sobre novas necessidades - influenciaram o pensamento urbanístico e novas concepções espaciais de cidade ou para a cidade.

Em síntese, todo o trabalho se centra sobre a problemática que definimos: entre as décadas de 30 e 60, em Portugal, de que modo – com que instrumentos e formas – a devoção, o gosto, o fascínio pelo automóvel e as novas necessidades que este carrega influenciaram o pensamento urbanístico? Paralelamente, pretende-se determinar como, neste contexto, o país se posicionou relativamente ao contexto internacional – quais os pontos de convergência (determinados pela aplicação de conceitos ali encontrados e desenvolvidos) é que serão identificáveis – e como, no mesmo âmbito, a cultura urbanística se confronta com a cultura espacial portuguesa, ou seja, de que modo a cidade se confronta com a arquitectura: pretendemos perceber se a necessidade de pensar a incorporação de um novo meio de transporte é capaz de romper com as invariantes nacionais ou se, pelo contrário, valida permanências de um modo de pensar nacional.

Como adiantámos, o arco temporal, primordial e central, da investigação, define-se entre as décadas de 1930 e 1960. Para além da acção política que dá origem ao âmbito do estudo e que, de modo óbvio, contribui para balizar o período (em 1934 tem início o programa, como se viu), esta escolha baseia-se em dois factores fundamentais: durante as duas primeiras décadas do século passado, a prática arquitectónica e o pensamento sobre o espaço nacionais reflectem, sobretudo, o prolongamento da acção e pensamento do século XIX – só na passagem para os anos 30 se sentem os ecos do que de mais avançado se produzia fora

de fronteiras; os anos 60, como veremos à frente, são, por outro lado, de profundas alterações no pensamento arquitectónico e na concepção urbanística, com explosão de tendências e o fim do mito de que a cidade poderia ser programa, pensada como um acto de desenho tão determinado como foi tentado com os Planos Gerais de Urbanização; nesta década assiste-se, também, a uma profunda mudança na ocupação do território, alterando a correlação de forças entre o campo e a cidade, que a década seguinte fará acentuar-se.

As idiossincrasias dos dois períodos marginais excluídos rompem, portanto, o equilíbrio constatável no intervalo definido. Saliente-se, em defesa desta argumentação, que, apesar do retraimento imposto à expressão arquitectónica, entre o final da década de 30 e o da seguinte – pós Congresso de 1948 –, verifica-se, no intervalo definido, uma permanência de princípios que, ainda que interrompidos na década de 40, a segunda geração de modernos vai retomar e aprofundar.

Assim, o arco temporal define-se entre o arranque do programa dos Planos Gerais de Urbanização e o fim de um ciclo: o de que a cidade poderia ser totalmente reinventada a partir de novos conceitos espaciais e de uma nova expressão cultural ligada ao aparecimento do automóvel.

Como veremos, os anos 1960 recentram o debate em torno da cidade, mas o positivismo que acompanhou o olhar sobre a interacção da máquina com o espaço urbano, segundo a ideia de criação de uma nova ordem, entra também em falência. Sabemos que é nesta década que explode a automobilização na Europa; sabemos, todavia, que, em Portugal, essa explosão do número de veículos em circulação não ocorre antes do final da década de 1980 e início da de 1990, quando, justamente, se multiplicam as infra-estruturas e espaços para o automóvel. Mas esse é já outro tempo. Este fenómeno ocorre fora do debate em que nos queremos situar. Como dissemos acima, em Portugal e quando o uso do automóvel explode, estamos já fora do âmbito em que se acreditava que o automóvel poderia ajudar a reconfigurar radicalmente o território urbano. E é, justamente, nos ecos do debate internacional acerca das ideias modernas que crêem que a cidade seria outra, muito distinta, moldada pelos modernos meios de transporte automóvel, que pretendemos fixar o nosso enfoque. Interessa-nos dar um contributo para fazer luz sobre uma matéria pouco conhecida

como é a que se prende com o pensamento urbanístico na senda do ideário moderno, no país.

Esta investigação desenvolve-se com consciência de que as ideias sobre a realidade precedem a realidade em si mesma, ou seja, que o pensamento sobre o automóvel, no arco temporal definido, em Portugal terá mais expressão do que o número de automóveis em circulação. Trata-se de um cenário que se verificava, de resto, também nos países europeus mais desenvolvidos. O facto não impediu, aliás, que, em França, fossem criados, pelo discurso de Le Corbusier, modelos urbanísticos que radicalizavam o papel e a importância do automóvel – de forma tão notória o realizavam que pode dizer-se que eram modelos criados para o automóvel em movimento: não havia espaço suficiente para parar todos os veículos que ocupassem os numerosos, largos e expressivos viadutos.

Como expressámos, posicionamo-nos, portanto, no arranque do processo. O estudo da influência do automóvel sobre o território quando o seu número ganha efectiva importância e quando se disseminam as vias de comunicação que lhe são destinadas é já um outro âmbito. E, de qualquer modo, para estudar a realidade subsequente é imperioso conhecer a realidade que a precede. Como dissemos, é justamente no início da linha que nos posicionamos.

É identificável nesse ponto-chave a pertinência deste estudo. Não ignoramos que o automóvel não era ainda factual no intervalo temporal definido: embora o mesmo fosse já uma realidade no país e nos aglomerados, a sua pressão sobre o território não era expressiva em número de unidades em circulação. Contudo, esse facto é relativizável. A pertinência que destacamos posiciona-se na esfera cultural: decorre da importância de, no campo da cultura espacial internacional do século XX, se pretender perceber como, num momento em que o automóvel se assume como peça fundamental para moldar ideias para modelos de cidade e para o entendimento dos espaços urbanos, esse mesmo tipo de ideias contribui para influenciar o pensamento disciplinar em Portugal, isto no mesmo âmbito; a partir daqui, destaca-se a possibilidade cumulativa de, fazendo uso das ideias de transformação urbanística determinadas com o automóvel - e tal como já se disse -, verificar de que modo o pensamento sobre a cidade espelha o pensamento sobre a arquitectura. Ou seja, a



pertinência da presente investigação é mobilizada pelo contributo que este estudo permitirá dar para definir melhor os contornos da cultura espacial do século XX, tanto no que diz respeito à cultura urbanística – com o propósito de entender como é que surge encarada e equacionada a cidade, no momento em que o automóvel permite transformá-la segundo novos códigos e espaços – como, também, no que se refere à cultura arquitectónica – para clarificar o modo como esta (a cultura arquitectónica) e aquela (a cultura urbanística) se aproximam, e confirmam abordagens e conceitos convergentes. Isto transporta ainda a relevância desta investigação para um outro nível: a partir do *input* do automóvel para a cultura urbanística que se afirma durante o Estado Novo, será possível aferir de que modo a cidade (enquanto conceptualização de um contexto físico) valida as contradições e hesitações entre progressismo e tradição verificáveis noutros âmbitos da cultura e da actuação do regime de Salazar. Em suma, apesar do âmbito deste estudo espelhar uma realidade idealizada, este está, ainda assim distante da utopia e é fundamental para compreender um capítulo fundamental da cultura espacial do Século XX, podendo, acrescidamente, abrir pistas para o estudo do que veio a passar-se ulteriormente.

A metodologia que seguimos para a concretização desta investigação dá resposta ao modo como os planos nos interpelam e nos suscitam um olhar crítico ou uma reacção. Os desenhos, praticamente “mudos” complementam e apoiam o discurso, mas possuem um papel menos importante para identificar as marcas (tentadas, sublinhamos) do automóvel sobre o território. Com efeito, não serão o instrumento fundamental ou central do trabalho e reflexão, porque os planos, como objectos concretos, desenhados, equívocos, não revelam muito. Diremos, sim, que nos colocam face à manifestação de intenções, de um discurso sobre o automóvel, mais do que de realizações concretas e finalizadas e com determinação para construir um todo encerrado em si mesmo, modelos explícitos ou resultantes de teorias ou conceitos postos em prática inequivocamente e sem reservas. E, na verdade - estando sujeitas a eclectismo, sendo híbridas -, as propostas de desenho não comunicam com total clareza as intenções e motivações, que nunca chegam a ser radicais ou determinadas para avançar num só sentido: com efeito, podemos reconhecer e afirmar que, embora

equacionado, o automóvel não ressalta evidente e com clareza no traçado ou desenho urbanos. Em claro contraste, identificamos *a palavra escrita* como instrumento primordial de análise e trabalho: esta, sim, fala-nos de intenções, de desejos, de motivações, de objectivos, de alterações de paradigma para concretização de novos espaços de vida para o Homem, servido pela nova máquina. O discurso escrito é, sublinhamos, rico desse ponto de vista, evidenciando o que nos desenhos não se mostra ou se esconde sob outras capas (como o são, claramente, os modelos urbanos, que nunca rompem totalmente com a tradição).

Mobilizados pelo matéria que suporta o nosso estudo – a palavra - é também através desta que fundamentaremos a construção do nosso percurso argumentativo. Se é a mesma que nos dá pistas sobre o que os pensadores do espaço ambicionaram quando se tratou de incorporar o automóvel no seu discurso e ideias, é também através da palavra que nos movimentaremos pelos factos e construiremos o discurso. Sendo a nossa formação em arquitectura, temos plena consciência do papel do desenho para a expressão, dedução e comunicação de ideias. Mas é na posse dessa mesma formação que temos igual consciência do papel da palavra para a construção do pensamento: a palavra também faz arquitectura. Esta asserção é particularmente clara quando se trata de conceitos. Os conceitos são, eles próprios, instrumentos de construção e expressão de ideias espaciais. Mas se esta afirmação é clara de um ponto de vista genérico e faz sentido no contexto desta investigação e no âmbito do material que a suporta, terá, ainda assim, pertinência objectivá-lo com um exemplo clarificador. Convocamos para este ponto do texto novamente os dois autores que mais radicalmente se expressaram sobre uma nova cidade para o automóvel: Le Corbusier e Frank Lloyd Wright. Os escritos que nos legaram a propósito do tema servem-se do discurso para transmitir ideias espaciais que se mostram claras na sua expressão escrita, sem recurso sistemático ao desenho - trata-se de conceitos que os dois definem e expressam em extensas passagens textuais (falamos de *Manière de Penser l'Urbanisme*, de 1946, e de *Urbanisme*, de 1925; bem como de *The Future of Architecture*, de 1953, respectiva e designadamente). A identificação com esse universo, dos dois autores, é imediata: ao invés de realizações concretas e acabadas, serão também conceitos espaciais que os Planos que mobilizaremos para as nossas páginas nos oferecem para identificar, decodificar e

classificar. Esses conceitos serão a nossa matéria de estudo e trabalho e serão os mesmos a guiar a construção do nosso discurso.

Para a prossecução da investigação, socorremo-nos primordialmente de fontes documentais primárias, depositadas no Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano: referimo-nos, em primeira instância, às Memórias Descritivas, aos Inquéritos e Relatórios de Análise (por parte do Estado) e, claro, às Peças Desenhadas dos diversos planos que constituem os casos de estudo - a palavra escrita procurará apoio na sua conformação tangível, e, assim, os desenhos dos planos acompanharão um discurso que, todavia, se mostra mais rico, útil e vigoroso do que o seu correspondente físico. Complementarmente, recorreremos à Biblioteca e Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas Transportes e Comunicações: aí estão alojados os Pareceres do Conselho Superior de Obras Públicas, peças fundamentais para nos auxiliar na leitura dos planos e das motivações de projecto.

Realizada uma primeira abordagem introdutória, partimos para este estudo com convicção de que a prática projectual portuguesa, no contexto da cidade, não deixa de equacionar a importância e o papel do automóvel de modo integrador, isto é, como ferramenta que se sintetiza com os espaços, ao contribuir para os alterar.

É certo que, em Portugal, as primeiras e notórias experiências urbanas de cariz moderno tiveram lugar muito tardiamente; cumulativamente, as manifestações modernas inaugurais são, no nosso país, muito centradas no objecto ou, quando a arquitectura ganha uma outra dimensão, mais urbana, o resultado apresenta-se com evidente marca clássica (Instituto Superior Técnico<sup>9</sup>, por exemplo).

Como se mostra claro, além do mais, no período definido, a produção teórica nacional não possui expressão que rivalize com os modelos urbanos que de forma mais radical são elaborados por Le Corbusier (*Ville Contemporaine* – 1922; *Ville Radieuse* – 1924) ou Frank Lloyd Wright (*Broadacre City*, 1932-1959). Na verdade, os arquitectos portugueses não são activos na produção teórica. Os vários autores que se têm dedicado ao estudo da cultura

---

<sup>9</sup> Porfírio Pardal Monteiro, 1927-1935.

arquitectónica portuguesa afirmam-no e Nuno Portas coloca-o em destaque para justificar a “falência” do *primeiro modernismo português*<sup>10</sup>. De modo mais veemente do que outros, Portas atribui (1973) à falta de suporte teórico de um entendimento da cidade o insucesso da renovação tentada na arquitectura, que, a existir, lhe teria dado outra força.

Mas qualquer tipo de limitação vem reforçar, cremos, a escolha que realizámos. Sublinhamos que a ausência de escritos de base teórica transfere para o âmbito dos planos o papel que aquele tipo de textos poderia desempenhar. As Memórias Descritivas e demais textos produzidos no âmbito da realização dos Planos são os factos que permitirão medir, avaliar e compreender melhor o pensamento urbanístico dos diversos autores envolvidos e do país – dir-se-á. Como se disse atrás, num momento de aprendizagem mútua – de profissionais e do Estado – é aí que se fará teoria e doutrina.

Em síntese, ao centrar a atenção nos Planos Gerais de Urbanização, o estudo pretenderá perceber, entre as décadas de 1930 e 1960 e no nosso país, o modo como o automóvel terá sido uma peça-chave no entendimento do pensamento urbanístico. E como defende Nuno Portas e lembra Ana Tostões:

“(…) só a partir de uma análise histórica detalhada se poderá reivindicar a intangibilidade dos melhores episódios arquitectónicos ou urbanísticos (...)” (TOSTÕES, 2004: 10).

Só a partir dessa intangibilidade, diremos, fará sentido olhar para a cidade contemporânea e compreender a sua transformação actual e futura ou mesmo - no âmbito deste estudo – observar o papel do automóvel sobre o território no momento em que este veio a ganhar importância efectiva e não apenas desejada ou pensada. Assim, o contributo que esperamos dar para o alargamento das leituras diacrónicas da história e da cidade vem reforçar os argumentos em que, atrás, fundámos a pertinência da presente investigação.

---

<sup>10</sup> Expressão cumumente aceite pela historiografia arquitectónica portuguesa para se referir às transformações nos códigos linguísticos que surgem a partir dos anos 20 e se afirma com maior vigor nos anos 30 e até ao final desta década, e que será apoiada pelo Estado Novo.

Neste trabalho, localizamo-nos em sintonia com Manuel Graça Dias, para melhor conferir rigor semântico ao discurso.

Invocamos as suas palavras, para clarificar um entendimento fundamental:

“Entendemos cidade, neste contexto, como a reunião das diversas espacialidades físicas e construídas de que os homens se socorrem para fazer frente ao ambiente natural, de modo a partilharem as diferentes práticas sociais que vão acordando através da História. Aglomerado, povoado, aldeia, vila, cidade, metrópole, megalópolis, tudo (por agora) (...) significará (...) cidade (...)” (IDEM: 21).

Trata-se do que Claude Lévi-Stauss, designa por “grande família de um reino acrescentado pelo homem à natureza: o reino urbano”<sup>11</sup> (apud IDEM, IBIDEM).

E será com esta referência a *cidade* e *urbano* – entendidos com o alargamento a que acima estes conceitos são sujeitos – que abordaremos os diversos casos de estudo seleccionados.

Dada a origem internacional dos fenómenos de transformação urbana com base no automóvel como novo veículo transformador do território, será imperioso estudar o surgimento e desenvolvimento destes fenómenos, no que se refere às principais fases e à interacção com a cultura espacial: perseguir-se-á a clarificação de conceitos e de momentos-chave. Fá-lo-emos com base nos autores que mais contribuíram para a interpretação do tema. Este primeiro momento consubstanciar-se-á – em si mesmo e pelo panorama que dará da importância que o automóvel adquire para a conformação e desenvolvimento do fenómeno urbano (segundo diversas tendências e mecanismos) –, consubstanciar-se-á, dizíamos, como enquadramento temático para o restante texto, fornecendo uma grelha temática que balizará os temas e conceitos espaciais emergentes dos casos de estudo.

---

<sup>11</sup> Claude Lévi-Strauss [(1955) 1993] – [Tristes Tropiques] **Tristes Tópicos**. Lisboa: Edições 70: 102. Acrescidamente, cabe aqui fazer um esclarecimento. Sabemos que essas palavras, hoje, se aplicam a realidades tão distintas como Pinhel ou Beijing, Meda ou Tóquio. É verdade, no entanto, que no período que estudamos, se está ainda distante da urbanização extensiva e que, portanto, o seu uso não suscita equívocos em relação ao objecto referenciado.

A complementar a fase inicial, recorreremos aos textos e autores mais significativos para determinar o conhecimento sobre a cidade portuguesa, nas transformações – sobretudo ao longo do século XX (mas sem esquecer antecedentes relevantes) – motivadas por novas correntes de pensamento e a urgência – conceptual e funcional – de a adaptar a novos meios de transporte e de conquistar o espaço pela mobilidade.

Os dois momentos darão forma e conteúdo ao Estado da Arte, realizado no Capítulo II.

O Capítulo III serve de enquadramento: terá como objectivo fazer aproximação à realidade portuguesa no que se refere à actividade de planeamento ao longo do século XX e nos momentos que a antecedem, bem como perceber o desenvolvimento e importância da presença do automóvel e da sua utilização até ao momento em que é lançado o programa de elaboração dos Planos Gerais de Urbanização.

Um primeiro subcapítulo pretende enquadrar o país – pela via do ideário do Poder – no que se refere às contradições permanentemente latentes. A oposição entre uma via de promoção do tradicionalismo e das virtudes do mundo rural e uma outra, entusiasta do progresso e da industrialização, dar-nos-ão pistas para seguir o caminho do automóvel pela cidade.

O subcapítulo seguinte terá como suporte a intenção de entender a divulgação do pensamento urbanístico em Portugal ao longo do Século XX, de acordo com o arco temporal que definimos para a investigação. A “matéria-prima” utilizada define-se com as principais publicações periódicas: *Arquitectura*, *Binário* e *Urbanização*. Este momento conduz-nos para um conceito fundamental nos temas divulgados: a estetização do automóvel, a intangibilidade que, associando-se-lhe, vai remeter o pensamento para o campo da subjectividade, das aspirações e do desejo, como ali referiremos.

Este mesmo momento permitirá, também, definir com maior certeza o limite superior do arco temporal estabelecido.

Um outro subcapítulo, dedicado aos Planos Gerais de Urbanização terá desenvolvimento autónomo e servirá uma contextualização mais precisa da investigação – será antecedido de um outro, que enquadra o essencial da actividade de planeamento na passagem para o século XX.

Segue-se um enquadramento da cidade Lisboa, no âmbito das transformações urbanas operadas sob o signo do Estado Novo<sup>12</sup>. Procurar-se-á perceber que ideias o regime põe em marcha para tentar a transformação da capital, no novo momento político e social. O subcapítulo em questão serve de enquadramento do tema central da dissertação e, sendo fulcral, remeterá os temas abordados e as suas sínteses para a conclusão, onde serão cruzados com aqueles que resultarem dos casos de estudo.

O Capítulo IV corresponde ao corpo central da investigação. Define-se com suporte em 26 casos de estudo: são núcleos urbanos de dimensões, escala, número de habitantes, importância, distribuição geográfica e actividades chave contrastantes. A palavra escrita, a dos autores, usada nos textos dos planos, dar-nos-á chaves para perceber opções, formas, modelos, convicções no que se refere ao automóvel e à sua capacidade de circulação pelo território urbano, em articulação com o exterior deste.

Para esta compreensão, não basta ler os autores. É necessário fazer luz sobre a realidade prévia aos planos que o Estado quer ver transformada, bem como observar o posicionamento da Tutela face às alterações defendidas pelas opções de desenho urbano. Só essa percepção mais alargada permitirá ler o fenómeno sem equívocos.

O momento seguinte é ocupado com a Conclusão.

Um primeiro subcapítulo fará uma síntese das ideias e artefactos chave identificados para transformação da realidade urbana de acordo e/ou obedecendo com e ao automóvel.

Um segundo momento estabelecerá uma leitura cruzada com o pensamento espacial fora do âmbito circunscrito da cidade. O alargamento à arquitectura permitirá situar com maior rigor as permanentes hesitações entre progressismo e conservadorismo, bem como a invariável tendência para o compromisso sem ruptura absoluta, identificadas no corpo central da investigação. Os autores e textos que suportam esta procura são os mais

---

<sup>12</sup> Este é o modo como o regime instituído pela Constituição de 1933 se auto-intitula. O intervalo de tempo do Estado Novo considera-se compreendido entre 9 de Abril de 1933 (data de entrada em vigor da Constituição) e o Golpe Militar de 25 de Abril de 1974. Cf., Fernando Rosas; J. M. Brandão de Brito (1996a) – **Dicionário de História do Estado Novo**. Lisboa: Bertrand Editora. Vol. I: 315.

significativos na procura de caracterização e entendimento da arquitectura do século XX português, tendo em conta o contexto e o período estudados.

Por fim, segue-se a Bibliografia usada para a investigação e a redacção do texto.

A estrutura apresentada dá forma e conteúdo ao Volume I. O Volume II contém os anexos. Trata-se de textos e dados que se mostraram relevantes para a realização da dissertação ou que a suplementam.

O Anexo I inclui as peças desenhadas referentes aos planos de Lisboa a que é feita referência no subcapítulo 3.3.5..

O Anexo II contém um conjunto de desenhos (dos casos de estudo) que visam complementar a leitura do texto e das imagens do Capítulo IV.

O Anexo III reúne sete planos que, não sendo primordiais para o desenvolvimento do presente estudo, validam e complementam os dados e a argumentação alinhados no texto da investigação, dando-lhe maior consistência.

O Anexo IV contém elementos estatísticos que visam dar suporte aos casos de estudo.



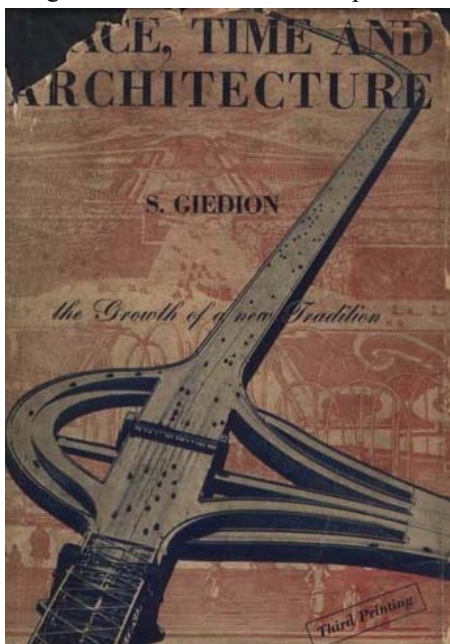
**Episódios significativos de espacialização urbana a partir do automóvel**  
os Planos Gerais de Urbanização [1934 -1960]

**Imagem 1** – Sigfried Giedion; Space, Time and Architecture: The Development of a New Tradition.

Capa da primeira edição (1941), realizada por Herbert Bayer, a partir da estetização do *parkway*, (símbolo do binómio espaço-tempo na conceptualização do movimento).

**Imagem 2** – Carros parados num restaurante *Drive-in*; Hollywood, 1936.

O automóvel como dado de uma nova concepção da vida e da apropriação do espaço: fotografia de Alfred Eisenstaedt para a Life.



## **2 O lugar do automóvel na cidade: ideias, temas e conceitos chave.**

### **2.1 Estado da arte: contributos internacionais – a historiografia urbanística.**

#### **2.1.1 Nota introdutória.**

---

Nesta parte do texto, focar-nos-emos na abordagem que a historiografia da cidade faz do automóvel. Procuraremos elencar o discurso que os diversos contributos montaram sobre este veículo, como via para a definição de ideias sobre a cidade e sua construção.

A partir do século XX, as principais alterações na arquitectura e na sociedade encontram-se na dependência de fortes mudanças nos métodos de produção. A Revolução Industrial, dentro dos ciclos históricos – marcada por um desenvolvimento sem precedentes na produção e no consumo, bem como por um radical salto demográfico – abre portas à mecanização sistemática da sociedade e este processo trará consequências incontornáveis à organização do território, sempre sujeito, a partir de então, a enormes transformações, leituras e entendimentos evolutivos.

Com os novos métodos de produção – fazendo recair sobre a tecnologia os avanços científicos – com uma população em permanente e rápido crescimento, nada mais será como no passado; os processos de organização e utilização espacial, tão-pouco. E o corte que se estabelece a partir deste período histórico (BENEVOLO, 2006) provoca o início de uma aproximação interpretativa e crítica ao espaço urbano – ao território no seu todo – a partir da mobilidade, nem sempre mecanizada, mas, diremos, entendida com o olhar habituado a observar as transformações operadas pelo automóvel, ou seja, a partir do transporte individual, daquele que maior independência fornece, que maior difusão tem sofrido, e que mais amplo fascínio tem exercido sobre os projectistas, a crítica e os cidadãos. Tanto mais forte é este argumento, quanto mais atentarmos que, ainda antes do aparecimento do transporte mecanizado, é registável um desejo de ultrapassar a realidade, a partir da idealização de novos cenários. Estes mecanismos não são distintos em Paris, na cidade oitocentista, ou em Portugal, com os Planos Gerais de Melhoramentos e em antecipação – no plano puramente conceptual – do que virá a ser o desejo de profissionais e

políticos no que refere à mobilidade automóvel, enquanto expressão estética e instrumento de acção sobre o território.

A abordagem que a historiografia faz do automóvel é diversa de autor para autor e, no que se refere à perspectiva autoral, é diferente de obra para obra: nalguns casos, mais ideológica; noutros, mais distanciada e fria, noutros ainda, mais apologética. De qualquer forma, a exposição da importância do automóvel para a conformação de modelos ou de quadros de actuação quotidiana – de e para a vida – é uma evidência tão forte quanto a evolução dos conceitos de cidade. Para a sua plena interpretação e/ou alinhamento diacrónico os autores recuam até antes do aparecimento e divulgação massiva do automóvel, num exercício que se mostra já dedutivo de outras medidas e em antecipação de um outro contexto, procedimento que, claro, surge moldado pela realidade que vêm a conhecer, seja pela experiência, seja pela evidência do tempo em que se inserem, premonitório da evolução pensada. Os autores e as obras que a seguir alinhamos confirmam estas conclusões e fornecem um panorama alargado da importância urbanística que o automóvel adquiriu ao longo do tempo ou, complementarmente, um conjunto das leituras que a crítica e a história fizeram desse processo (o que, como se revelará, não é exactamente o mesmo).

Para um entendimento total dos antecedentes da cidade no âmbito em que nos propomos estudá-la, as próximas páginas são uma etapa forçosa e mostram diversos modos de actuação do automóvel no espaço, e diferentes vias de conformação do pensamento sobre a cidade. O percurso pelos autores permite perceber o condicionamento que o transporte automobilizado produz relativamente ao território e, muito particularmente, ao espaço urbano. Conhecer-los e às obras é tomar contacto com esses processos.

Focar-nos-emos no período coincidente com o arco temporal que definimos para o nosso estudo, sem deixar, contudo, de equacionar antecedentes ou o fecho de ciclo, já nos anos 1960. Esta estratégia serve para identificar mais determinadamente o modo como a historiografia ou a crítica constroem o olhar sobre o automóvel; ou seja, permite perceber como é entendido o fenómeno de consolidação deste veículo como mecanismo

transformador do espaço urbano, bem como ajuda – a mesma estratégia – a perceber como ocorre a dissolução deste veículo com outros dados, isto ao perder a importância enquanto base de conceptualização de modelos, o que sucede com o ocaso da década de 1950; nesse sentido, o período moderno terá uma centralidade evidente nesta parte do texto.

---

#### 2.1.2 Contributos.

Em 1915, Patrick Geddes, no livro *Cities in Evolution* (1960), chama a atenção para o facto de as novas tecnologias – incluindo o motor de combustão interna – já estarem a contribuir para que as grandes cidades se dispersassem.

O enfoque do Autor sobre a região é já um sinal premonitório da importância do automóvel para uma cada vez mais dilatada abrangência territorial nas dinâmicas de estruturação do habitat humano.

Giedion, em 1941, escreve *Espaço, Tempo e Arquitectura*<sup>13</sup> (1982).

O aspecto que mais nos interessa sublinhar no discurso do Autor reporta-se à aposta que faz no automóvel como um meio de transporte que supera a mera utilidade e os aspectos práticos, ao tornar-se num instrumento de deleite que deverá encontrar paralelo e suporte no *parkway*. E Giedion enaltece a beleza que resulta do movimento fluido e contínuo, quer do automóvel deslizando sobre as pistas que percorre, quer da continuidade destas no meio físico de suporte<sup>14</sup>. É a motivação estética no auge da sua expressão.

---

<sup>13</sup> *Space, time and architecture (the growth of a new tradition)*, 1941.

<sup>14</sup> “O *parkway* humaniza a estrada, adaptando-se aos acidentes do terreno para poder captá-los, subindo e descendo as pendentes e emergindo totalmente na paisagem.” In *Ibidem*; trad. do autor.  
“(…) Vistas aéreas permitem mostrar o grandioso movimento do *parkway*, a beleza do seu traçado, a agradável continuidade das suas curvas; mas só manejando o volante do automóvel é possível dar conta do seu verdadeiro significado. (...) O condutor goza de um pleno domínio e, a máquina, de liberdade. Subir e descer pelos prolongados declives em curva produz uma dupla sensação: a de encontrar-se unido à terra, e ao mesmo tempo de se elevar acima dela.” Siegfried Giedion (1982) – **Espacio-Tiempo en la Urbanística**. In *Espacio, Tiempo y Arquitectura*, Madrid: Editorial Dossat: 769-972; trad. do autor.

Em 1960, Leonardo Benevolo (1996) edita *Historia de la Arquitectura Moderna*<sup>15</sup>.

Nesta obra o Autor deixa expressas alterações de contexto que conduzem sempre à transformação territorial com base na infra-estruturação, sobretudo a que visa incrementar a mobilidade, a maior capacidade de movimento no espaço urbano e, desse modo, a que o amplia através de um novo significado atribuído ao binómio espaço-tempo.

Em 1993, em *A cidade Na História da Europa*<sup>16</sup> (1995), o mesmo autor faz notar que a sequência das alterações não tem uma linha de desenvolvimento pacífico. A cidade não se preparara para uma ocupação realizada em moldes completamente distintos e as rupturas constituem, no entendimento de Benevolo, o fim antecipado.

No cenário que Benevolo evidencia, interessa-nos relevar, sobretudo, o direccionamento do território, com o automóvel, no caminho de uma sociedade marcadamente urbana, em que o transporte, a circulação, a velocidade, assumem um novo papel, com responsabilidades acrescidas na orientação de novos quadros de vida dos cidadãos, muito mais sujeitos à experiência individual na descoberta e experiência do território, e, agora, regulados por nova relação espaço-tempo, ora conceptualizada e experimentada apenas no plano teórico, ora decorrente de necessidades no plano concreto da experiência quotidiana.

Em 1961, o olhar de Jane Jacobs, em *Morte e Vida de Grandes Cidades*<sup>17</sup> (2000), surge na esteira do fim dos CIAM<sup>18</sup> e é conformado pelo cepticismo face às ideias defendidas de modo mais radical para a cidade moderna – o urbanismo dos quatro pontos da cidade funcional.

A Autora propõe uma releitura da cidade contra o dogma moderno. O automóvel é apenas – juntamente com os artefactos de mobilidade que o suportam – mais uma peça, entre tantas,

---

<sup>15</sup> *Storia dell'architettura moderna*, 1960.

<sup>16</sup> *La città nella storia d'Europa*, 1993.

<sup>17</sup> *The Death and Life of Great American Cities*, 1961.

<sup>18</sup> Congresso Internacional da Arquitectura Moderna.

a equacionar na construção do espaço urbano. O tom das palavras é marcado, na viragem para a década de 60, pela convergência com o discurso do referido termo dos CIAM: o fim dos grandes gestos abstractos e puramente estéticos ou conceptuais.

Lewis Mumford, em 1961 e *A Cidade na História*<sup>19</sup> (1982), mostra-se um detractor da cidade do automóvel. Defende a *Unidade de Vizinhança* para uma escala que julga adequada e se deve defender deste veículo. A cidade deve ser hierarquizada, preservar a escala pedonal e a vida nos espaços tradicionais.

Em 1965, Françoise Choay, na obra *Urbanismo, Utopias e Realidades*<sup>20</sup> (1992) coloca em evidência o poder de transformação territorial do automóvel ao longo de todo o século XX, com particular ênfase em princípios estéticos e plásticos para a consolidar.

Segundo torna visível, todo o discurso arquitectónico-urbanístico se reporta ao automóvel: é sempre perseguido o aumento de eficácia deste veículo.

A Autora coloca em evidência os equívocos cometidos na abordagem à natureza e verdadeiro âmbito do urbanismo. Choay nega a possibilidade de o encarar como ciência rigorosa. A ideia de um urbanismo científico não passa de um mito da sociedade industrial a que as pretensões dos teóricos, mas apenas essas, deram suporte. No nosso âmbito restrito, fica claro que o automóvel, produto estetizado dessa sociedade industrial, é, também ele, um gerador de mitos, e que a importância que lhe foi atribuída para a transformação da cidade, numa perspectiva universal, não consegue vencer o embate da realidade, que o aprisiona e afasta da utopia.

Em 1978, Paolo Sica (1981) – *História del Urbanismo, El Siglo XX*<sup>21</sup> – faz ressaltar mudanças de estratégia e pensamento na utilização do território: mais teóricas, umas;

---

<sup>19</sup> *The City in History: Its Origins, Its Transformations, and Its Prospects*, 1961.

<sup>20</sup> *L'Urbanisme, Utopies et Réalités*, 1965.

<sup>21</sup> *Storia dell'urbanistica. Il Novecento*, 1978.

marcadas por factos político-ideológicos, outras; claramente pragmáticas, as restantes. E das suas palavras ressalta o papel fundamental que o automóvel assumiu para a reformulação das ideias sobre a cidade, com especial empenho, fazemos notar, em escolhas estéticas ou apologéticas.

Curtis (1981), em *Modern Architecture Since 1900*, embora não aborde em detalhe as implicações do automóvel sobre a cidade, põe em relevo uma questão primordial nas respostas que a arquitectura moderna constrói para lidar com esta máquina. Mais do que obedecerem a um rigor científico ou se revelarem inelutáveis, as ideias são resultantes de um enfoque subjectivo e colocam o centro da discussão no plano estético, suporte da argumentação que Curtis constrói. Em síntese, fazem regressar ao claro partido estético que rodeia a aproximação da arquitectura, como da cidade, ao automóvel, nas manifestações onde se evidencia uma maior radicalidade.

Em 1996 e com *Cidades do Amanhã*, Peter Hall<sup>22</sup> (2007) aprofunda a relação do automóvel com a construção do espaço urbano; fá-lo a partir de motivações que se distanciam do funcionalismo estrito e migram para matérias, tanto de âmbito estético, como ligadas a realidades mais intangíveis e conceptuais. São estas que destacamos na obra. E, neste âmbito – conceptualizado –, com a passagem à prática de formulações teóricas de valor universal, o Autor declara estarmos face a modelos pensados como manifestações eminentemente estéticas – manifestos sem ligação necessária com a realidade, diremos.

Em 1998, o mesmo autor (HALL, 1999) coloca-se noutra plano da relação entre a cidade e o automóvel. Em *Cities in Civilization*<sup>23</sup>, procura relacionar o nascimento e desenvolvimento de uma indústria – a do automóvel – nos Estados Unidos, com a cidade de Detroit, ou seja, é estabelecida a relação entre o crescimento e desenvolvimento do

---

<sup>22</sup> *Cities of Tomorrow: An Intellectual History of Urban Planning and Design in the Twentieth Century*, 1996.

<sup>23</sup> 1ª ed. 1998.



automóvel enquanto produção de um novo produto e o paralelo desenvolvimento e crescimento da cidade<sup>24</sup>.

“O carro ajudou a mitigar o isolamento e o aborrecimento” (IDEM, IBIDEM: 415; trad. do autor).

Esse corolário atribuirá uma maior importância à obra de Hall, tornando significativa a importância do desenvolvimento do automóvel como uma indústria de massas que, só por si, determina novos significados territoriais, de difusão alargada, diremos.

Em síntese, na obra de Hall sublinhamos o destaque dado à automobilização como factor de mudança territorial, tanto no plano conceptual, como na realidade – com pragmatismo (neste caso) –, fazendo-o, diremos, com formas urbanas e resultados distintos e entre a cidade controlada e circunscrita, e a sua dispersão e alastramento territorial.

A ligação entre o automóvel, o desenvolvimento de novas tipologias comerciais e as transformações urbanas relacionadas com o comércio (na busca de adaptação à procura crescente de uso deste veículo) são o tema central da obra de Richard Longstreth, intitulada *City Center to Regional Mall, Architecture, The Automobile, and Retailing in Los Angeles, 1920-1950* (1998).

O automóvel assume-se como fórmula para entender o território, lê-se na obra. Mas Longstreth põe em evidência, sobretudo, que a conceptualização ou desenvolvimento de modelos teóricos não é aqui importante, sendo esse o destaque que a obra merece. A explicação do fenómeno deve ser encontrada no pragmatismo e reacção face à realidade já

---

<sup>24</sup> Segundo o Autor, Detroit era já um meio inovador, com um importante sistema redes que se aprofunda com a acção dos pioneiros do automóvel para explicar o fenómeno, concorrem vários factores (segundo os historiadores da indústria e a cuja argumentação Hall recorre). Destacam-se, nessa linha discursiva, o surpreendente número de inventores e manufacturas nascidos na cidade ou perto desta (Ford, Olds, Buick, King, Leland). Ou seja, segundo a argumentação, esse sucesso fica a dever-se a factores de personalidade e liderança nos negócios e, como conclui Hall, o triunfo de Detroit é o triunfo de poucas individualidades. Mas não só. No campo do desenvolvimento urbano, a dinâmica da cidade capta capital e outras indústrias, adensando-lhe a atractividade. Outros, de outras zonas, são atraídos a Detroit. A razão básica para essa ocorrência é o facto de Detroit ter entrado na produção em massa e de os seus competidores não o terem feito.

Embora esta cidade não estivesse isolada no domínio da produção automóvel, cedo assume a liderança, como demonstra o Autor ao afirmar que em 1905 era já o principal centro nesse sector. Cf. Peter Hall (1999) – **The Mass Production of Mobility: Detroit 1890-1915**. in *Cities in Civilization*. London: Phoenix Giant.

pouco estável: uma população que se espalha territorialmente, com poder de mobilidade aumentada, com rendimentos e tempo disponíveis, num primeiro momento; as dificuldades que o automóvel coloca a si mesmo e aos comerciantes da Baixa de Los Angeles, em articulação com aquelas condições (favoráveis para a alteração de paradigma), consolidam a mudança<sup>25</sup>.

Mesmo com pragmatismo, o automóvel altera o território. “(...) A população tornou-se fluida” (WHITNALL, Gordon apud IDEM: 15; trad. do autor)<sup>26</sup>.

Eric Mumford (2000) muda a objectiva e foca-se na evolução das ideias de transformação urbana ao longo do período de realização dos diversos Congressos Internacionais da Arquitectura Moderna (CIAM).

Em síntese, o Autor permite fazer uma viagem pelo papel do automóvel no âmbito do debate dos CIAM: desde os tempos do heroísmo e de uma cidade moldada para satisfazer o pioneirismo do novo veículo, o avanço das décadas para um novo realismo vai colocá-lo como apenas mais um dado para construção da cidade. No processo, a aproximação à satisfação de necessidades, ao concreto da vida, afasta-o da manifestação estética pura a que se colara inicialmente.

Fechamos com uma alteração da ordem cronológica. Fazêmo-lo para colocar em evidência, sublinhar e acentuar o surgimento do automóvel com uma nova carga simbólica.

Em 1960 e com *Theory and Design in the First Machine Era*<sup>27</sup>, Reyner Banham (1977) propõe um percurso através das duas primeiras décadas do século XX; trata-se de uma

---

<sup>25</sup> O congestionamento e a falta de estacionamento bloqueiam o *downtown*; a resolução do estacionamento, colocada nas mãos de privados, é cara (os automóveis consomem demasiado espaço quando estacionam e manobram, face ao número de pessoas transportadas); os elevados preços dos terrenos forçam os operadores económicos ao aproveitamento máximo das suas parcelas e a concentrar-se no seu *core business*; a saída foi a procura de localizações alternativas, próxima da população onde o automóvel pudesse circular livremente.

<sup>26</sup> A afirmação é produzida em 1927. Gordon Whitnall é director do Departamento de Planeamento Urbano de Los Angeles e entusiasta da descentralização. Vd. Richard Longstreth (1998) – **City Center to Regional Mall: architecture, the automobile, and retailing in Los Angeles, 1920-1950**; MIT Press, Cambridge, Massachusetts.

análise e identificação dos principais momentos que considera definidores da evolução das ideias que vêm a convergir nos conceitos e estética do Movimento Moderno ou Estilo Internacional, já nos primeiros anos da década de 1920, período a que chama *First Machine Era*<sup>28</sup>.

Nesse percurso, a conquista tecnológica do espaço e do tempo é uma ideia Marinettiana que vai vingar; ou seja, o futurismo destrói os pontos estáticos de observação e é a glorificação da velocidade que trata de anunciar a aniquilação dos mesmos, diz-nos. Sobressai um desejo de identificação entre a estética e a ideia de mecanização. Trata-se de uma consequência natural: as ideias que caracterizam a Era da Máquina são produto da intuição, experiência ou conhecimento pragmático e a consolidação do movimento está ligada ao sentimento, à espiritualização da vida<sup>29</sup>.

O Autor sublinha a ideia ao acrescentar que a emoção tem um papel bastante mais preponderante do que a lógica na determinação e surgimento do estilo, com formas que simbolizam o mundo (IDEM: 321). “O Homem, não o produto, é o objectivo” (MOHOLY-NAGY apud IBIDEM: 219; trad. do autor).

---

<sup>27</sup> 1ª ed. 1960.

<sup>28</sup> Segundo o Autor expõe, “(...) uma dona de casa sozinha dispõe, muitas vezes, de mais cavalo-vapor do que um trabalhador industrial no início do século. Vivemos cerca de um século e maior podemos muito bem estar a estar a entrar na *Second Machine Age* com a revolução corrente nos mecanismos de controlo.” Reyner Banham [(1960) 1977] – **Theory and Design in the First Machine Era**. London: The Architectural Press: 10; trad. do autor.

Como Banham acrescenta para definir melhor a *First Machine Age*, a *Second Machine Age* define-se com a divulgação da electrónica doméstica e a química sintética, em contraponto com a primeira, como o tempo do poder das mãos e a redução das máquinas à escala humana. Vd. Idem, Ibidem.

<sup>29</sup> Os exemplos são vários.

Para o grupo *de Stijl* “a máquina, na separação entre Homem e Natureza, apressou a espiritualização da vida”. Idem: 151; tad. do autor.

“A máquina é, por excelência, um fenómeno de disciplina espiritual” escreveu Theo van Doesburg por mais do que uma vez.” Idem, Ibidem; idem.

“Visto que é correcto dizer que cultura, no seu sentido mais lato, significa independência da natureza, então não devemos duvidar que a máquina esteja na vanguarda da nossa determinação, cultural, de estilo. (...) As novas possibilidades da máquina criaram uma estética que expressa o nosso tempo, que uma vez denominei Estética da Máquina.” As palavras são novamente de van Doesburg. IDEM: 188-89; idem.

Mas é o discurso de Mondrian a colocar um acento mais preciso nas palavras, com um sublinhado muito preciso na estética que envolve o olhar sobre o tema, ao referir: “devemos concluir que o efeito produzido no espectador pela máquina é análogo ao que é produzido pela obra de arte.” Idem: 152; idem.

Nesse contexto, arquitectos e pensadores criam “(...) os mitos e símbolos pelos quais uma cultura se reconhece a si mesma “(IBIDEM: 10.; IDEM) e a máquina simbólica da *First Machine Age* é o próprio automóvel (IBIDEM).

É esse aspecto que nos interessa destacar, juntamente com o sentimento, o envolvimento humano, a paixão que enriquece o discurso disciplinar. A criação de mitos com o automóvel no centro – como representantes de um novo tempo e de uma nova forma de simbolizar o mundo, mas tendo na emoção e no homem, na paixão, pilares essenciais do novo pensamento sobre a máquina –, a criação de mitos nestas circunstâncias, dizíamos, dá uma dimensão espiritual e estética que ultrapassa a expressão literal da tecnologia<sup>30</sup>.

---

#### 2.1.3 Uma síntese possível.

No percurso pela historiografia, lê-se, de autor para autor e de obra para obra, o contributo do automóvel para transformar o território. Uma vez mais radical e especulativo; outras, mais pragmático e realista, o pensamento passa a contar com o fascínio e *input* estético/plástico e a oportunidade de reorganização territorial em que o automóvel se constitui desde o seu aparecimento e ao longo de todo o século XX, sobretudo nas cinco primeiras décadas, como aqui se fez notar.

Os limites territoriais tradicionais são quebrados com a sua disseminação e difusão como um veículo banal ou acessível a uma população alargada. A velocidade, o movimento facilitado pelo território, pelo ambiente urbano – muito mais condicionado e ligado pelo e ao entendimento da experiência individual – vem dar relevo ao binómio espaço-tempo, com desvalorização da distância.

O pensamento sobre o território urbano, moldado pelo automóvel, separa-se em duas vias de transformação ou pensamento: o pragmatismo ou a ligação à realidade, com respostas concretas, contrasta com a conceptualização idealizada. Mas a experiência estética, como factor promovido ou condicionado pela mobilidade, assume-se tão forte como as necessidades reais para determinação de um novo olhar sobre o território, logo, da cidade. O

---

<sup>30</sup> Vd. nota 29.

automóvel joga, pois, o seu papel entre o realismo e o manifesto, e, neste caso, o entendimento que o foca descola para cenários imaginados de alteração do contexto e do mundo, segundo o novo paradigma que este novo veículo potencia. A estetização do movimento, da cidade e da vida acompanha a superação do automóvel como máquina. Este torna-se uma nova lente de observação de um universo que se pode e deseja mudar, e o tempo, como nova unidade de medida, aferição e entendimento do território, deixa-o – a este universo – fora do alcance de um entendimento e experiência estáticos.

Com os anos 1960, porém, a perspectiva muda. O optimismo cede lugar a reservas. Um novo realismo marca o fim do heroísmo ou do sonho precedentes. Os gestos abstractos e a conceptualização ou modelos puros dão lugar a um outro pensamento, no qual o automóvel entra como mais um – apenas mais um, entre outros – componente ou contributo da e para a construção da cidade. Trata-se de uma mudança de agulhas que acentua o pragmatismo de acção na adaptação ao quotidiano, sem rupturas ou cortes radicais. Mas se na década em apreço se assiste a uma alteração substantiva do pensamento, por colocar de lado a possibilidade de conceber a cidade como um todo fechado, não presenciamos, de todo, o surgimento de reflexos inteiramente novos no que concerne à ligação entre o automóvel e o território. A cidade de Los Angeles é representativa desta afirmação, sendo, neste campo, determinada pelo já conhecido pragmatismo, ligação à realidade e reacção às mudanças concretas, sem teorização de base. Em síntese, nas páginas precedentes e na interpretação das obras expostas fica evidente que o mito em que o automóvel se consubstanciou nunca conseguiu vencer totalmente o embate com a realidade, sobretudo quando a disseminação em força acontece e quando se trata de o interpelar com a evidência do concreto e do tangível. De qualquer modo, registam-se alterações na acção ou apenas nos conceitos: sem margem para dúvidas, mudam para sempre o entendimento do fenómeno e da forma urbanos. Salientamos a leitura de Banham. No olhar moderno – símbolo maior das alterações em que nos focamos – o automóvel surge amarrado a uma nova atitude cultural e corporiza um também novo modo de olhar o mundo, sendo, também, elemento mediador de uma nova concepção espacial que está para além das questões tecnológicas ou funcionais: enquanto símbolo e mito condiciona aspirações e desejos, e liberta-se da objectividade. É o

mesmo tipo de olhar que pretendemos explorar no território português e no âmbito do nosso estudo.

Face à realidade acima caracterizada, o objectivo do Capítulo IV centra-se na tentativa de perceber de que modo e com que enquadramento se processou a mudança, em Portugal. Antes, porém, procuraremos entender e expor os estudos e abordagens que, na bibliografia portuguesa, precedem o âmbito da nossa investigação.

**Episódios significativos de espacialização urbana a partir do automóvel**  
os Planos Gerais de Urbanização [1934 -1960]

**Imagem 3** – Coimbra, beira-rio, entre a Estação e o Largo da Portagem.

Estúdio Horácio Novais;

(sem data. fotografia produzida durante a actividade do Estúdio Horácio Novais: 1930-1980).





## **2.2 Estado da arte: contributos nacionais – a historiografia portuguesa.**

---

### **2.2.1 Nota introdutória.**

Vários contributos para conhecimento da cidade portuguesa e dos respectivos mecanismos ou ideologias de transformação, ao longo do século XX, têm sido dados por diversos autores nacionais.

Não são ainda muito diversificadas, contudo, as abordagens e os caminhos de aproximação ao tema, dado que a arquitectura, enquanto disciplina de organização e produção espacial, tem sido alvo da maioria desses estudos.

Por outro lado, a abordagem urbanística aparece, não raras vezes, como subsidiária desses mesmos estudos. O conhecimento produzido nesta área é, assim, parcelar ou pouco aprofundado, deixando muitos campos por cobrir e investigar.

As excepções permitem-nos ler uma cidade que se transforma radicalmente ao longo do século XX. O desejo de configurar novos quadros de vida em tentativa de ruptura com o território precedente e a mudança nos métodos de produção ou pensamento do espaço urbano – com a passagem para processos de planeamento decorrentes da leitura do espaço urbano como um todo idealizado – são responsáveis por novas concepções da cidade, em confronto com o passado. Nesse quadro, e em complemento com as páginas anteriores, interessa-nos, neste ponto do texto, perceber de que modo os diversos autores equacionaram o tema em foco, ou seja, que conhecimento foi até agora produzido sobre a cidade portuguesa no arco temporal a que nos dedicamos (integrando aqui, naturalmente, antecedentes e heranças relevantes), conhecimento esse que nos permite enquadrar melhor o objecto de estudo, bem como a problemática da nossa investigação, e, diremos, a pertinência do seu desenvolvimento.

---

### **2.2.2 Contributos.**

Margarida Souza Lôbo (1995) surge como uma autora fundamental. O seu texto seminal sobre os Planos Gerais de Urbanização constitui um guião em torno dos processos e da estrutura de produção da vasta operação de desenho urbano que com eles é lançada. Souza

Lôbo abre, assim, uma primeira panorâmica sobre este universo. Elenca planos, autores caracteriza o contexto, qualifica os aspectos compositivos do desenho urbano e identifica-lhes as referências.

Em concreto e sobre os planos, Lôbo refere a vontade de o ministro das Obras Públicas transcender uma operação de desenho urbano:

“ao criar os Planos Gerais de Urbanização em 1934, Duarte Pacheco tinha em mente a transformação do país pela efectiva criação de uma imagem urbana com que o regime se identificasse” (IDEM: 35).

O auge da actividade urbanística tem um limite apertado: situa-se entre 1944 e 1954, “(...) período em que são finalizados cerca de três centenas de anteplos de urbanização, dos quais cerca de metade são aprovados em 1954” (IDEM: 145). E, segundo afirma, esse intervalo temporal pode dividir-se em duas fases:

“(...) [Entre 44 e 48], o eclectismo inicial cede lugar a uma síntese própria, quer no domínio do urbanismo, quer no domínio da arquitectura. O urbanismo deste período, em que se reflecte o regime então vigente, associa um urbanismo formal (...) com uma versão tardia da cidade-jardim, numa ambiguidade entre a ruralidade prevalecente e a inovação tipológica da moradia isolada ou geminada” (IDEM, IBIDEM).

Com o 1º Congresso Nacional de Arquitectura (1948) a Autora identifica uma viragem nos conceitos. *A Carta de Atenas* afirma-se entre nós, embora, como refere,

“(...) a sua influência se exerça predominantemente em intervenções de pequena escala como planos de pormenor ou planos parciais (...)” (IDEM: 145).

Exceptua-se, fundamentalmente, segundo M. Souza Lôbo, Arménio Losa (1908-1988), que faz merecer destaque do Plano de Vila Nova de Gaia.

As conclusões de Lôbo posicionam-se em dois planos: salienta, por um lado, a definição de “(...) três concepções de cidade muito diversas e contrastadas que uma prática fortemente marcada pelo eclectismo nem sempre permite distinguir” (IDEM: 219) – a “*cidade pragmática*”, regrada e regular, a “*cidade-jardim*” e a “*cidade radiosa*”<sup>31</sup>; noutro patamar, refere, por outro lado, o *plano-imagem*<sup>32</sup>, produto acabado sem possibilidade de evolução nem adaptação, motivado, como se entende na obra, mormente por critérios compositivos. Para além dos designativos que usa, Souza Lôbo salienta, no entanto, como recursos semânticos, o uso reiterado, pelos diversos urbanistas que participaram no programa, de alamedas, praças, impasses, traçados sinuosos em contraste com outras estruturas mais regulares. Serão esses, lemos, os elementos de maior permanência que aponta.

A mesma autora (1997) – em “Cultura Urbana e Território” – permite-nos uma outra conclusão importante: o reconhecimento de que os Planos Gerais de Urbanização (embora precedidos pelos Planos Gerais de Melhoramentos na afirmação da leitura de cidade como um todo) assumem uma diferença fundamental em relação ao programa que os precede. O pragmatismo é a marca dominante daqueles primeiros planos, ainda sem condicionamentos de natureza crítica sobre os espaços, já incorporada na acção do programa lançado por Duarte Pacheco.

Nos anos 1920 e 1930 o sinal é já outro, em evolução para o segundo momento – que se inicia com Duarte Pacheco –, destaca a Autora. Segundo regista, o movimento de renovação de linguagens que se afirma posteriormente a partir dos anos 20 e se consolida ao longo de 30, terá como correspondente expressão e referente urbanos o movimento *City Beautiful*, “desenvolvido em gosto ambigualmente próximo das *beaux-arts*” (LÔBO, 1997: 112). A cidade não querará romper com os conceitos espaciais e estéticos que se arrastam, pela mão da arquitectura, ao longo das duas primeiras décadas. A simetria, a multiplicidade de pontos focais, as amplas avenidas, a cidade hierarquizada, com os equipamentos posicionados em

---

<sup>31</sup> A primeira é caracterizada por uma estrutura hipodâmica, em contraste com as outras duas, de concepção mais livre.

<sup>32</sup> Sobre este assunto, consultar Margarida Souza Lôbo (1995) – Op. Cit: 219.

implantações referenciais, constituem, pese embora a pequena dimensão dos aglomerados portugueses, a chave para entender o urbanismo do Estado Novo.

Com o Congresso de 1948, a Autora assinala mudanças: os Planos adoptarão os conceitos do movimento da *Cidade Moderna* e proporão a demolição de vastas áreas de habitações velhas e em mau estado. Mas, como refere, as dificuldades económicas, limitarão as demolições às necessidades de circulação automóvel através dos centros; mesmo a implantação da habitação em barra não irá além da pequena escala e de áreas pouco expressivas que permitem articulação com o tecido existente.

Em síntese, Margarida Souza Lôbo mostra-nos uma cidade que evolui do pragmatismo estrito e passa a construir-se com os seus códigos e espaços próprios, tipificáveis, como reflexo de um novo olhar – mais conceptualizado – para, em seguida, nos expor a tentativa de uma evolução de conceitos e no léxico, em ruptura com o passado. Ou seja, Lôbo coloca em evidência a importância de um instrumento de planeamento para produção de uma cidade nova, levada a todos os pontos do país (reorganizando-o, redesenhando-o, embora com permanência, em muitos casos, de uma semântica do passado). Neste âmbito, é a própria a fazer notar que os constrangimentos na construção de uma nova urbanidade só são vencidos pela força do automóvel, que, lê-se, se constitui como verdadeiro factor de alteração espacial na cidade.

Nuno Portas, de um outro modo, fornece pistas fundamentais para a compreensão do Estado Novo em matéria de entendimento da cidade. A pretexto da redacção do XV capítulo da *História da Arquitectura Moderna*, de Bruno Zevi, deixa perceber que o vazio teórico que havia comandado a viragem nos códigos linguísticos com os primeiros arquitectos modernistas atinge a urbanística com a mesma força. Sobressaem – tão-só – os opúsculos de Paulino Montez (1897–1988) em 1938, “(...) com superficiais receitas urbanísticas” e alguns inquéritos do *Diário de Lisboa*, em 1933, sobre a urbanização de Lisboa” (1973: 724).

Esta questão é fulcral. O Autor coloca aí a falência da renovação tentada. Para Portas, o “buraco negro” que envolve o pensamento sobre a cidade sustenta grande parte do falhanço das primeiras incursões no espaço moderno.

“(…) Uma dimensão urbanística do movimento (...), seria a pedra de toque da sua consistência reformadora, a prova de que a mudança de linguagem resultava de uma nova consciência social e não de uma simples questão de gosto” (IDEM, IBIDEM).

Portas vê nessa falta de consistência, o limitado poder de resposta, a superficialidade do convencionalismo das primeiras propostas urbanísticas, ao longo dos anos 1930. Isso não impede, todavia, que observe uma mudança de registo, no período que se inicia em 1934. Segundo diz, Pacheco encara os estudos urbanísticos como instrumentos para organizar o surto de construção gerado com e pela afirmação do Regime. Segundo refere, ainda, tratava-se de garantir que as cidades do interior e da província se desenvolvessem e expandissem em novas coroas de ampliação ou que essa ampliação se “(...) arrumasse em Avenidas largas à moda da Capital” (IDEM: 727).

Mas, como diz, o urbanismo tem um arranque difícil. Os arquitectos nacionais permaneceram afastados da realização dos primeiros planos urbanísticos – o que, explica, pode estar relacionado com a falta de convergência entre essa nova forma de organização espacial e as preocupações teóricas e práticas desses profissionais. De resto, mesmo a instituição universitária permanece alheada em relação à temática. A urbanística é, segundo defende, subestimada enquanto tema de debate pelos intelectuais envolvidos, directa ou indirectamente. Ou seja, antes da realização do Congresso de 48, o Autor não lê sinais de um urbanismo coerente nos princípios e ajustado ao tempo. Por seu lado, o momento que se segue, o 1º Congresso Nacional de Arquitectura, em 1948, é apresentado sob uma imagem de unidade: *antigos e novos, submissos e resistentes*<sup>33</sup> reclamam o fim do *português suave* e chamam a atenção para o grave problema de habitação, cuja solução sustentam na arquitectura e no urbanismo modernos.

---

<sup>33</sup> Terminologia no original. Vd. Nuno Portas (1973) – **A Evolução da Arquitectura Moderna em Portugal: uma interpretação in História da Arquitectura Moderna**. Lisboa: Arcádia: 733.

Noutro texto – “A Arquitectura da Habitação no século XX português” – Portas minoriza a acção do Estado Novo sobre o espaço urbano: caracteriza o crescimento das cidades como lento até aos anos 1950 “(...) dado que os excedentes do interior agrícola se urbanizaram em maior número nas Américas e alguma África portuguesa”<sup>34</sup> (1997: 117).

Porém, diz, os pequenos e periféricos bairros sociais do período ditatorial são um exemplo das novas formas urbanas. Portas expressa-o, ao afirmar que vão cruzar as *Siedlungen* com as *garden cities*, numa aproximação, admite, ao alinhamento com Raul Lino (1879-1974) e aos teorizadores dos modelos funcionalistas da habitação mínima, evitando, sobretudo, a habitação colectiva.

Por aí se aplicavam os modelos que Portas crê caros ao regime: praças, alamedas, ruas, com alinhamentos de árvores, jardins e casas com quintais.

Também para Portas (2006) – em “A Oportunidade do IAP XX e uma Interpretação dos Anos 40” – o reaparecimento do funcionalismo, após a paragem determinada pelos anos 40, faz-se de modo bem mais violento e devastador, dado que regressa à escala da cidade: são os modelos europeus do pós-guerra “(...) da edificação em altura, das amplas zonas verdes e das grandes vias urbanas, mesmo que o seu preço fosse o esmagamento dos núcleos urbanos antigos” (IDEM, IBIDEM: 57).

Mas, ainda antes, é tempo de um sinal contrário. É o tempo dos momentos-chave do urbanismo de 40, que Portas designa como os três monumentos urbanísticos, que darão a face urbana do Regime: a Praça do Areeiro (1938-1943/49), a Alameda D. Afonso Henriques e a Alta de Coimbra<sup>35</sup>. É também, como diz, o tempo do centralismo burocrata da urbanística, que se estabelece segundo princípios e práticas conservadores, tendo por

---

<sup>34</sup> Segundo refere, o único bairro operário novo, com alguma dimensão, na capital, é dado pelo Bairro do Arco do Cego, projectado na I República, ainda encaixado no ensanche burguês, mas construído entre as duas guerras e já acabado pelo Estado Novo. Vd. Nuno Portas (1997) – **A Arquitectura da Habitação no século XX português**. In Portugal, Arquitectura do Século XX. Lisboa: Portugal-Frankfurt S.A: 117.

<sup>35</sup> O empreendimento urbanístico-arquitectónico teve realização decretada em 1934, foi projectado nos anos 40 e concluído em 1975. Cf. Sandra Vaz Costa (1998) – **A Cidade Universitária de Coimbra: um projecto de modernização cultural – utopia e realidade**. Lisboa: Dissertação de mestrado em História da Arte Contemporânea apresentada à Universidade Nova de Lisboa, Texto policopiado.

modelo os países considerados exemplares. Uma das suas faces mais marcantes é apontada como sendo configurada pelos bairros *cidade-jardim* e sua variante urbana da avenida com moradias ou, ainda, pelo bairro económico de pequenas casas. E, com de Gröer (1882-?), “(...) nasce o subúrbio planeado e estratificado socialmente (...)” (IDEM: 59).

As explicações, dá-as o próprio Autor e procura-as na ausência de rupturas.

“Há que reconhecer que o urbanismo tímido que toma forma durante a primeira fase do Estado Novo é um urbanismo de continuidade com os aglomerados existentes, procurando conciliar as necessidades de crescimento, do tráfego e de localização de edifícios públicos com os alinhamentos de ruas e avenidas, e a altura média preexistente” (IBIDEM).

Mas esse tempo encontrará a oposição pós-congresso. Será o que Portas chama “abandono da ideologia da aldeia” a favor dos blocos alinhados e paralelos, em grande número e mais altos dos que se construíam por cá, e com terraço em vez de telhados. Mas, pensa Portas, falhará ao querer reduzir à invisibilidade uma tradição urbana ou rural que não se desfazia por vontade dos arquitectos.

Em síntese, Portas fala-nos de um cenário urbano que se quer transformar com os Planos Gerais de Urbanização, a partir da reprodução dos espaços urbanos de Lisboa e, por outro lado, se mantém fiel ao tradicionalismo que a lentidão de produção e o vazio teórico coadjuvam ou consolidam.

Em um artigo intitulado “Arquitectura e Urbanismo”, Margarida Acciaiuoli (1982a) marca uma linha de separação entre a cidade pré e pós-Pacheco. Trata-se de uma nova face urbana que é perseguida pela elevação do *standard* dos edifícios, sintonizados com novos pedaços de cidade mais qualificados. A leitura é realizada para a cidade de Lisboa, mas coloca a tónica na vontade de qualificação da imagem urbana.

Em *A Utopia Duarte Pacheco* (IDEM, 1982b), a Autora amplia os mesmos raciocínios, ao expor que os modelos espaciais da capital vão ser *exportados* para o restante país no sentido de os dotar de urbanidade. Acciaiuoli refere-se ao ministro como um agente político que se propôs tratar a cidade doente e levar disciplina a Lisboa e ao país. Como refere, Pacheco foi

o “(...) grande disciplinador da cidade e do país (...)” (IDEM: 51). Interessa-nos reiterar, portanto, a ideia defendida de Lisboa como referente da acção de transformação urbana do país.

Em *Percurso – Arquitectura Portuguesa 1930/1974*, Sergio Fernandez (1988), também ele e à semelhança de *Portas* – porém recorrendo a exemplos mais centrados na arquitectura –, mostra uma cidade que se constrói entre tradicionalismo e procura de maior actualização estilística. Do mesmo modo, coloca a tónica no Congresso como uma porta aberta para alinhar os conceitos urbanísticos com a contemporaneidade, o que, por antagonismo, deixa perceber que, antes desse mesmo congresso, aqueles estariam em desajuste com o tempo. Destacamos, nesta obra, a leitura de um processo que – apesar da abertura a um ambiente mais internacionalista num dado momento de libertação – aposta em demonstrar que, a partir da década de 1950, se constrói um regresso, embora actualizado e já limpo de equívocos estilísticos, a valores mais próximos da realidade portuguesa. O caminho far-se-á a favor de maior realismo:

“(...) do aprofundamento da realidade portuguesa, [de] todo o esforço tendente a ligar a criação artística à vida autêntica do nosso povo e da nossa época (...) refutando a actualidade de uma arte pseudo-universalista, purista abstracta, desinteressada do aprofundamento das condições específicas do meio (...)” (ARQUITECTURA apud IBIDEM: 110).

O cruzamento da modernidade com o passado histórico destaca-se nas palavras de Fernandez como uma nova via, que acentua a evidência de o país nunca provocar rupturas definitivas com a realidade e o contexto (mas desta vez com mudança de enfoque). A substância, e já não a aparência, é agora o suporte das permanências. Ou seja, o tradicionalismo é substituído como mecanismo de continuidade. A ligação ao contexto veste-se como invariante e desejo de ligação ao país, sem cedência ao internacionalismo.

José-Augusto França (1997) – em *Lisboa: Urbanismo e Arquitectura* – expõe factos e ideias que o aproximam dos outros autores. Ao recuar, fala da cidade de Lisboa – a mais



importante das cidades portuguesas, o que não deixa de ser significativo – como um cenário urbano que até à abertura da Avenida da Liberdade não regista alterações significativas desde a Baixa Pombalina, alterações que se confirmam e prolongam com a campanha das Avenidas Novas, já que o tempo entre as duas operações, iniciadas em Novecentos, ficou marcado pela falta de consequências de ambições de difícil concretização. É o mesmo tipo de falta de concretização que – em paralelo com a ocupação das Avenidas Novas por habitação de segmento elevado – é apontada para o período em torno da viragem para a década de 1920, esta, sobretudo, marcando uma cidade que se desenvolvia sobre ruas existentes ou nas suas franjas.

A essa falta de dinâmica segue-se um período de maior dinamismo, caracterizado por novas áreas destinadas a sectores da população mais ou mais populares, numa cidade que se preenchia com novos sinais de vitalidade e uso urbanos. Lojas, cafés e equipamentos eram espelho de novos hábitos que as alterações no cenário de vida testemunhavam. Era a urbanidade que se afirmava.

E é esse percurso que vem destacar e dar ênfase ao novo passo. Em 1938, o Plano de Gröer surge – pode ler-se – como uma confirmação do contraste com épocas precedentes e validação de uma cidade que pretendia já abandonar a rusticidade anterior. José-Augusto França permite ler, portanto, como, mesmo na capital, este tempo dos Planos Gerais de Urbanização é determinante para alargamento dos limites urbanos e reorganização da cidade, segundo uma nova ordem que se desejava preestabelecida.

“(…) [A] larga malha, estudada para várias hipóteses de circulação (…) devia condicionar o desenvolvimento de Lisboa nos seus novos bairros e arruamentos, conformes às linhas de força planeadas” <sup>36</sup> (IDEM: 95).

---

<sup>36</sup> Margarida Souza Lôbo considera que, “em termos de macroestrutura, o Plano Director de Lisboa [de de Groër] contém em si as transformações que se operam na cidade nos 25 anos que se lhe seguiram. A Segunda Circular, o prolongamento da Avenida dos Estados Unidos, da Avenida de Berna e da Avenida António Augusto de Aguiar são os grandes eixos que definem as novas malhas urbanas, que progressivamente se vão edificando.” Margarida Souza Lôbo (1995) – **Planos de Urbanização à Época de Duarte Pacheco**. 2ª ed. Porto: FauPublicações: 95.

Pedro Vieira de Almeida (1997) – “Arquitectura e Poder: Representação Nacional” – apresenta outro olhar sobre a urbanística do Estado Novo e o seu sentido. Tida, por diversos autores, como paradigmática da acção sobre a cidade – como afirmação de uma retórica de Regime –, a Praça do Areeiro permite-lhe uma leitura a todos os títulos significativa. Para este outro autor, “o Areeiro representa da monumentalidade um sentido ‘objectual’, o que resulta de um nítido empobrecimento de sentido urbano” (1987: 96). Ou seja – destacamos –, para Almeida está em causa, com o Estado Novo, a construção de uma cidade com espaços em perda, menos pensados para a vida, em contraste com uma tendência para a abstracção ou a representatividade.

Em “A arquitectura do Regime, 1938-1948”, Teotónio Pereira (1997a) divide, em duas, a cidade do Estado Novo, consolidada segundo os modelos correntes desenvolvidos em Lisboa e susceptíveis de serem aplicados em todo o país: por um lado, os prédios de rendimento que as políticas da Câmara e as actividades fundiárias promovem; por outro, as áreas ocupadas por casas com jardim, que as classes abastadas e apoiantes do regime ambicionam e que vão encontrar na encosta do Restelo (apontada como exemplar, a este título).

O Autor lê, portanto, uma cidade que se constrói em duas vertentes ou modelos de ocupação territorial, divisão que ocorre segundo a dualidade que se expressa na oposição de tipologias habitacionais.

Sandra Vaz Costa (2004) – “A Palavra Tomada Pedra” – divide a política de obras públicas do Estado Novo em três momentos, com a cidade a ocupar um papel fundamental.

A separação sustenta o essencial do pensamento da época e do regime:

“(…) rege e determina os três tempos do homem: Passado (Restauro de Monumentos); Presente (Equipamentos Públicos) e Futuro (Planos de Urbanização que determinam o futuro do país)” (2004: 43)

Com esse enquadramento, a Autora situa o centro cívico – com os equipamentos a construir ou melhorar – como uma marca, em cada localidade, da presença do poder do Regime e do Estado<sup>37</sup>.

Sandra Costa vê, em suma, o programa dos Planos Gerais de Urbanização como uma intenção de ensaiar uma imagem urbanizada do regime.

No artigo intitulado “Arquitectura Moderna Portuguesa: os Três Modos”, Ana Tostões (2004a) divide o período do Estado Novo em cinco fases.

A Autora anuncia que, com os primeiros anos do Regime, o aparecimento e divulgação dos novos léxicos, bem como dos novos programas em que estes se materializam, corresponde à afirmação de uma ambição. Novas obras, segundo uma também nova expressão, configuram a vontade de dar corpo a um novo quadro urbano – atendendo a novos hábitos e gostos – e a cidade abre-se ao desejo de uma renovação “(...) propondo novas imagens, aceitando as formas que por todo o mundo iam sendo praticadas e divulgadas” (IBIDEM: 109)<sup>38</sup>.

Voltando-se para um outro momento do regime – já nos anos 1940 – as suas palavras, quando dirigidas à cidade, formulam outros raciocínios, a partir de referências diversas. Olhando para a cidade Universitária de Coimbra, Tostões identifica o paradigma de uma mudança de atitude, consolidada na retórica, retórica essa que resulta da afirmação de

---

<sup>37</sup> Os símbolos abrangiam todas as esferas da organização da nação: “(...) Poder Local (Paços do Concelho), Justiça (Tribunal), Finanças e Economia (as agências da Caixa Geral de Depósitos), Comunicação (Estações do Correio) e História (através da recuperação de pelourinhos manuelinos e construção de pelourinhos contemporâneos mas de citação histórica).” Sandra Vaz COSTA (2004) – **A palavra Tomada Pedra in Arquitectura Moderna Portuguesa, 1920 – 1970**. Lisboa: IPPAR: 45.

Ao conjunto enunciado, juntava-se o Hotel Turismo, de responsabilidade privada, mas incentivado pelo Poder. Um exemplo do que se refere, embora mais tardio e de outra escala, é consubstanciado pelo Hotel Ritz, em Lisboa. Por sugestão do Governo, que ambicionava a construção de um moderno e luxuoso hotel na capital, foi especificamente constituída, a SODIM (Sociedade de Investimentos Imobiliários) – por esta empresa, de capitais particulares, ficaram responsáveis o empresário Manuel Queiroz Pereira e o banqueiro Ricardo Espírito Santo. O projecto, iniciado em 1952, é de Porfírio Pardal Monteiro.

<sup>38</sup> O paradigma de uma nova relação da arquitectura com a cidade é-nos oferecido com o cinema Capitólio, de 1929 (Cristino da Silva). Vd. Ana Tostões (2004a) – **Arquitectura Moderna Portuguesa: os Três Modos**. in *Arquitectura Moderna Portuguesa, 1920-1974*. Lisboa: IPPAR, 104-155.

efeitos monumentalizantes e simbólicos (IDEM: 121); no pólo oposto – na escala mais pequena – a aposta é inversa. A exploração de um “(...) regionalismo ruralista (...)” (IDEM, IBIDEM) é potenciada nos bairros económicos de pequenas habitações unifamiliares com jardim e organizadas com base numa estrutura viária de perfis estreitos (IDEM, IBIDEM).

A década seguinte configura outra mudança. Tostões apresenta o Congresso de 1948 como o momento de viragem e, segundo diz, o caminho far-se-á no sentido de retomar o interrompido projecto moderno e – com este – de recuperar a consciência social e ética que escapara à primeira geração modernista. A Autora afirma-o para fazer ressaltar a consciência ética e ideologicamente convicta que se consolida na atenção à função social do arquitecto – na arquitectura e na cidade (IDEM: 125-26).

Com estas ideias, põe em destaque um espírito crítico que será responsável pela ruptura “(...) com o sentido de dogma do estilo internacional” (IDEM, IBIDEM).

Em complemento, o Inquérito vem acentuar o valor dos significados social e cultural do espaço e colocá-lo, inexoravelmente, como resultado de um “compromisso [com] a realidade e a acção do tempo histórico” (IDEM: 141). Tostões refere-o e estende a leitura à cidade.

Com a viragem da década, o tempo é outro, de pluralidade. Com os anos 1960 tudo muda de modo menos determinado e antecipável. Tostões vê um território sujeito à pressão dos investimentos e dos conjuntos imobiliários e turísticos, equação em que participa a nova explosão suburbana. É uma nova geografia. “A escala de intervenção altera-se ultrapassando a mera dimensão urbana para se aproximar cada vez mais de uma problemática ao nível territorial” (TOSTÕES, 2004a: 147).

Em “10 Temas da Modernidade”, A. Tostões (2004b) aprofunda os significados das diversas épocas acima referidas.

Segundo diz, no primeiro momento, ao longo dos anos 1930, o urbanismo e o desenho da cidade surgem ligados aos temas e concepção da *City Beautiful*, sujeita aos imperativos da perspectiva tratada em assumidas avenidas ou alamedas.

Para o segundo momento, a Autora refere Alvalade como determinante na mudança de ambiente urbano, com traçados de identidade racionalista e, com o tempo, o edificado cede ao ideário da *Carta de Atenas*, que se reflecte na organização dos fogos<sup>39</sup>, na relação dos blocos com a cidade e na relação da habitação com o espaço público. A arquitectura transformava-se em questão política – como diz Tostões (2006) – e estende-se ao desenho da cidade e ao ordenamento territorial. Neste momento, já “a racionalidade funciona como lógica estruturante da arquitectura e da cidade” (IDEM: 26).

Estabelecendo um corte, os anos 1960 funcionam – reitera A. Tostões – como viragem. Chega o tempo de retorno à cidade, com a redescoberta da rua, da praça e do quarteirão.

Em suma, Ana Tostões retrata um cenário urbano que, com o Estado Novo atravessa vários conceitos. O discurso sobre a cidade passa pela afirmação acrítica de princípios modernos, numa primeira fase; consolida-se em torno de uma dualidade de conceitos – entre a retórica e o atavismo – em um segundo momento; abre-se novamente, a partir de 1948, às ideias modernas iniciais, mas, desta vez – com maior capacidade crítica – a evolução faz abandonar o dogma e consolida-se numa adaptação ao contexto local; o momento seguinte, esse, será já um outro tempo, de uma outra escala e problemas, para lá da cidade e dos seus limites tradicionais e, portanto, da unidade do período anterior. Ou seja, observamos que, com a viagem ao longo do século e até ao final da década de 1950, a cidade vai fixar-se na adaptação procurada e crítica ao contexto e à realidade nacional. Destacamos, portanto, que o atavismo do pensamento urbano do Estado Novo é vencido com o Congresso, para, com a revisão das ideias mais radicais que se segue, se fazer um retorno ao contexto local, mas desta vez como resultado de uma base e abordagem críticas.

Para Wilfried Wang (2006), a par com a habitação unifamiliar, o automóvel é o factor que mais contribuiu para a evolução de conceitos no domínio arquitectónico e urbano, na segunda metade do século XX. A partir deste meio de transporte, o Autor refere-se ao

---

<sup>39</sup> A célula da habitação passa a estar sujeita à teoria da casa mínima; essa afecta não só a habitação social mas os programas da burguesia urbana. Cf. Idem: 297.

processo de autonomização da vida, dos transportes e das comunicações, relativamente a factores externos. A vida passa a afirmar-se por uma libertação do contexto e de factores culturais. É um processo de abstracção e de universalização que conduz a um fim: “o chamado Estilo Internacional” (WANG, 2006: 41).

Wang faz esta leitura a propósito do nosso país, no artigo com título “A Arquitectura do Século XX em Portugal: A Modernidade como Fonte de Orgulho e Melancolia”. Permitimo-nos destacá-lo pela importância que atribui ao automóvel enquanto novo factor de condicionamento da cidade.

Em *Depois da Cidade Viária*, Manuel Graça Dias (DIAS, 2008) centra o discurso nas alterações profundas que o automóvel tem determinado na cidade, desde a sua invenção até ao ponto de – defende o Autor – a ameaçar de colapso e aos espaços e vida urbanos.

Estabelecendo um recuo a épocas mais distantes, Graça Dias realiza uma longa viagem para acentuar a pertinência da argumentação. A sua ideia é colocar o automóvel não apenas como herdeiro de transformações que paulatinamente vão ocorrendo na cidade, mas, sobretudo, como exponenciador dessas transformações e factor de ruptura de anteriores equilíbrios. Como refere, ainda antes do surgimento do automóvel são as necessidades ou ambições de circulação que contribuem para mudar a escala, as proporções ou definições espaciais do universo urbano.

“Pretendemos que, desde sempre, terá sido a necessidades da comunicação e, como tal, da deslocação – a necessidade da mobilidade –, um dos principais factores a forjar a transformação das cidades, o seu desenho, o seu crescimento, as sucessivas justaposições que a constituem e configuram” (DIAS, 2008: 21).

O argumento vive no tempo, mas resume-se de modo breve.

Antes de mais, são realinhamentos e alargamentos sobre a estrutura medieval, levados à prática nos séculos XV e XVI de forma a melhorar a capacidade de circulação na cidade portuguesa, mas também ligados a um novo gosto pela racionalidade dos traçados (a que

questões higiénicas também estarão ligadas), que surgem experimentados<sup>40</sup>, sendo ampliados nos impactos e significado, já no século XVII, para responder ao maior volume dos coches da aristocracia (IDEM: 26). Mas é com a industrialização e o positivismo do século XIX que chega uma verdadeira revolução – aquela que o tempo anterior não havia produzido: outras escala e racionalidade impõem-se no contexto urbano, e a circulação (juntamente com as infra-estruturas, é verdade) força a reinvenção do espaço da cidade<sup>41</sup>. Em consequência, a rua e os espaços que une (e que haviam permanecido com escala constante ao longo do tempo, apesar das mudanças ou adensamentos de significado – a polissemia sempre aprofundada, de que nos fala Graça Dias (2008) – a rua e os espaços que une, dizíamos, sentem-se forçados a novas configurações e dimensões<sup>42</sup>.

---

<sup>40</sup> Com efeito, e reportando-nos a Portugal, o período manuelino encontra tradução numa política de reordenamento e regularização da estrutura herdada. A cidade de Lisboa vai experimentar uma série de alterações – como modelo a ser divulgado pelo restante país – na correcção de alinhamentos e no afastamento o carácter medievalizante do centro da cidade. Tratava-se de reformar a cidade com vista a dotá-la – na opinião de Helder Carita – de qualidades de capital, que têm, atrás de si, um novo pensamento racionalista e pragmático e que incorpora um novo modo de pensar: a rua já não é entendida como valor topológico de ligação entre dois pontos, mas como entidade abstracta, portadora de valor de per si, e estruturada a partir da justaposição paralela de fachadas, conformando um espaço. Vd. Helder Carita (1998) – **Lisboa Manuelina e a formação de modelos urbanísticos da época moderna (1495-1521)**. Lisboa: Dissertação de mestrado apresentada à Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, Texto policopiado.

<sup>41</sup> “(...) Os modos de transporte idealizados para essa reinvenção das possibilidades da cidade, andam a par com uma série de outras infraestruturas (...) (saneamento, abastecimento de água, telegrafo, iluminação pública a gás – e electricidade pouco depois (...))” Manuel Graça Dias (2008) – **Depois da Cidade Viária**. Porto: Dissertação de Doutoramento apresentada à Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, Texto policopiado.

<sup>42</sup> A desproporção das novas estruturas urbanas, não só quando comparadas com a cidade medieval e e pós-medieval, mas, também, em termos absolutos, são a primeira ruptura que Graça Dias identifica num novo universo de relação espacial a que cidade se sujeita e com a necessidade de dar acolhimento a novas e mais amplas movimentações de pessoas. Vd. Idem: 28. Essa descrição encontra o seu arquétipo com a Paris de Haussmann, representativa daquela a que Benevolo chama cidade pós-liberal. Vd. Leonardo Benevolo [(1993) 1995a] – **A cidade industrial**. In A Cidade na História da Europa. Lisboa: Editorial Presença, 175-206.

Mas os novos tempos serão muito diferentes. Com o automóvel, a cidade tem de mudar; tudo muda. São em maior número do que as carruagens, caleches e *cabriolets*, etc. que circulavam nas cidades; por outro lado, as suas dimensões, características e velocidade (ou o modo como estas são intuídas) são outras e vêm reclamar e induzir novos entendimentos de espaços e relações espaciais que haviam caminhado de modo evolutivo ao longo dos séculos.

É verdade que já em meados do século XIX existia uma ideia generalizada de que as estruturas urbanas herdadas da Idade Média não tinham capacidade de responder aos conflitos emergentes das mobilidade e circulação crescentes – forçadas pelos aumentos da industrialização da burguesia urbana (IDEM: 230). É verdade, também, que, em consequência, e numa perspectiva universal, as cidades vão, numa fase inicial, aguentar tranquilamente os embates dos primórdios da era automóvel: as estruturas de circulação construídas no século XIX davam a resposta necessária, atendendo a que o espaço requerido pelas novas máquinas era menor do que aquele que no passado havia sido necessário, porque também elas eram menores do que os volumosos coches, carroças, seges e tipóias (IDEM, IBIDEM).

“Em 1895, um automóvel pouco mais era do que uma carruagem, à qual se juntava, com menor ou maior habilidade, um motor de explosão estacionário”<sup>43</sup> (RODRIGUES, J. de Barros apud IDEM: 230).

Com o desenvolvimento do automóvel, todavia, as novas escalas generalizam-se de um modo nunca experimentado. E, à medida que o século XX avança, o caminho é inelutável. Para além das soluções que a experiência e o pragmatismo impõem, a teorização à volta da cidade não perde de vista o novo veículo, tornando-o referente de novos modelos e quadros de vida.

---

<sup>43</sup> José de Barros Rodrigues (2004) – **O Automóvel em Portugal, 100 anos de história**. Lisboa: CTT Correios de Portugal: 14-15.



Já a tocar a época de que nos ocuparemos e depois de várias utopias, Graça Dias deixa-nos com factos que conferem maior vitalidade às suas palavras. Fá-lo através da voz de Francisco Keil do Amaral (1910-1975) para declarar a impossibilidade da cidade lidar com a nova máquina que se afirmava na terceira década do século XX, factos esses que dão relevo redobrado à acção de Duarte Pacheco e confirmam o sentido do nosso estudo.

“Keil do Amaral situa nos anos de 1930, a consciencialização, em Lisboa, da impossibilidade de conciliar a estrutura tradicional com o novo meio de transporte” (IDEM: 196).

Os problemas agravam-se com a passagem dos anos.

“[Inicialmente, os automóveis] eram objectos de diversão e luxo, devaneios de sportmen endinheirados (que) as ruas concebidas para os peões, os cavaleiros e as viaturas de tracção animal comportavam sem dificuldade de monta” AMARAL, F. Keil do apud IDEM: 196).

Mas, em 1930, já próximo do lançamento do programa dos Planos Gerais de Urbanização, tudo é diferente.

“O buzinar impaciente que então encheu Lisboa (...) era também o anúncio da incompatibilidade entre os automóveis e a estrutura tradicional da Cidade”<sup>44</sup> (IDEM apud IDEM, IBIDEM).

Partimos destas palavras para as que Graça Dias escreve como subtítulo da sua dissertação de doutoramento:

“onde se analisa a espacialidade que o automóvel rasgou na cidade contemporânea, concluindo pela inevitabilidade do fim do sonho do transporte individual e pela necessidade de abrir, no século XXI, de modo novo e total, ao transporte colectivo, sob risco de colapso” (2008:1).

---

<sup>44</sup> Francisco Keil do Amaral (1970) – **Lisboa, uma Cidade em Transformação**. Lisboa: Europa-América: 104.

É com essa afirmação que o Autor formula a sua tese e o entendimento de quão profundas vieram a ser as mudanças a que atrás se faz referência<sup>45</sup>. O discurso mostra um percurso que antevê até à congestão e tem para nós uma importância de antagonismo. Contrariamente a Graça Dias, colocar-nos-emos, ainda, do lado do *sonho*. As *inevitabilidades* serão, no nosso caso, aquelas que tanto o Poder Político como arquitectos/urbanistas seguirão para acolher os impactos do automóvel nos primeiros movimentos pela cidade portuguesa. O optimismo de época guiar-nos-á ao longo dos Planos Gerais de Urbanização (1934)<sup>46</sup> e do território de Portugal Continental.

Introduzimos nestas linhas uma deliberada inversão cronológica: permite fechar este ciclo com uma ideia importante, que acentua uma possível conclusão deste processo de leitura diacrónica, a partir das interpretações dos diversos autores.

Referido a um período fundamental, José António Bandeirinha (1996), com *Quinas Vivas*, chama a atenção como, no Congresso de 48, as matérias relativas à habitação puseram em evidência a organização da cidade.

Bandeirinha destaca como – a partir da degradação que havia atingido a habitação urbana e suburbana nos anos da Guerra e no imediato Pós-guerra – o enfoque se desloca para as “redenções doutrinárias da Carta de Atenas e da Ascoral” (1996: 129)<sup>47</sup>. O desenvolvimento

---

<sup>45</sup> “A conclusão é quase imediata, evidente: diante do imparável ebsurdo mundo automóvel e das estreitas, porque só ‘funcionais’, decisões dele decorrentes – túneis, viadutos, larguíssimas múltiplas faixas de rodagem –, de tão difícil reutilização, ‘o melhor é constatar que o automóvel não é o transporte adequado e encontrar outro tipo de transporte’.” Manuel Graça Dias (2008) – Op. Cit.: 179.

O Autor cita Paulo Mendes da Rocha numa entrevista concedida a Carolina Arantes et al., em 2002. Vd. Carolina Arantes et al. – **Entrevista a Paulo Mendes da Rocha: A Natureza é um Trambolho** [em linha]. Ed. 61 (2002). [Consult. 30 Abr. 2010]. disponível na internet <URL: [www.worldwhitewall.com/paulomendesdarochacarosamigos2002.htm](http://www.worldwhitewall.com/paulomendesdarochacarosamigos2002.htm)>.

<sup>46</sup> Decreto-Lei 24 802 de 21, de Dezembro de 1934, criado por iniciativa de Duarte Pacheco, ministro das Obras Públicas entre 1932 e 1936 e, mais tarde, 1938 e 1943, ano da sua morte.

<sup>47</sup> Ascoral é definida nas palavras de Le Corbusier como “(...) uma associação de construtores para uma renovação arquitectónica. Os seus objectivos são: Proceder ao exame da ocupação do solo, muito especialmente aquela que é efectuada pelo sector da construção e seus prolongamentos: circulações e espaços livres;

do tema leva-o a enfatizar o modo como a superação da divisão cidade-campo é equacionada. Em resumo, o Autor afirma que do Congresso resultou evidente a necessidade de fazer moderno, premência que afirma alargada à cidade, embora como deixa expreso, sem daí resultar grande desenvolvimento ou – quando sucede o contrário – ocorre por via de alguma “ingenuidade quase romântica”. É o caso de Viana de Lima (1913-1991), ao alinhar o seu discurso com as teorias dos CIAM (IDEM: 130).

Aliás, Bandeirinha concretiza a ideia;

“[localiza a] grande contradição deste Congresso (...) [na] adopção imediata e apaixonada das teorias dos CIAM face à gritante inexistência de uma prática urbanística inovadora e continuada”(IDEM: 133).

Em suma, para Bandeirinha, o fracasso dos novos conceitos era inevitável: os arquitectos estavam tão empenhados na luta política contra o Regime que não poderiam pressentir o alcance, quer em termos sociais, quer urbanos, da *Ville Radieuse* ou da Cidade Socialista. Mais uma vez, vemos que factores e ideias exógenos, na construção da cidade portuguesa e na época, entram invariavelmente em falência por inadequação ao contexto. Por esse motivo destacamos o Autor e a obra.

---

Estabelecer uma doutrina coerente da construção e dos seus prolongamentos, cujo benefícios possam ser alargados a todo o país – cidades e campos – e que responda às quatro funções: habitar, trabalhar, cultivar o corpo e o espírito, circular;

Difundir esta doutrina junto da opinião pública;

Fazê-la adoptar pelas autoridades;

Vigiar a sua aplicação no país.” LE CORBUSIER [(1946) 1995] – [Manière de Penser l’ Urbanisme] **Maneira de Pensar o Urbanismo**. 3ª ed. portuguesa. Lisboa: Europa-América.: 149.

Trata-se de um movimento que visa estabelecer uma doutrina sobre arquitectura e Urbanismo. Nesses termos e nas ideias divulgadas, tem um sentido próximo do da *Carta de Atenas*. Este documento surge na sequência do CIAM 4, realizado em 1933, a bordo do paquete *Patris II* (entre Marselha e a capital grega) mas é apenas publicado em 1943 com o título de *La Charte d’ Athènes*. Vd. Idem: 41.

Nas páginas atrás vimos como a cidade portuguesa evolui qualitativamente a partir dos Planos Gerais de Urbanização: o pragmatismo cede lugar a um posicionamento crítico sobre o espaço urbano. Por outro lado, este novo instrumento pretende levar a urbanidade da capital a todo o país, ou seja, Lisboa serve de referente ou modelo da nova face com que se quer moldar todo o território urbano, redesenhando-o e reorganizando-o, segundo uma pretensa imagem de unidade e representatividade: a do Regime. Vemos, no entanto, que a semântica do passado continua muito ligada ao modo de entender as alterações tentadas sobre esse mesmo espaço. O tradicionalismo impera, e o vazio teórico e a lentidão das operações de transformação são um entrave a verdadeiras rupturas ou alterações de significado ou de entendimento da cidade. Mesmo com os novos ventos do Congresso, a cidade não vê chegar-lhe uma dinâmica reformadora total e em corte com o passado. Para além do circunstancialismo ou alcance limitado das propostas – de pequena escala e sem implicações para além do bloco ou conjunto de blocos – a tradição não se desvanece por vontade dos arquitectos, como bem lembra Portas. As intervenções que tentam lutar contra o lastro bem enraizado, de tom pequeno burguês, rural ou atávico, com suporte – por um lado – nos prédios de rendimento e – por outro – nos bairros de pequenas casas económicas, no bairro *cidade-jardim*, ou na avenida de moradias com logradouro, não chegam a vingar no tempo. Com o pós-Congresso, o internacionalismo cede lugar a uma vontade de ligação com a tradição autêntica, já suportada pelo rigor crítico da abordagem e das ideias. Embora se verifique, vemos, um contraste com a atitude passiva de tempos anteriores, mantém-se, como permanência, uma forte determinação para encontrar ligação à herança cultural e para entender os espaços em linha com o contexto, a tradição e a história.

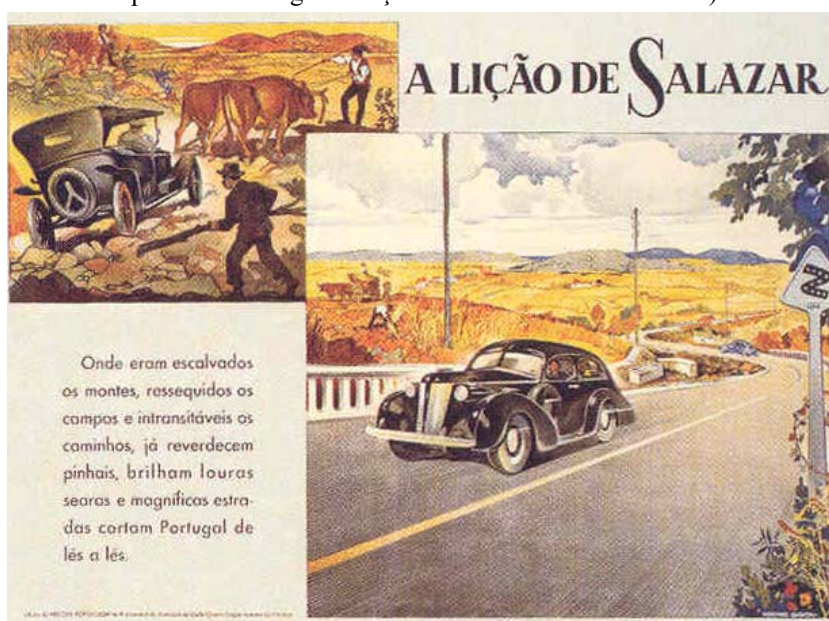
Apesar das linhas acima expressarem a impossibilidade da cidade portuguesa se transformar segundo conceitos de radical oposição à cidade preexistente, dois dados são essenciais neste momento de balanço. Por um lado, o tempo dos Planos Gerais de Urbanização é determinante para dilatação dos limites urbanos e reconfiguração da cidade, que se pretendia pré-programada; por outro lado, com os autores analisados fica também claro que os entraves que obstam à construção de uma nova urbanidade são, contudo, vencidos pelo

poder do automóvel, que, este sim, se constitui como verdadeiro motor de alteração espacial na cidade.

Com este enquadramento, retomamos a referência da obra seminal de Margarida Souza Lôbo. Para esta dissertação, um dos contributos mais significativos de *Planos à Época de Duarte Pacheco* reside na interrogação que nos motiva, que supera a abordagem ao plano administrativo, de organização processual ou de nomeação de autores e/ou de planos que Lôbo realiza. Os argumentos e dados expostos na obra, embora da maior relevância, não ocupam o espaço que podemos e queremos ocupar: de que modo o automóvel é um instrumento ou factor de definição da nova imagem e espaços urbanos imaginados e desenhados com a dinâmica levada a todo o país, pelos Planos Gerais de Urbanização?

**Imagem 4 – A Lição de Salazar.**

Cartaz, de uma série de sete, editado em 1938 para assinalar os dez anos de Salazar no Governo (o conjunto foi distribuído pelas escolas primárias de todo o país, com vista à divulgação dos valores defendidos pelo Poder e à glorificação da obra até então realizada).



### **3 Aproximação aos planos gerais de urbanização.**

#### **3.1 Modernização *versus* tradicionalismo: o lugar das contradições.**

---

##### **3.1.1 Nota introdutória.**

O Estado Novo acumula tensões ao longo dos anos. Referimo-nos aos nem sempre estáveis equilíbrios entre as forças que comandam as perspectivas mais imobilistas e os ideais de modernização.

Desde o surgimento da Ditadura Militar, até à institucionalização do Regime e à sua consolidação ao longo dos anos, as políticas económicas ou os posicionamentos doutrinários confirmam ambiguidades entre a ruralidade e a industrialização, entre mentalidades mais progressistas e outras mais apegadas à herança do passado e empenhadas em fazê-las perdurar.

Noutro plano, é com os modernistas que, num movimento renovador, o Estado tratará de construir uma arte verdadeiramente nacionalista, rejeitando os académicos e tendências mais conservadoras ou do passado.

Nas linhas abaixo tentaremos desmontar esses processos.

---

##### **3.1.2 A desmontagem dos processos: ideias e factos.**

No dealbar dos anos 1930, Portugal é atrasado e rural. É um lugar onde pontificam enraizados interesses rurais conservadores, cruzados com o poder de um ramo da economia que se movia no comércio internacional/colonial e – no outro extremo – a pouco numerosa elite da frágil e pouco afirmada ou influente burguesia industrial (ROSAS, BRITO, 1996a: 316).

Paralelamente e no delicado contexto de transição da Ditadura Militar para o Estado Novo, Salazar (1889-1970) constrói os equilíbrios e compromissos que lhe permitem estabelecer a unidade ideológica indispensável à construção e permanência do poder. O meio é heterogéneo. São cinco os ramos ideológicos e da sociedade que o futuro ditador terá de pacificar:

“(…) a matriz corporativa; antidemocrática e antiliberal; do catolicismo conservador do Centro Católico salazarista; os contributos do ultramontanismo monárquico e tradicionalista lusitano; as preocupações da direita republicana conservadora-liberal; as ambições desenvolvimentistas da ‘direita das realizações’, dos ‘engenheiros’ e dos ‘técnicos’ que associavam a viabilidade do fomento industrial ou da ‘reforma agrária’ à existência de um Estado forte, esclarecido e interventor” (IDEM: 317).

O pragmatismo, que impera no modo hábil como Oliveira Salazar tenta neutralizar ou conciliar diversas correntes de pensamento, é por ele estendido às plataformas económicas e sociais. E é como resultado desta atitude que, como reposta aos impactos da Grande Depressão (1929), em 1931-32, articula os interesses da produção nacional com os do comércio internacional/colonial, fazendo mediação entre as contradições de um mundo rural e o dos industriais<sup>48</sup> (IDEM, IBIDEM).

Nada de mais expectável que a tutela de todos os sectores e doutrinas, sem descolar do pensamento do líder incontestado. Nada de mais esperado do que a emergência de contradições óbvias:

“(…) indústrias cimenteiras ou químicas de base à sombra da campanha do trigo ou do culto oficial das virtudes da ruralidade; o modernismo estético [pela mão de António Ferro] posto ao serviço de um nacionalismo passadista, católico, conservador e ruralizante” (IDEM, IBIDEM).

As ditas contradições jogam-se como os autores defendem (IDEM, IBIDEM), como tentativa de fazer perdurar o regime e não com a preocupação de construção de uma política económica coerente e, diremos, que reflectisse um modo de pensar e estruturar uma doutrina unitária. Será, sim, como facilmente se conclui, resultado das iniciativas para pacificar as diversas tendências e sensibilidades dos grupos de pressão. Para Salazar será

---

<sup>48</sup> Como refere Rosas, “esta capacidade de estruturar e arbitrar (...) os equilíbrios fundamentais entre elites políticas e interesses dominantes, mas contraditórios entre si, marca o essencial da natureza peculiar do Estado Novo (...): uma ditadura de facto, subordinada à incontestada autoridade arbitral do chefe de Governo” Fernando Rosas, J. M. Brandão de Brito (1996a) – **Dicionário de História do Estado Novo**. Lisboa: Bertrand Editora, Vol. I: 317.



um jogo de cintura para se manter na chefia do Estado e fazer perdurar o regime, mesmo que com os engulhos de admitir alguma modernização e prescindir da sua visão de um Estado assente nas virtudes da terra.

Se nos primeiros anos do regime dominava a corrente mais atávica, a meio da década de 1940 não estava ainda resolvido o lançamento de iniciativas e políticas tendentes a resolver a industrialização, que contava com a forte oposição dos partidários da visão agrária do Estado e dos interesses que dominavam este sector. O que estava em causa era um conflito aberto entre interesses antagónicos na acção e modo de entender o futuro da economia e do país<sup>49</sup>.

As primeiras iniciativas sérias para tentar fazer o arranque da industrialização acontecem como consequência da crise económica dos primeiros anos do Regime e com os esforços para a superar (ROSAS, 1992: 307).

Nos anos 1930, as fundamentações teóricas do que podia ser uma ideologia assente no primado da indústria (como base do desenvolvimento económico) emergem em discursos e visões optimistas sobre o que poderia ser o futuro, superando as indústrias artesanais. É a apologética da técnica e da iniciativa produtivista que se afirmam. De modo claro, surge a ideia de que era necessário que a agricultura deixasse de constituir um obstáculo ao desenvolvimento de Portugal<sup>50</sup>. Contudo, esse período conta ainda com o domínio dos defensores da ruralidade que se movimentam para reduzir a pó o possível arranque do desenvolvimento industrial, que não deu mais do que pequenos passos. Convém notar que,

---

<sup>49</sup> A aprofundar o tema, Fernando Rosas vê as duas primeiras décadas do Estado Novo, no que se refere aos aspectos económicos, também elas como de compromissos. Estava em causa a preocupação de preservar equilíbrios difíceis radicados tanto no plano teórico (liberalismo *versus* intervencionismo) como num patamar prático-ideológico (agricultura *versus* indústria; produção *versus* comércio; capital *versus* trabalho; organização *versus* liberdade; interesse nacional *versus* interesse privado; progresso técnico *versus* ordem moral). Cf. Fernando Rosas, coord. (1992) – **Portugal e o Estado Novo (1930-1960)**, Nova História de Portugal. Lisboa: Editorial Presença. Vol XII: 308.

<sup>50</sup> Os principais palcos dessas ideias surgem no I Congresso Nacional de Engenharia (1931) e no I Congresso da Indústria Portuguesa (1933). Vd. J. M. Brandão de Brito (1996) – Op. Cit: 461. Os congressos foram ocasiões não desperdiçadas para homens como Ferreira Dias, Albano de Sousa e José Maria Álvares convergirem no que assumiriam dever ser a política industrial do pós-guerra. Cf. Fernando Rosas coord. (1992) – Op. Cit.: 314.

do lado do Estado, a afirmação era outra – que veio prolongar as estruturas agrícolas tradicionais e ineficientes – e que o progresso técnico permanece como objecto de desconfiança e de uso preferencialmente moderado, por poder contribuir para o aumento do desemprego<sup>51</sup> (IDEM: 316).

O período não era propício a dinâmicas tecnológicas. Os impactos da Lei de Reconstituição Económica, de 1935<sup>52</sup>, deixam perceber as carências em termos de energia, de transportes e de comunicações. O seu objectivo prevê a construção de um programa de obras públicas a executar ao longo de 15 anos (1936-1950) – salientamos aqueles que visam consolidar o mercado interno com base em elementos de modernização do país: transportes, comunicações, rede eléctrica, hidráulica agrícola, irrigação e povoamento, edifícios públicos, urbanização e colónias (IDEM: 318) – e o seu lançamento testemunha o atraso de cariz rural do país e as permanentes tensões com outro mundo e diferente modo de vida. É o próprio chefe de governo, Oliveira Salazar, que permite concluir “(...) do estado de indigência em que se encontrava a economia portuguesa” (ROSAS, BRITO, 1996a: 463). Assim, a estabilização financeira e monetária lançada nos alvares do Estado Novo será suporte do relançamento económico do país, com base num programa de infra-estruturas que unificasse o mercado interno. Neste plano, transportes e comunicações rápidos e eficazes, bem como o fornecimento de energia hidroeléctrica a baixo preço são dados fundamentais da equação e entrelaçam o ressurgimento da economia com os progressos técnicos (ROSAS, 1992: 308)

Nesse rumo, entre 1949 e 1958 afirma-se uma corrente reformista da economia. Trata-se do arranque de um sistema de modernização, reflectido num processo de industrialização-urbanização-terciarização. Para Rosas (ROSAS, BRITO, 1996a: 318), será a afirmação do

---

<sup>51</sup> A primeira Lei de Condicionamento Industrial (Decreto-Lei nº 19 354, de 14 de Fevereiro de 1931) não visa ainda o desenvolvimento industrial, mas evitar o desemprego, a sobreprodução, a queda dos preços e, em consequência, diminuir a pressão social. A medida não visa a modernização do parque industrial, já que ficam isentas do Condicionamento as indústrias que empreguem menos de cinco operários e usem menos de 5 cv, bem como as de base caseiras. Cf. Idem: 316.

<sup>52</sup> Lei nº 1914, de 24 de Maio, de 1935. Cf. Fernando Rosas, J. M. Brandão de Brito (1996) – Op. Cit.: 463.

choque entre a linha reformista e modernizante do regime com os incondicionais de Salazar, da corrente ultramontana e ruralista.

A este propósito as palavras do autor são esclarecedoras:

“[O conflito] que assume a sua expressão nas décadas seguintes [1950 e 1960], que se desenvolve entre os defensores do ruralismo e os industrialistas radica na identificação dos primeiros com uma concepção tradicionalista da sociedade, bloqueadora da compreensão de que a defesa das posições adquiridas pode, futuramente, vir a comprometer não só a manutenção dessas posições como a retardar o desenvolvimento económico e social no seu conjunto” (IDEM: 461).

Diremos que o que está em causa é uma visão imobilista do país, atávica e contrária a qualquer ideia de modernização.

A mudança com carácter doutrinário chega apenas pela mão de Ferreira Dias (1900-1966), através das suas ideias e iniciativas legislativas – acolhidas e promovidas pelo governo, como reconhecimento de que o país precisava de se modernizar<sup>53</sup>.

Para Ferreira Dias, trata-se de pensar um “Plano de ressurgimento da indústria portuguesa” como uma política que, contra importantes sectores da sociedade e decisores políticos, afaste a especialização da economia – mormente, se esta assentar na actividade agrícola, na ruralização do país – e que, a afirmar-se, traria, em seu entendimento, graves prejuízos para Portugal.

Não deixa de ser significativo e testemunho dos antagonismos então vividos, que as ideias de Ferreira Dias tenham vingado já depois de este ter deixado o Governo<sup>54</sup> (enquanto subsecretário de Estado do Comércio), ante o *lobbying* dos sectores agrários. Mais uma vez, a profunda dicotomia da sociedade faz-se marcar, desta vez de forma veemente, por protestos e pressões sobre o poder político.

---

<sup>53</sup> Para gerar os rendimentos de que Portugal carecia. Vd. Idem: 466.  
Ferreira Dias foi responsável pelas Leis nº 2002 – de Electrificação Nacional – e nº 2005 – do Fomento e Reorganização Industrial – de 26 de Dezembro de 1944.

<sup>54</sup> Falamos da aprovação da Lei nº 2005, do Fomento e Reorganização Industrial.

Por entre as hesitações, é no pós-guerra que finalmente se dão as principais iniciativas para lançar um verdadeiro processo de industrialização. Os Planos de Fomento serão o instrumento fundamental. Mas os impasses políticos e económicos<sup>55</sup> não chegam a dar prossecução às ideias mais optimistas de que o crescimento do sector industrial faria, só por si, mover a economia no sentido do desenvolvimento global do país<sup>56</sup> e o momento vem coroar o inêxito da sonhada, porque irreal, prosperidade conseguida com a II Guerra Mundial. Foi apenas mais um falso arranque, que não se traduziu na emergência de fontes permanentes, duradouras e auto-sustentadas de rendimentos. O I Plano (1953-1958) – aprovado pela Lei nº 2058, de 29 de Dezembro de 1952 – reflecte, na essência, a falta de visão modernizadora que opõe a burguesia tradicionalista ao novo grupo de empresários e industriais que timoratamente se constituía com o final da Guerra. O II Plano (1959-1964) – Lei nº 2094, de 25 de Novembro de 1958 – embora surja como um documento de orientação de política económica, não acolhe o essencial das ideias dos principais actores; pelo contrário, reflecte visões e ideias do passado. A classe dirigente continuava em oposição às ideias mais progressistas<sup>57</sup>.

---

<sup>55</sup> Cf. Fernando Rosas, J. M. Brandão de Brito (1996) – Op. Cit.: 465.

<sup>56</sup> A eleição do sector industrial como prioritário só se deu no período de duração do II Plano de Fomento. O I Plano, contudo, assinala a necessidade da industrialização do país.

O I Plano de Fomento, modesto nos objectivos, colocava nas mãos da iniciativa privada a reactivação do processo de industrialização. Ao Estado caberia a criação de condições para que aquele acontecesse, com a criação de infra-estruturas, de enquadramento legal adequado, e com a atribuição de facilidades várias aos privados: créditos, subsídios e isenções fiscais. Cf. Idem: 470.

A prioridade continua a ser dada às infra-estruturas: a electricidade e os transportes e comunicações pesam 34,6% e 32,1%, respectivamente, do financiamento; as indústrias base, 11,6%; e a agricultura 17%. Cf. Fernando Rosas, coord. (1992) – Op. Cit.: 323.

O II Plano distribui o financiamento de modo distinto: 27,5% para a indústria; electricidade, transportes e comunicações, respectivamente, 21,4%, 14,8% e 16,8%; para a agricultura 17,3%. Cf. Fernando Rosa coord. (1992) – Op. Cit.: 325.

Os resultados do investimento não são, contudo, os esperados, no que concerne à modernização do país.

<sup>57</sup> Em 1957, realiza-se o II Congresso dos Economistas e da Indústria. Ali se reuniu a elite política e económica do país. A iniciativa permitiu aos principais agentes económicos privados e ligados à indústria exporem os seus pontos de vista, Contudo, as diversas ideias e tomadas de posição registadas nas conclusões do Congresso não influenciaram com relevância o II Plano de Fomento.

Sobressai, contudo, o maior peso da electricidade, gás e água, a partir de 1950, no tecido produtivo. Segundo Rosas (1992: 349), trata-se do esforço da política do Estado Novo para a produção energética e está ligado à adaptação à evolução tecnológica (IDEM, IBIDEM). Contudo, as oposições seguintes vêm dar mais relevância a um debate que se estrutura sobre antinomias constantes. No pós-guerra, Castro Fernandes<sup>58</sup> (1903-1975) confere um tom significativo à concepção de sociedade que dominava pelos corredores do poder, prolongando ideias prevaletentes na década de 1930.

“Reside, em grande parte, na característica agrícola o segredo da nossa magnífica unidade moral. Não nos sentimos propensos a desviar-nos do rumo que os séculos imprimiram à actividade nacional (...). Precisamente por isso colamos no primeiro plano a valorização da nossa agricultura (...)”<sup>59</sup> (ROSAS, BRITO, 1996a: 468).

Trata-se de relevar a especificidade ainda fundamentalmente agrícola de então e, sobretudo, de elevar a questão produtiva e económica à condição de pilar do regime, como sua fundamentação espiritual e das tradições pátrias e, nesse sentido, inquestionável.

O Presidente do Conselho é uma peça-chave na determinação das grandes opções, com escolha clara pela sujeição do desenvolvimento industrial à agricultura. Basta ler as suas palavras para se perceber como o debate se extremava.

“Temos por outro lado que a agricultura, pela sua maior estabilidade, pelo seu enraizamento natural no solo e na estreita ligação com a produção de alimentos constitui a garantia por excelência da própria vida e, devido à formação que imprime nas almas, manancial inesgotável de forças de resistência social. Aqueles que não se deixam obcecar pela miragem do enriquecimento indefinido mas aspiram acima de tudo a uma vida que, embora modesta, seja suficiente, são, presa à terra, não poderiam nunca, e muito menos nas precaríssimas condições de vida mundial, seguir por

---

<sup>58</sup> Subsecretário de Estado das Corporações e Previdência Social, 1944-1948; Ministro da Economia, 1948-1950.

<sup>59</sup> Estas palavras estão reunidas numa obra de Daniel Barbosa. Vd. Daniel Barbosa, **Alguns aspectos da Economia Portuguesa**. Porto. Vol I: 141.

caminhos em que a agricultura cedesse à indústria, e em que o solo e a gente não fossem estimulados a produzir o máximo possível”<sup>60</sup> (apud IDEM: 470).

E nos anos 1960 tudo se mantém como antes. Ferreira Dias, já como ministro da Economia (1958-62) afirmará:

“A economia portuguesa tem de mudar de vida, mesmo que tenha de sentir o travo de alguma saudade (...), o país espera uma reforma séria da indústria; eu não me disponho a colaborar em simulacros de reforma” (apud IDEM: 478).

Como sempre contrário aos atavismos do Estado, Ferreira Dias fica como autor do único projecto de industrialização pensado e elaborado durante toda a vigência do Estado Novo. Antes dele, era inexistente qualquer vislumbre de mentalidade ou estratégia industrial. Depois dele, não houve acção nem pensamento que lhe retirasse importância e protagonismo. O facto dá nota da falta de ambição da facção reformista e modernizadora do país<sup>61</sup>.

Segundo Rosas, “o crescimento económico moderno detecta-se por mudanças na estrutura da actividade económica” (ROSAS, 1992: 338). O autor adianta que as mesmas se ficam a dever às alterações tecnológicas e ao aumento do *produto per capita*.

“O sentido dessa evolução é, sinteticamente, referenciado pelos termos ‘industrialização’ e ‘modernização’ (a que posteriormente se associou o conceito de ‘terciarização’) e traduzem a

---

<sup>60</sup> As palavras fazem parte de considerações sobre o I Plano de Fomento. Cf. António de Oliveira Salazar (1953) – **O Plano de Fomento. Princípios e Pressupostos**, O Plano de Fomento, Conferências Ministeriais Inauguradas pelo Presidente do Conselho em 29 de Maio. Lisboa: SNI: 12-19.

<sup>61</sup> Daniel Barbosa, forte partidário das ideias de industrialização, que, quer enquanto membro do Governo, quer no seu exterior – já no início dos anos 50 –, deu eco e prolongou as ideias de Ferreira Dias. Usa um discurso que elucida do estado em que se encontrava o parque industrial, bem como a preparação humana nos anos precedentes.

“Um pardieiro sórdido e infecto é muitas vezes uma fábrica e quantas vezes, muito boçal, analfabeto e bronco se sente industrial, se não um técnico”. Daniel Barbosa (1952) – **Realidades Económicas – Preleções de Economia Aplicada**. Porto: Centro de Estudos Económicos e Financeiros da Associação Comercial do Porto: 303 e ss. Cf Fernando Rosas, J. M. Brandão de Brito (1996), Op. Cit.: 468.

tendência para o aumento do peso, primeiro do sector industrial em detrimento do agrícola e, mais tarde, do sector dos serviços em prejuízo de outros” (ROSAS, 1992: 338).

De acordo com as linhas anteriores e as contradições sempre latentes no seio do Estado Novo e entre este e os agentes económicos, a afirmação dá ênfase à dificuldade de Portugal se posicionar como um país de economia assumidamente moderna<sup>62</sup>. Reforçando a ideia, António Costa Pinto lembra que a sociedade rural é ainda dominante nos finais dos anos 1970 (2004: 63).

No contexto destas linhas de acção e pensamento, salientamos a distribuição geográfica que a população industrial veio assumir. Concentrou-se na faixa costeira – a zona detentora de maior densidade populacional – abandonando as regiões do interior que mantiveram e porventura aprofundaram – segundo admitem Rosas e Brito (IDEM: 472) – a base rural e agrícola. Ou seja, as dicotomias assumiram protagonismo também sobre o território.

No segundo plano que referimos no início, emerge uma figura que não deixará de manifestar contradições com o *espírito* do Estado Novo, para usar uma palavra cara ao protagonista. António Ferro (1895-1956), avesso às convenções estéticas estabelecidas, guia-se pela criação de uma nova ordem (ROSAS, BRITO, 1996a: 355). As suas orientações enquanto director do SPN – e mais tarde do SNI<sup>63</sup> – desalinham-se das concepções do Presidente do Conselho. E mais significado terá o desvio, se considerarmos que esse organismo surge na esfera da Presidência do Conselho de Ministros, como “instituição por excelência vinculadora dos restantes braços da administração” (IDEM: 397); dado importante, também, será o papel da organização como responsável de “(...) um

---

<sup>62</sup> Serão dignos de registo os dados relativos à estrutura sectorial da população activa. Até 1950, a perda do sector agrícola é muito reduzida; a subida é mesmo uma realidade entre 1930 e 1940; como dado mais relevante, verifica-se que, ainda nesse ano, este sector acumulava um número apenas ligeiramente inferior a metade do trabalho empregue na actividade económica.

No que diz respeito ao sector industrial, só após a II Guerra Mundial é que se verificou o aumento do seu peso na actividade económica, no âmbito em apreço.

Cf. Fernando Rosas (1992), Op. Cit.: 340.

<sup>63</sup> O Secretariado de Propaganda Nacional foi criado em 1933 e transformado, em 1944, no Secretariado Nacional de Informação, Cultura Popular e Turismo.

projecto doutrinador que a si próprio se concebe sistemático” (IDEM: 400). E, segundo os Autores (IDEM: 402), o SPN/SNI, acto contínuo, assume o papel do mais relevante e eficaz interface de comunicação do Regime, fazendo transmissão do seu ideário para fora da esfera do poder, encenando-o e mediatizando-o. Na estratégia de persuasão que fará parte do *modus operandi*, as artes assumem um papel de relevo na comunicação como “instrumentos de sedução colectiva” (IDEM: 403).

A biografia de Ferro explica algumas opções que tomará. Intelectual reconhecido, mantivera contacto estreito com o primeiro modernismo português, tendo sido, inclusivamente, editor do órgão deste movimento – a revista *Orpheu*<sup>64</sup> – a convite de Mário de Sá Carneiro (1890-1916).

“Ante a velha e auto-alimentada querela tradicionais/modernos escolhera os segundos, preceituando que havia que aproveitar os novos. Os intelectuais normalmente prestigiados pelo Estado, as eruditas opiniões dos académicos e as perspectivas entretanto avançadas de se vir a trabalhar uma arte morta, de museu ou monumento, dispensava-os nessa altura” (IDEM: 404).

Salazar dava o seu aval “disposto a abrir-se a todas as inovações” (apud IDEM, IBIDEM). E se, mais tarde, repudiaria as ideias de vanguardismo e a liberdade criativa – durante a atribuição dos prémios literários atribuídos pelos SPN<sup>65</sup>, em 1935 – e mesmo se Ferro chegaria a defender a higienização visando o pensamento e acção dos intelectuais de livre pensamento (IDEM: 412-13), fazendo emergir o político por sobre o homem de cultura, a verdade no campo das artes é outra.

---

<sup>64</sup> Editada em Lisboa em 1915, só teve os dois primeiros números publicados, correspondentes aos primeiros trimestres desse ano. As dificuldades de financiamento ditaram o seu fim, não sem que deixasse uma forte e duradoura influência nos meios literários e na renovação da literatura portuguesa. Ficaria associada à introdução do movimento modernista em Portugal, através da associação de relevantes nomes das letras e das artes, como Mário de Sá-Carneiro, Fernando Pessoa, José de Almada Negreiros ou Amadeo de Souza-Cardoso

<sup>65</sup> A tomada de posição foi manifestada num discurso proferido por Salazar na sede do SPN em 21 de Fevereiro. Cf. Fernando Rosas, J. M. Brandão de Brito (1996) – Op. Cit.: 409.



“(…) durante o Estado Novo o discurso dominante para consumo das massas (...) foi pegando nas narrativas históricas e querendo aproximar os leitores do que seria o seu tesouro comum, as imagens e os objectos, os ritos e as crenças populares (...)” (IDEM: 421).

Com efeito, a frase não é validada pelo que vai passar-se nas artes. Aqui vigora a protecção do SPN aos artistas que haviam seguido a via da arte moderna. Prevalece a ideia de que essa corrente, alinhada com o seu tempo, seria mais ajustada “à divulgação das coisas”<sup>66</sup> (apud IDEM: 422). E, no momento em que se despede, após 14 anos como director do SPN/SNI, Ferro faz balanço da sua actividade, colocando em evidência o modo como valorizara as vanguardas, com abandono das atitudes artísticas mais conservadoras e passadistas.

“Declarámos guerra sem quartel a certas naturezas mortas, já putrefactas, aos quadrinhos mimosos, àqueles velhos em que as barbas são sempre postiças, a certos interiores sem vida interior, aos retratos demasiados parecidos, isto é, nada parecidos, às flores que não cheiram, aos frutos que a nada sabem, a tudo o que é convencional, habilidoso, prenda de família, etc. etc.”<sup>67</sup> (ANTÓNIO FERRO apud IDEM: 423).

No terreno, a acção confirma as palavras. Se o Salão dos Independentes (realizado em 1930, na Sociedade Nacional de Belas Artes) consagra, sob o olhar do Poder, as teses e a prática dos modernistas a anual Exposição de Arte Moderna (1935-1950) coroa o sistema (IDEM: 423), de onde saem os prémios que distinguem os pintores mais relevantes e alinhados com as correntes mais progressistas, inquietos e com pleno poder criador<sup>68</sup>.

---

<sup>66</sup> Desconhecemos o autor da afirmação. De qualquer modo representa a posição oficial e o pensamento de António Ferro, como se percebe no texto de Rosas, ao remeter para um escrito da época. Cf SNI (1949) **A Política do Espírito e a Arte Moderna**, in Arte Moderna, Lisboa: SNI: 13-14.

<sup>67</sup> Cf. SNI (1948) – Catorze Anos de Política do Espírito. Lisboa: SNI, sp.  
Em contraste absoluto com as considerações de Ferro aqui transcritas e sobre as considerações acerca do papel conferido aos artistas da nova geração. Vd. Fernando Rosas (1992), Op. Cit.: 422.

<sup>68</sup> Entre 1935 e 1951, foram distinguidos com o Prémio Columbano Bordalo Pinheiro os artistas mais significativos do panorama artístico, contando-se, entre eles, Dórdio Gomes, Jorge Barradas, Frederico George ou Almada Negreiros.  
Como o outro galardão – Souza Cardoso – e em igual período e no mesmo registo, Mário Elói, Maria Keil, António Dacosta, Júlio Resende, entre outros. Cf. Idem: 423.

Em 1940, o certame abre-se aos escultores e, seguindo a política vigente, em 1945, o Museu Nacional de Arte Contemporânea, quando abre as portas, remodelado, mostra ao público os mais significativos representantes da arte moderna.

Todo esse fulgor desaparece, todavia, com a saída de Ferro do SNI. Em 1951, o seu sucessor – José Manuel Costa – termina as mostras e prémios *modernos*, preferindo os *contemporâneos*. Ferro quis representar o autoritarismo português como força dinâmica e portadora de futuro, utilizando os vivíssimos traços da modernidade artística. O Regime, pretendeu, contudo, “actualizar” a eficácia da sua mensagem, através de vias (em que a arte participaria) que conduzissem directamente à tradição e ao passado.

Mas mesmo Ferro não é um homem isento de contradições. Basta comparar a linha mais progressista com que lidou com as artes plásticas e compará-la com outras manifestações de mediação entre a política e o povo. A Aldeia Mais Portuguesa de Portugal (1939), o Concurso de Montras (1940) e o Concurso das Estações Floridas (1941), ou mesmo a acção no cinema, não mostram a mesma vanguarda: o tradicionalismo impera, sendo mais consentâneo com a visão rural e conservadora da sociedade, do que com o ímpeto modernizador dos sectores industriais minoritários.

A estratégia etnográfica de António Ferro ajuda a perceber a contradição.

O esforço na área da etnografia tratava de educar o gosto, de agir sobre as escolhas estéticas. Mas, fazendo-o sobre a classe média e não sobre o povo em si mesmo, não se tratava de mostrar aos camponeses as virtudes da sua vida, mas de colocar o enfoque sobre a população urbana – com objectivos de educação estética (ALVES, 1997: 240) - para a convencer da beleza do modo de vida simples e despojado, desligado de bens materiais e, pelo contrário, em sintonia com o território e a imagética da população do campo. O projecto do SPN/SNI visando, portanto, a criação de símbolos e mitos para alimentação dos meios urbanos e mesmo cosmopolitas – das classes média e mais elevada – centra-se na “apropriação da cultura popular”<sup>69</sup> (IDEM: 253). Em suma, o plano de Ferro pretende transformar

---

<sup>69</sup> Segundo propósitos de propaganda, que se materializam através da sua manipulação e exibição mediada, não espontânea, não genuína, verifica-se, aliás, uma desconfiança de base sobre a cultura popular, que tem que ser previamente sujeita ao crivo da selecção estética. As reservas do SPN sobre a cultura popular ficam patentes nas palavras de Francisco Lage (que dirigia o departamento de etnografia

a fisionomia do país, fazendo emergir uma nação civilizada e moderna, mas possuidora de um conjunto de signos que a marcariam e afirmariam – pela estratégia etnográfica – como única e distinta, reveladora de uma identidade própria e singular encontrada na encenação dos valores pátrios.

O já referido concurso da Aldeia Mais Portuguesa de Portugal (1938) tem particular importância no contexto. Monsanto é enaltecida como “síntese da raça” – nas palavras do próprio Ferro (1947 apud IDEM: 238). Na cerimónia de entrega do Galo de Prata a esta aldeia, em 1939, as palavras são demonstrativas da estratégia de Ferro:

“Este concurso vale, sobretudo, pelo pretexto que nos dá de mergulhar na terra portuguesa, de lhe arrancar alguns dos seus segredos, de encontrar aqui e além escondidas entre as rochas, no alto das Montanhas ou no coração dos vales, as nascentes da raça.” (FERRO, 1947 apud IDEM: 246).

Na mesma cerimónia, Ferro mostra a essência do olhar sobre a cultura popular e sobre o ícone em que Monsanto se transforma, em contraste com as cidades:

---

do SPN): “São pouquíssimos, mesmo raros, os ranchos ou grupos regionais que merecem confiança a este Secretariado para uma representação portuguesa em qualquer parte e muito menos fora de fronteiras. A grande maioria pelos trajes que usam, danças e cantares que exibem, não passam de fantasias de mau gosto, com deturpações horríveis e absolutamente influenciadas pelas revistas e teatros populares de Lisboa.” Apud Vera Marques Alves (1997) – **Os Etnógrafos Locais e o Secretariado da Propaganda Nacional. um estudo de caso**, Etnográfica. Lisboa: Centro de Estudos de Antropologia Social, Vol. I (2): 240.

O esforço de Ferro é dirigido tanto ao exterior – na afirmação de Portugal – como ao interior, sendo as elites – detentoras de apetência e poder económico - o veículo escolhido para a renovação estética pretendida pelo SNI. Vd. Vera Marques Alves (2007a) – **A Poesia dos Simples: arte popular e nação no Estado Novo**, Etnográfica. Lisboa: Centro de Estudos de Antropologia Social, nº 11(1): 65.

Segundo Vera Marques Alves, “podemos dizer que quando António Ferro escolhe a arte popular para representar Portugal extramuros, nomeadamente nos certames internacionais, e faz das audiências estrangeiras um dos principais alvos das política folclorista desenvolvida pelo SNI, está a destacar a função identitária de toda a campanha etnográfica.” Idem: 66.

Como se disse, o processo é selectivo e dirigido. A encenação e estetização promovida pelo Secretariado, não trata de mostrar as danças e cantares, as vestes e modo de vida dos camponeses; não trata de inventariar e multiplicar conhecimentos sobre os costumes locais; no seu programa etnográfico, o SPN dá ênfase aos objectos, “(...) silenciando (...) a pesquisa ou o interesse na publicação do material escrito [e] (...) encerra a tendência para a esteticização dos dados etnográficos e a transformação da cultura cultural em puro objecto de encenação.” Vera Marques Alves (1997), Op. Cit.: 239.

“a imagem empolgante da nossa pobreza honrada e limpa, que não inveja a riqueza de ninguém. [O seu] [...] povo vive contente, a rezar, a dançar e a cantar, dando lições de optimismo às cidades fatigadas, pessimistas, compreendendo como poucos, o ressurgimento português mais ávido de bens espirituais– a escola, a Igreja, a família – do que de bens materiais” (IDEM: 250).

Monsanto emerge, portanto, como ícone no que se refere à descoberta das raízes da cultura popular, tendo como base um critério de base estética, ou seja, uma escolha mediada e não fundamentada em qualquer critério que não seja o de conveniência plástico-expressiva<sup>70</sup>.

Como as palavras permitem intuir, esse ambiente cultural transforma “(...) Monsanto na alegoria perfeita de um país imaginado”<sup>71</sup> – diz Vera Marques Alves (ALVES, 1997: 256). Em suma, o “povo-esteta”<sup>72</sup> configura uma construção fundamental no discurso do SNI/SPN que permite introduzir interna e externamente a cultura popular como símbolo apologético da portugalidade, que se coloca próximo da simplicidade, pureza, integridade e genuinidade da vida do campo, em contraposição à população da cidade – Ferro faz essa distinção: quando se refere ao povo atém-se nos habitantes das vilas e aldeias, o contrário do que designa por “o povo retórico, o povo discurso, falsamente povo, mascarado de povo”<sup>73</sup> (apud IDEM, 2007a: 70-71).

---

<sup>70</sup> Todos os materiais etnográficos que não se adequam à encenação de um retrato esteticamente atractivo são banidos ou depurados: sinais de pobreza ou da dureza das profissões ou da vida no campo:

“Subjacente ao uso privilegiado das representações visuais na área da etnografia estava a própria sobrevalorização da faceta artística da cultura material do mundo rural, com a consequente eliminação dos elementos pouco condizentes com uma imagem espiritualizada do ‘grande poeta que se chama povo português’ “ António Ferro (1940) apud Op. Cit., 239.

<sup>71</sup> O tema repara nos ideais – com origem no século XIX e que se desenvolveram ao longo do século XX– de que é nos rurais – que se encontra os verdadeiros valores do país.  
Vd. Vera Marques Alves (2007a), Op. Cit.: 70.

<sup>72</sup> Eurico Sales Viana apud Idem: 84. Eurico Sales Viana: erudito albiacastrense que colaborava com o SNI nas campanhas etnográficas. Vd. Vera Marques Alves (1997), Op. Cit.

<sup>73</sup> É desse modo que António Ferro se refere às “(...) massas dos grandes centros urbanos, mais facilmente permeáveis à propaganda política e às revoltas sociais (...). Apud Vera Marques Alves (2007a), Op. Cit: 71.

Também aqui, a estetização é, em si mesma, a criação de uma imagem idílica do camponês. Nessa linha, recusa-se tudo que pode denunciar a pobreza dos habitantes de Monsanto. Cf. Vera Marques Alves (1997), Op. Cit: 249.

Noutro patamar de acção do SPN/SNI – mas a confirmar as mesmas motivações – encontra-se o turismo<sup>74</sup>. Trata-se de outro importante instrumento de promoção das virtudes lusas, como meio de incentivar o conhecimento, o contacto e a vivência com e das especificidades e integridade da alma do território português. O verdadeiro Portugal, com os valores pátrios e o pitoresco, em complemento das cidades, abre-se à conquista para enobrecimento e inspiração dos espíritos.

Com o SPN, o turismo deixa de ser um mero instrumento económico<sup>75</sup>, para se constituir como moderno instrumento promocional do regime e de propaganda política (ROSAS; BRITO, 1996b: 985). Trata-se de o enquadrar de modo coerente com o programa de “reaportuguesamento de Portugal” (IDEM, IBIDEM).

Os novos tempos tocam esta actividade, sem que a libertem totalmente. O projecto global de Ferro para o sector desmultiplica-se em participação em feiras e eventos internacionais, na modernização da comunicação, dos suportes informativos dos postos turísticos e fronteiriços; mas nessa estratégia, trata-se, também, de resgatar o tradicionalismo como parte do produto a *vender*: promoção do património histórico e etnológico (em que a Exposição do Mundo Português – 1940 – é elemento central); utilização do folclore como peça de animação turística (festivais, desfiles, e cortejos históricos e folclóricos, grupo de bailado Verde Gaio); bem como a sublimação de recursos de natureza popular (tipicidades rurais, artesanato, hospitalidade, culinária); lançamento das pousadas regionais, tipificadas em função da região. Em síntese, é na feição regionalista e folclórica, reportada ao mundo

---

Na encenação promovida por Ferro, com efeito, é ficcionado o papel do camponês, desligado do seu contexto de trabalho e da dureza da vida na agricultura e dos conflitos sociais. A imagem deste é arrancada à realidade da miséria rural e exibida como sinal de simplicidade e desprendimento material. Vd. Vera Marques Alves (2007a), Op. Cit: 71.

<sup>74</sup> Depois da passagem pelo Ministério do Interior, com a Ditadura Militar (que ali o integra em 1927), em 1939, o turismo passa para a tutela e coordenação do SPN.

<sup>75</sup> Em 1934, o turismo passa a ser visto como nova actividade para equilibrar a economia nacional. “Adquire (...) estatuto oficial de instrumento operacional, com importância crescente na manutenção da estabilidade financeira interna e na solvabilidade externa da moeda nacional.” J. M. Brandão de Brito (1996) – **Dicionário de História do Estado Novo**. Lisboa: Bertrand Editora, Vol. II: 984.

rural, que assentam as opções de Ferro (IDEM: 985-986), apesar do uso de algumas práticas modernas para atingir os seus fins.

Se nos referirmos à procura interna, diremos que o termo que completa e torna inteligível a equação é o automóvel. A quantidade de quilómetros de estradas construídos ou recuperados, o seu tratamento paisagístico e as Estradas de Turismo<sup>76</sup> (SANTA-RITA, 2006) – como parte integrante do território e suporte para descoberta das belezas e deslumbre ante a essência do Portugal verdadeiro – encontra neste veículo o aliado essencial. Chega a todo o lado. E com o mito da portugalidade que o turismo também pretende encenar na estratégia de comunicação, manifesta-se um outro mito: o do automóvel. Mais uma vez, a tradição e a afirmação dos valores pátrios vivem no contacto dicotómico com os meios mais progressistas.

---

### **3.1.3 Uma síntese possível.**

Nestas linhas e segundo uma breve síntese, emerge a evidência de que Portugal vive permanentemente entre ideias tendentes à modernização – de um lado – e – do outro – ao nacionalismo que ambiciona a manutenção, a promoção e a afirmação de mitos do passado e da ruralidade do ambiente e dos valores.

Se o regime adopta como dogma permanente e durável “a fusão entre nação e império”, como “grande razão de ser português” (PINTO, 2004: 61), é compreensível a dificuldade em estabelecer pontes para o futuro. Contudo, mesmo os instrumentos de promoção política não se libertam das contradições e, paradoxalmente, esboçam rupturas com a teia do “mundo rural”.

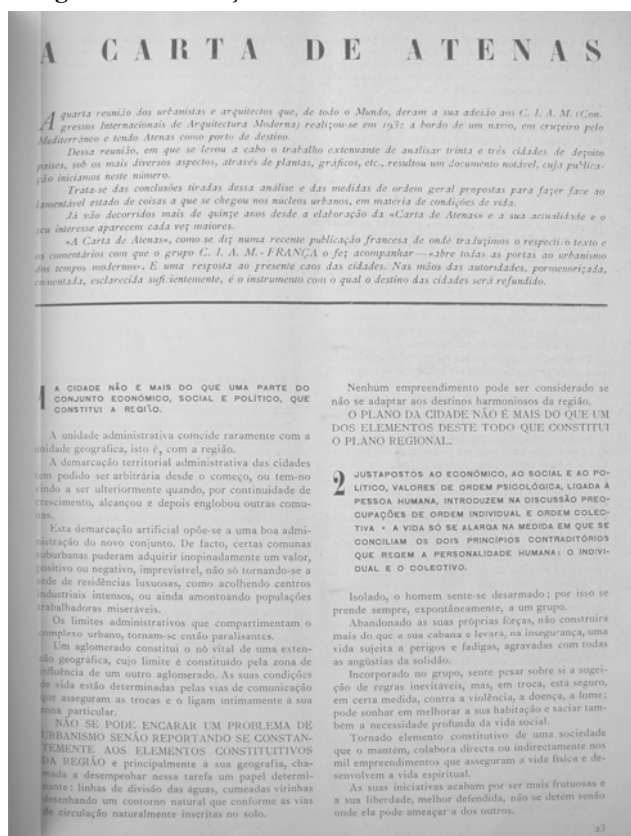
Portugal, entrelaçado com o seu regime político, é, com efeito, um lugar de contradições. A consciência desta realidade e das antinomias verificadas é fundamental para vir a perceber o “percurso” do automóvel pela cidade e pelas ideias em Portugal.

---

<sup>76</sup> Vd. nota 273.

Equacionar as tensões, entre progresso e tradição, dar-nos-á matéria para melhor situar o pensamento em torno da cidade portuguesa, no seio dos Planos Gerais de Urbanização e no contexto deste estudo.

**Imagem 5 – Publicação da Carta de Atenas na Revista Architectura; nº 20, 1948.**





## 3.2 A divulgação do pensamento urbanístico em Portugal: 1930-1960.

### 3.2.1 Nota introdutória.

---

Estas páginas remetem-nos para a identificação de temas-chave na circulação de ideias, entre o início dos anos 1930 e a década de 1960. Serão fundamentais para aferir com maior acerto o contexto que rodeia os actores envolvidos na elaboração dos Planos Gerais de Urbanização, por um lado; por outro, vão permitir-nos fixar com maior rigor o limite superior do arco temporal proposto.

Como referimos, a *matéria-prima* usada para elaborar este momento da dissertação constrói-se com as principais publicações periódicas do período: *Arquitectura*, *Binário* e *Urbanização*.

### 3.2.2 Contributos.

---

É tarde que a urbanística vai ser alvo de atenção da imprensa especializada. As primeiras divulgações de acções concretas e de pensamento urbanísticos não chegam às páginas das revistas antes de 1929 – inicialmente é a publicação de obras de arquitectura que as ocupa. E mesmo após essa primeira fase, a divulgação de ideias e de projectos assenta em bases de puro academismo. Pode dizer-se que até 1948, com o início da divulgação da *Carta de Atenas* nas páginas da *Arquitectura*, que se processa até 1949<sup>77</sup>, o tema não terá uma importância marcante, recorrente e sequencial.

---

<sup>77</sup> O articulado é dividido em onze números. Cf. ARQUITECTURA (1948a) – **Carta de Atenas**, *Arquitectura*: revista de arte e construção. Lisboa: Pereira da Costa. Nº 20, Fevereiro, Ano XX, 2ª série: 23-24;

ARQUITECTURA (1948b) – **Carta de Atenas**, *Arquitectura*: revista de arte e construção. Lisboa: Iniciativas Culturais Arte e Técnica. Nº 21, Fevereiro, Ano XX, 2ª série: 23;

ARQUITECTURA (1948c) – **Carta de Atenas**, *Arquitectura*: revista de arte e construção. Lisboa: Iniciativas Culturais Arte e Técnica. Nº 22, Abril, Ano XX, 2ª série: 23-24;

ARQUITECTURA (1948d) – **Carta de Atenas**, *Arquitectura: revista de arte e construção*. Lisboa: Iniciativas Culturais Arte e Técnica. Nº 23-24, Maio-Junho, Ano XX, 2ª série: 39-40;

ARQUITECTURA (1948e) – **Carta de Atenas**, *Arquitectura*: revista de arte e construção. Lisboa: Iniciativas Culturais Arte e Técnica. Nº 25, Julho, Ano XX, 2ª série: 19-21;

ARQUITECTURA (1948f) – **Carta de Atenas**, *Arquitectura*: revista de arte e construção. Lisboa: Iniciativas Culturais Arte e Técnica. Nº 27, Outubro-Dezembro, Ano XX, 2ª série: 17-18;

A nova fase faz uma abertura, tanto doutrinária, como metodológica, à temática da elaboração dos planos e, no âmbito – com “Actas Oficiais do VII CIAM” – a referência às quatro funções do urbanismo leva longe a necessidade de uma circulação exacta, assente em três categorias: trânsito, penetração e passeio (IDEM, 1951a e 1951b).

Estas ideias marcarão muitas das páginas publicadas em Portugal ao longo dos anos: ainda que com nuances, subtilizas ou suavizadas, é a inspiração na *Carta de Atenas* que sobressai. Com efeito, sucedendo a um tempo de debate tomado pela incipiência do urbanismo enquanto disciplina, a partir dos anos 1940, e com um grau de incidência e recorrência notáveis, a defesa da *Carta de Atenas* e a ruptura com as bases canónicas de organização do espaço urbano demonstram vontade de introduzir mudanças na prática profissional que se ligam, de modo directo, ao entendimento da vida e do quotidiano – com ganho de complexidade ao longo do século, no que à organização urbana diz respeito –, mas, sobretudo, são reflexo de uma atitude estética que recolhe, na cena internacional, a principal influência. Muitos artigos confirmam a orientação, com divulgação de autores de grande peso e significado internacional, e de obras e realizações bastante emblemáticas. Com o advento das novas ideias, a relação dos espaços de circulação do automóvel e do peão é sistematicamente colocada em questão no que respeita ao seu modo tradicional de conformação e à configuração do espaço urbano. Num âmbito mais restrito, a convivência com o automóvel deve ser totalmente controlada e reduzida à expressão mínima: a defesa das *Unidades de Vizinhança* é a tónica dominante na conformação do bairro.

---

ARQUITECTURA (1949a) – **Carta de Atenas**, Arquitectura: revista de arte e construção. Lisboa: Iniciativas Culturais Arte e Técnica. Nº 28, Janeiro, Ano XXI, 2ª série: 15-16;

ARQUITECTURA (1949b) – **Carta de Atenas**, Arquitectura. Lisboa: Iniciativas Culturais Arte e Técnica. Nº 29, Fevereiro-Março, Ano XXI, 2ª série: 15-16;

ARQUITECTURA (1949c) – **Carta de Atenas**, Arquitectura: revista de arte e construção. Lisboa: Iniciativas Culturais Arte e Técnica. Nº 30, Abril-Maio, Ano XXI, 2ª série: 15-16;

ARQUITECTURA (1949d) – **Carta de Atenas**, Arquitectura: revista de arte e construção. Lisboa: Iniciativas Culturais Arte e Técnica. Nº 31, Junho-Julho, Ano XXI, 2ª série: 17-18;

ARQUITECTURA (1949e) – **Carta de Atenas**, Arquitectura: revista de arte e construção. Lisboa: Iniciativas Culturais Arte e Técnica. Nº 32, Agosto e Setembro, Ano XXI, 2ª série: 15-16.

Este documento fundamental para a cultura espacial do século XX foi, no entanto, originalmente divulgado na Revista Técnica, no seu nº 107, de Maio de 1944, com tradução de Nuno Teotónio Pereira.

A temática da construção urbana faz sobressair a relação do espaço com o automóvel e, muito incisivamente, a separação entre este veículo, a residência e o peão, com separação – também – entre velocidades diferentes (aquelas a que se movem peão e automóvel) e os diversos tipos de tráfego e de veículos.

O abandono da concepção tradicional de rua, quer diferenciando as de trânsito das de habitação, quer libertando os edifícios de um alinhamento entre si e de um e de outro lado da rua – encostados, paralelos, simétricos – passa a ler-se com frequência. São divulgadas implantações mais livres – determinadas pela insolação e procura de vistas – bem como uma concentração da habitação em edifícios maiores e afastados, com espaço livre e ajardinado nos terrenos contíguos que os afastam dos passeios e da rua.

Mas, com o tempo, as certezas são postas em causa: as primeiras iniciativas urbanísticas deveriam ser avaliadas. Estávamos em 1958 (ARQUITECTURA, 1958c).

Frederico Santana sucede a Alberto José Pessoa (1919-1985) na direcção da revista *Arquitectura*<sup>78</sup> e Carlos S. Duarte<sup>79</sup> (1958) confirma as alterações na linha editorial com “Introdução a Howard”. Mostra um recuo na radicalidade do discurso urbanístico, direccionado, agora, para outros modelos e realidades. O elogio do único, singular, irrepetível, não sistematizado, ligado ao contexto, começa a dominar as palavras.

Howard (1850-1928) e a defesa da *Cidade Jardim*<sup>80</sup> (IDEM, 1958), a afirmação da desadequação das *Quatro Funções* perante a construção e reconstrução das cidades<sup>81</sup>

---

<sup>78</sup> Frederico Santana inicia funções no nº 59, em 1957; mais tarde Rui Mendes Paula tomará o seu lugar, n.º 68, em Julho de 1968.

<sup>79</sup> Carlos S. Duarte era a verdadeira “alma” da Revista. Não era publicamente assumido nessa qualidade, porque, por razões políticas, se obrigava a uma menor exposição.

<sup>80</sup> Ao texto segue-se um ensaio de Mumford que acentua a apreciação elogiosa do urbanista inglês. Não é surpreendente. Num momento em que S. Duarte assinala que os problemas urbanísticos não têm entre nós a atenção devida, invoca os exemplos ingleses dos anos 1940 como modelos a ter em conta assim que o assunto viesse a ter importância em Portugal. Cf. Lewis Mumford (1958) – **A Ideia de Cidade Jardim e o Urbanismo Moderno**, *Arquitectura*: revista de arte e construção. Lisboa: Iniciativas Culturais Arte e Técnica. Nº 63, Dezembro, Ano XXVI, 2ª série: 19-22. O artigo é uma tradução do ensaio originalmente publicado por Faber and Faber.

Na revista *Arquitectura*, o artigo sentencia uma mudança de “objectiva” que se afirmará, progressivamente. E, de facto, o X Congresso Ciam, publicado no nº 64, três anos depois da realização dessa reunião dos arquitectos modernos, parece querer fazer uma actualização de princípios, ao encontro

(FILGUEIRAS, 1959), bem como o elogio dos princípios fundadores da obra de Frank Lloyd Wright são evidências de um *virar de agulhas*. É Januário Godinho (1960) quem coloca o Arquitecto norte americano – num artigo que toma o nome deste – a marcar o fecho da década. Corria o ano de 1959.

No mesmo ano, e tomando como ponto de partida “As Novas Cidades Inglesas”, Rafael Botelho dá conta de um facto importante para a caracterização do ambiente português: “raramente se fala entre nós de assuntos relacionados com o urbanismo” (1959: 1).

Nesse meio pouco fecundo, contido, as ideias adensam-se numa teia de interdependências. O planeamento urbano deve articular-se com o planeamento regional, defende-se em “Considerações Sobre Urbanismo”, em 1960 (CAMPOS, 1960), a marcar uma ruptura e o anúncio de um novo tempo, sujeito a maiores complexidades. Trata-se, acrescidamente, de um tempo em que o automóvel vê negada a sua anterior base de entendimento: a sua liberdade máxima é agora repudiada, em face de “A Incógnita da Cidade Moderna” (BORÓBIO, 1960): Le Corbusier e a *cidade-jardim* são negados<sup>82</sup> (IDEM, 1961).

---

da nova orientação que a revista persegue, sem perder, contudo, convergência com a realidade internacional. Recordamos que já em 1953, muito pela acção dos Smithsons e também no âmbito dos CIAM havia ficado expresso que a Carta de Atenas deixará de constituir um instrumento útil para a cidade: as quatro funções da Carta de Atenas – habitar, trabalhar, lazer e circulação – não só não correspondiam ao modo como os problemas urbanos se apresentavam, como não tinham que ver com as soluções para os resolver. Vd. Viana de Lima; Fernando Távora e Octávio Lixa Filgueiras, (1959) – **X Congresso CIAM, Arquitectura: revista de arte e construção**. Lisboa: Iniciativas Culturais Arte e Técnica. Nº 64, Janeiro-Fevereiro, Ano XXVII, 2ª série: 21-28.

<sup>81</sup> O tema é focado num artigo que dá conta da procura de novos métodos de análise e apresentação dos temas, segundo um esquema alternativo à Grelha dos CIAM, numa iniciativa proposta pela delegação portuguesa – Viana de Lima e Fernando Távora – no contexto do CIAM 10. O facto é, assim, sobretudo, manifestação de total convergência do país com os interesses expressados internacionalmente. A cidade é apresentada e agora divulgada com um entendimento diverso: “(...) uma nova linha de pensamento acerca do urbanismo que consideraria cada problema como uma entidade (um todo), como um único exemplo de Agrupamento Humano em determinado tempo e em determinado lugar”. Cf. Octávio Lixa Filgueiras (1959) – **Aditamento à Grille CIAM d’Urbanisme**, *Arquitectura: revista de arte e construção*. Lisboa: Iniciativas Culturais Arte e Técnica. Nº 66, Dezembro, Ano XXVII, 2ª série: 3.

<sup>82</sup> O mesmo Autor, no ano seguinte (1961), prossegue o mesmo tipo de análise – em *Tópicos de Urbanismo* – e repudia a forma urbana que se baseia na quadrícula, por considerar que aprisiona o automóvel e mata a vida urbana. As casas relacionadas com as ruas representam uma convivência insana com tráfego; liquidam a possibilidade de promover usos urbanos equilibrados – tudo se mistura: carros e pessoas. Vd. Idem (1961) – **A Incógnita da Cidade Moderna**, *Binário: arquitectura, construção e equipamento*. Lisboa: A. Palmares. Nº 28, Janeiro: 33-36.

A defesa da autenticidade e o valor de conjunto, no entendimento da arquitectura e do ambiente urbano, seguem o novo guião, ao abordar “O Problema dos Bairros Antigos” (AUZELLE, 1961). A necessidade de estudos históricos para encarar e informar a transformação urbana entram na equação<sup>83</sup> (ZEREBSKA, 1968). A abertura a outros campos de saber adensa a complexidade. Como demonstra “Semiologia e Urbanística”, a significação espacial (BARTHES, 1968) está já fora do controlo demiúrgico do arquitecto/urbanista e a urbanística sai do isolamento<sup>84</sup> (BRANCO, 1967). A Biologia, Etnologia, Semiologia, História, Geografia, Demografia, Economia e a Política afirmam-se como campos de saber a considerar (AUZELLE, 1968). Ainda em “O Ordenamento dos Aglomerados”, o autor afirma que a metodologia e os processos de acção têm de ser outros: a gestão pós-elaboração – a monotorização – é um instrumento para um plano que tem de mudar com a vida, sempre imprevisível (IDEM, IBIDEM).

A aproximação à viragem da década de 60, muda a consciência e as ideias divulgadas. O caminho rumo a um maior realismo faz-se pelo afastamento do dogmatismo que o pós-

---

<sup>83</sup> O assunto surge na publicação de uma comunicação da Autora, no Colóquio sobre Salvaguarda da Paisagem e dos Lugares Históricos, e expõe um avanço conceptual, cuja importância está plenamente interiorizada: a abordagem é apontada, em nota introdutória, na revista, como um tema de grande actualidade.

O artigo, para além da divulgação dos princípios, estabelece os critérios metodológicos para concretizar a estratégia proposta.

Cf. Teresa Zerebska (1968) – **Estudos Históricos para a elaboração do Plano de Urbanização**, Arquitectura: revista de arte e construção. Lisboa: Iniciativas Culturais Arte e Técnica. Nº 105-106, Setembro-Dezembro, Ano XXXVII, 2ª série, 224-226.

<sup>84</sup> E no processo de reorganização das cidades com o aumento de complexidade na distribuição física, de factores económicos, sociais e administrativos, outras actividades e necessidades afirmam-se no condicionamento do território. O turismo e o lazer (resultado de maior tempo disponível) são das actividades que vêm alterar correlação de equilíbrios territoriais. Duarte Castelo Branco aborda o tema num artigo que toma o título de *Implicações Urbanísticas do Lazer*.

Mais uma vez, trata-se da demonstração de constante mutação das necessidades urbanísticas, em função da evolução da sociedade e das crescentes expectativas e exigências que se impõem com o simples acto de viver quotidianamente.

Vd. Duarte Castelo Branco (1967) – **Implicações Urbanísticas do Lazer**, Arquitectura: revista de arte e construção. Lisboa: Iniciativas Culturais Arte e Técnica. Nº 99, Setembro-Outubro, Ano XXXVI, 2ª série, 211-213.

guerra faz desenvolver. O reconhecimento, em cenário real, de que a cidade é um todo mais complexo do que a conceptualização do espaço urbano fazia supor, deriva para a contextualização territorial – percorrendo as várias escalas, da local à nacional – e para a dependência de instrumentos metodológicos e operativos que vêm perturbar a aparente calma que anteriormente parecia reinar: a nova vaga de preocupações vê na quantificação e na técnica novas vias para as soluções. Será importante notar, concluindo, que – com o passar dos anos e dos números da *Arquitectura* – o discurso se desloca de uma abordagem com sensibilidade mais plástica, conceptual, ideológica ou doutrinária, para outra mais técnica ou científica.

Com a incorporação de matérias quantificáveis, monitorizáveis e aferíveis, foram sendo abandonados a pureza e a liberdade na manifestação e construção de ideias, mas não a recorrente inventiva, nem a procura de superação constante. Todavia, o entendimento da urbanística reserva, já, um outro papel ao automóvel, menos apologético.

As revistas *Binário* e *Urbanização* confirmam o mesmo percurso.

A evolução do tempo faz sobressair, além do cariz técnico, abordagens pluridisciplinares de disciplinas complementares, em detrimento de outras mais estético-conceptuais. A previsão passa a ser uma acção fundamental e incorpora a noção de *tempo em mudança* para a consciência de uma realidade outra e transitória.

As aproximações ao tema da cidade tornam-se mais factuais. No campo metodológico, defende-se a identificação de dados para determinar a acção a partir do conhecimento e da antecipação (informada) do futuro. A mudança produz-se com a abordagem dos problemas de tráfego num cenário de previsão.

Os métodos de concretização são mais complexos e, portanto, não apenas impressivos, intuitivos ou estético-conceptuais. O tráfego potencialmente induzido é avaliado. Os computadores entram nos instrumentos de acção para que, de acordo com as complexidades dos múltiplos factores, se consigam previsões num tempo conveniente. Neste âmbito, os

transportes fazem parte de uma ciência especializada, que deve estar sujeita a programas de formação e treino<sup>85</sup> (BINÁRIO,1966b)

O ocaso deste período coincide com um artigo significativo – (DELFANTE, 1969), “A Cidade Deixou de Existir?”<sup>86</sup> – já que concentra muitos dos argumentos, fazendo-o com objectividade e realismo. O artigo contrapõe a ideia de *cidade de autor* – concentrada, e motivadora do debate cultural – à cidade contemporânea, dispersa e descentralizada, cuja mutação espacial já não faz identificá-la com os fundamentos que lhe deram origem. O Autor extrema o debate: interpreta as alterações com tal grau de profundidade, que crê emergir não uma derivação do tradicional conceito de cidade, mas uma outra realidade, de significado e entendimento totalmente diversos, conformada e originada sobre pressupostos e possibilidades novos, sobre um território também ele novo, percorrido de modos também novos (isto quando se equaciona a expressão e dimensão entretanto adquiridas pelo fenómeno, na globalidade). No final da década de 1960 está radicalmente confirmada, portanto, a tendência que estes dez anos começaram a construir, para um contexto e ideias urbanísticos diversos em todos os aspectos e fundamentos, ou seja, formulados em ruptura com a estabilidade dos anos precedentes.

Esta década opera, não só na arquitectura, uma explosão de tendências. É um período de pluralidade e, no caso da cidade, corresponde ao fim da utopia, agora comandada pelo realismo e o pragmatismo. Os paradigmas mudam. A nossa baliza temporal verga-se perante as novas ideias e a evidência de um novo tempo. Reiterando argumentos já expressos, os anos 60 servir-nos-ão de limite. Como se disse atrás, esse é um dos contributos-chave deste texto, mas, adicionalmente – e como factor de destaque – as revistas colocam o automóvel como condensador dos efeitos plásticos ambicionados na relação com o movimento e sobre o território. A conceptualização espacial, no percurso pelas décadas e no aprofundamento dos temas, manteve, sem excepção, a estetização da

---

<sup>85</sup> A ideia é defendida num artigo que apresenta as conclusões de um congresso sobre o tema. Cf. BINÁRIO (1966b) – **Conclusões do Congresso da IFHP, sobre transportes urbanos e habitação**, Binário: arquitectura, construção e equipamento. Lisboa: A. Palmares. Nº 95, Agosto: 103-105.

<sup>86</sup> Trata-se da tradução de um artigo publicado no nº 102-103 de *Urbanisme*.

vida e da urbanidade: conservou-a a partir do automóvel, metonímia de movimento, liberdade individual e controlo do território.

Devemos salientar, ainda assim, que, mesmo nos momentos de maior fulgor e durante a revisão de ideias como posição oficial da classe, sobressaiu uma vontade de compromisso. Em 1949, um artigo sobre o “I Congresso Nacional de Architectos” afirma uma certa ruptura em relação à ortodoxia. A ligação ao contexto vence a abstracção: a aplicação dos princípios da *Carta de Atenas* deve fazer-se, não de modo dogmático, mas cumprindo a ligação à realidade nacional e a verificação dos pressupostos que deram origem aos seus postulados. (ARQUITECTURA, 1949f: 6).

De qualquer modo, mesmo que parcialmente repudiado com a passagem para os anos 60, o automóvel continuou sempre a mover entusiasmo. Permaneceu como símbolo, negando-se ao papel de mero artefacto funcional. E, como símbolo, conservou o seu entendimento de onde nunca saiu: no plano da estetização.

---

### 3.2.3 Uma síntese possível.

Retiramos quatro ideias-chave das linhas acima: a falta de prática dos urbanistas; a falta de um ambiente de crítica, de circulação e de debate de ideias urbanísticas; a falta de vocação nacional para rupturas e a paralela aptidão para adaptação ao contexto; por fim, o entendimento estético do automóvel e, consequentemente, o da cidade como suporte dessa estetização.

É essa a rota em torno da qual orbita a actuação no universo dos Planos Gerais de Urbanização. Percebê-la ajudará a equacionar a actuação dos projectistas e as propostas de desenho urbano.



**Episódios significativos de espacialização urbana a partir do automóvel**  
os Planos Gerais de Urbanização [1934 -1960]

**Imagem 6** – Estrada Marginal Lisboa-Cascais; Costa do Sol.

Estúdio Horácio Novais;

(sem data;. fotografia produzida durante a actividade do Estúdio Horácio Novais: 1930-1980).



### 3.3 Um novo contexto: a realidade em transformação.

#### 3.3.1 Nota introdutória.

---

A história do automóvel em Portugal não nos afasta de outros países. É cedo que o desenvolvimento automobilístico aqui se inicia<sup>87</sup>. Percebê-lo servirá para enquadrar o cenário em que vão emergir os Planos Gerais de Urbanização.

Nas próximas páginas, faremos uma viagem pelos acontecimentos e factos mais marcantes que a cena portuguesa porá em evidência: desde os primeiros sinais do automóvel, até este se consolidar e assumir como uma realidade incontornável na vida, no território e para o olhar de Duarte Pacheco.

Um outro momento –o terceiro - fará enquadramento do programa que Pacheco lança com os Planos Gerais de Urbanização. Servirá para determinar o contexto e as premissas em que os projectistas irão actuar.

Para o situar, é precedido de um subcapítulo – num segundo momento - que tratará de fazer a caracterização do contexto em que se faz a passagem da actividade de planeamento iniciada no século anterior para os Planos Gerais de Urbanização.

Um último momento terá Lisboa na mira. O seu objectivo será o de determinar o modo como Lisboa sofre os impactos dos novos princípios de planeamento impostos pelo Estado Novo. Lisboa é a capital do Império. Reflecte as intenções de um território urbano em mudança, de acordo com uma nova imagem urbana pretendida. Por outro lado, atentemos no que nos dizem alguns autores. Relembremos Nuno Portas, para destacar que Lisboa se estabelece como unidade de medida, como bitola, das transformações urbanísticas do país. Convocar esta cidade para o debate, entendendo os momentos e transformações-chave que a irão marcar, é fundamental para objectivar o movimento de renovação levado a todo o território. Em concreto, permitirá perceber de que modo as cidades médias e os pequenos núcleos se irão urbanizar: se validam os princípios tentados na capital ou se deles divergem.

---

<sup>87</sup> O primeiro veículo motorizado entra no país a 12 de Outubro de 1895 – um Panhard et Lavassor; o segundo transpõe as fronteiras em 1897 – um Peugeot.

O resultado que apurarmos neste subcapítulo será cruzado, na conclusão, com a síntese que resultar da abordagem crítica dos Planos Gerais de Urbanização.

---

### 3.3.2 O automóvel em Portugal.

Em 1901, um Decreto aprova o Regulamento sobre a Circulação de Automóveis e dez anos passados, em 1911, é publicado um primeiro esboço do Código da Estrada, antecipando a data em, que por Decreto (nº 14 988, de 30 de Janeiro de 1928), este código é oficialmente definido sob a designação que ainda hoje vigora. Em paralelo, tanto o rei D. Carlos (1863-1908) como o Infante D. Afonso (1865-1920) revelam ser grandes impulsionadores de actividades e associações ligadas ao automobilismo, com destaque para o Real Automóvel Club de Portugal<sup>88</sup>.

Em 1905, um artigo de um jornal de Lisboa refere que Cacilhas e Sesimbra iriam ser ligadas, em breve, por uma carreira diária em *onibus-automóvel*, através de um veículo com capacidade para 18 pessoas, já desalfandegado (DIAS, 2008: 265).

Mas é só em 1907 que o transporte público automóvel é inaugurado em Portugal (IDEM: 264).

À medida que o século avança, são muitos os dados que revelam atenção gradual e crescente à evolução do automóvel<sup>89</sup>. As preocupações com a extensão da rede de estradas,

---

<sup>88</sup> Fundado em 1903, tem o monarca como Presidente e o infante como Presidente perpétuo da Assembleia Geral. Em 1911, após a implantação da República, o nome do clube é alterado para Automóvel Club de Portugal.

Cf. ASSOCIAÇÃO PARA O MUSEU DOS TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES – **O Automóvel no Espaço e no Tempo** [em linha]. Porto: AMTC. [consult. 2 Dez. 2008] disponível na internet: <URL: [http://www.amtc.pt/\\_AMTC/EXP/museu/por.html](http://www.amtc.pt/_AMTC/EXP/museu/por.html)>.

<sup>89</sup> Para além dos vários dados, a importância que o automóvel adquire quotidiana e internacionalmente, faz com que Portugal se alinhe com esforços para produção de veículos. A primeira experiência para o lançamento da indústria automóvel entre nós coincide com o final do século XIX, mas essa iniciativa, no ano de 1899, fica marcada por uma tentativa gorada – lançada pela Empresa Industrial Portuguesa – e será só mais tarde, no Porto, que a produção de automóveis virá a conhecer algum desenvolvimento,

sua construção e manutenção começam cedo a ser permanentes e fazem perceber um outro impulso no âmbito dos canais de circulação. Novos decretos e portarias, em 1907 – quando são importados 248 automóveis – e, em 1909, definem novos perfis para as estradas – no primeiro ano – e a espessura dos diversos tipos de pavimento – no segundo.

Acompanhando o desenvolvimento dos transportes mecanizados que as medidas deixam antever, um Plano Geral de Viação Ordinária de 1ª e 2ª classes para o Continente surge nas preocupações do Rei D. Carlos – que o manda elaborar, além de ordenar as bases para um Plano de Viação Municipal. Nesta altura, estão já em causa as redes de *circulação acelerada*, segundo classificação definida e publicada no Diário do Governo, de 23 de Julho de 1910 (SANTA-RITA, 2006).

Com o tempo, afirma-se atenção às necessidades do trânsito internacional – tanto nas estradas a construir, como nas existentes – bem como às alterações no transporte rodoviário de passageiros e de mercadorias – Lei de 22 de Fevereiro de 1913.

A 27 de Abril de 1918, um novo Decreto – nº 4281, de 27 de Abril – estabelece as dimensões dos perfis das Estradas de 1ª e 2ª ordens, bem como das Estradas Municipais não iniciadas. Considerava-se que, com a aplicação das medidas estabelecidas em 1907 – Lei de 19 de Dezembro –, adviriam graves inconvenientes para o automobilismo e para o turismo,

---

embora numa escala reduzida. Isto para além das diversas iniciativas que, até aos anos 1920, são postas em prática para a construção de carrocerias, de acordo com a organização inicial das cadeias de produção. Na década de 30, Eduardo Ferreirinha idealiza e constrói um veículo de competição com base na mecânica Ford, o Edford. O entusiasmo com o desporto automóvel origina a adaptação de vários automóveis à competição: o DM de Dionísio Mateus e Elísio de Melo; o Marlei de Mário Moreira Leite; o Alba; o Olda, o FAP e o Etnerap.

Noutro plano, logo em 1914 é realizado, na cidade do Porto, o I Salão Automóvel. Este evento, em concretização de uma ideia de 1913, surge após a realização do primeiro Circuito do Minho e do forte entusiasmo que, no final da prova, rodeia a exposição dos veículos concorrentes, acolhida na nave central do Palácio de Cristal. Reagindo ao sucesso e à grande participação do público, a organização da competição confronta o gerente do edifício e o Automóvel Club de Portugal (ACP) com a proposta para a organização de uma exposição de marcas de automóveis, a realizar todos os anos. O começo da I Guerra Grande Guerra suspende, contudo, a ideia de realização do Salão Automóvel do Porto, que se concretizará, todavia, entre 1922 e 1939, quase sem excepção.

definidos como fundamentais para o progresso e o desenvolvimento, e sempre em aumento (IDEM, IBIDEM).

Poucos anos após a mudança, em 1920, a rede geral é de 13 000 quilómetros (contra os 11 000 de 1910), e o trânsito muito intenso (IDEM, IBIDEM), e um Decreto desse mesmo ano (nº 7037, de 17 de Outubro) fixa um horizonte de 21 000 quilómetros para o alargamento da rede.

Também em 1920, vários números da publicação quinzenal *O Automóvel – revista de automobilismo; aviação; turismo e moto-cultura*, convergem com o sentido das medidas. Fazem-no com total assertividade. No nº 1, os editores justificam o aparecimento da publicação:

“o desenvolvimento verdadeiramente extraordinário que o automóvel tem tomado entre nós, levamos a crer que a formação de uma revista como a que hoje apresentamos a público no seu primeiro número, vem preencher uma lacuna que começa a tornar-se visível” (O AUTOMÓVEL, 1920a: 1).

No nº 7, Álvaro Azevedo, ao pronunciar-se sobre os problemas de circulação, interroga-se:

“Não será o momento de pensarmos a sério na circulação dentro da cidade, agora que o numero de automóveis existentes augmentou [sic] a ponto de tornar impossível ou pelo menos muito perigoso, o velho sistema até aqui seguido, de desprezar por completo tudo o que sobre transito já está estabelecido” (AZEVEDO, 1920: 97).

Um artigo de opinião, no mesmo número, congratula-se com o que parece ser uma nova era.

“É com prazer que registamos a tendencia que se vae [sic] acentuando em Portugal para a utilização dos transportes mecanicos substituindo as antigas carroças.

De simples experiencias tentadas primeiro a medo graças a corajosas iniciativas, o serviço de camionagem vai-se generalizando entre nós, fazendo prever para muito breve o desaparecimento completo de viaturas de tração animal” (IDEM: 127).

Como se observa, durante as primeiras décadas do século XX a sociedade e o território urbano mudavam e o automóvel intensificava o seu próprio desenvolvimento e presença ao lado de novas fontes de riqueza: num cenário onde, paradoxalmente, abundavam as dificuldades económicas, tornava-se num símbolo, ambicionado socialmente para conferir e justificar um estatuto (SANTA-RITA, IDEM). Paralelamente, o crescimento do número de unidades acompanhava a mistura de utilidade e simbolismo em que o automóvel se convertia: em 1911, existiam em Portugal 1067 veículos; em 1916 eram 3211, correspondentes a uma distribuição *per capita* superior à de Espanha; em 1923, 5735; 12 904, em 1927 e 15 927, em 1928. Em 1939, no início da Guerra, o seu número havia ascendido a 39 498. Com o normal curso do tempo, novos campos de afirmação e outros olhares marcam o contexto. Em 1924, Raul Proença<sup>90</sup> (1884-1941) vê o automóvel como um veículo de turismo por excelência: permitia viajar com maior rapidez e usufruir melhor da paisagem do que qualquer outro meio de transporte.

Nesta década, as estradas consubstanciam uma rede competitiva, rápida, fácil e cómoda para pessoas e mercadorias: pelo aumento do número de unidades em circulação, pelo papel que lhe vinha sendo reconhecido, o automóvel chega à década de 20 como um veículo incontornável nos vários planos em que podia ser equacionado.

Por outro lado, é devido ao reconhecimento deste veículo como instrumento imprescindível para o progresso económico, que se produz uma reorganização administrativa das esferas de poder, com a criação da Administração Geral das Estradas e Turismo, que se deseja autónoma e independente de pressões políticas (IDEM, IBIDEM). Mas face à inoperância<sup>91</sup>

---

<sup>90</sup> Escritor, jornalista e intelectual, tendo viajado e registado as suas viagens, foi criador do Guia de Portugal, editado pela Biblioteca Nacional em 1924.

<sup>91</sup> A Administração Geral de Estradas e Turismo não logrou alcançar a modernização das estradas, nem tão-pouco conseguiu provê-las com as características técnicas necessárias ao trânsito em mudança. Foi ainda inconsequente no que se refere à actualização da classificação da rede e à remodelação dos serviços técnicos. Cf. António José de Santa-Rita (2006) – **As Estradas em Portugal: da Monarquia ao Estado Novo (1900-1947)**. Lisboa: Edições Universitárias Lusófonas: 109.

da nova estrutura, o Estado reorganiza-se novamente e o Decreto-Lei nº 13 969, de 20 de Julho de 1927, dá origem à Junta Autónoma das Estradas (JAE).

O novo organismo toma a seu cargo a responsabilidade de estudar, construir, reparar e sinalizar as estradas<sup>92</sup>. Cumprindo essa missão – e acompanhando o desenvolvimento da automobilização –, a JAE<sup>93</sup> substitui estradas antigas em mau estado e inadapáveis ao trânsito automóvel, desvia estradas de povoações, corrige traçados e curvas e suprime passagens de nível, além de acumular a responsabilidade pela direcção e fiscalização dos trabalhos de reparação.

Neste mesmo quadro e no período, uma nova classificação das estradas, de 20 de Julho de 1927 – de responsabilidade conjunta da JAE e da Direcção-Geral de Estradas – estabelece uma hierarquia mais precisa e concordante com a especialização a que obrigam a importância e o desenvolvimento crescentes do automóvel. É estabelecida uma divisão precisa entre as Estradas Nacionais de 1ª e 2ª classes, Estradas Municipais e Caminhos Públicos (estes últimos fora da esfera nacional e entregues às câmaras municipais). O Plano das Estradas Nacionais de 30 de Setembro de 1928 é mais preciso e estabelece que na dependência do Estado deverão permanecer apenas as estradas que

---

<sup>92</sup> Entre os anos de 1920 e 1930, a tarefa de sinalização e orientação dos condutores é uma responsabilidade desempenhada pelo Automóvel Club de Portugal e pela Vacuum Oil Company — a primeira companhia petrolífera a instalar-se em Portugal. São as duas organizações que colocam os primeiros sinais em Portugal. Mais tarde, essa missão passou para a alçada do Conselho Superior de Viação.

A sinalização era utilizada em concomitância para a promoção de locais turísticos.

Num outro plano, as múltiplas actividades a que o Automóvel Clube de Portugal se dedica dão testemunho da presença crescente que ainda em datas recuadas o automóvel adquire em Portugal. Inicialmente o clube centra a acção na organização de eventos desportivos e na exigência de melhores estradas. O ano de 1907 marca uma viragem e o ACP passa a actuar de modo mais alargado: directamente, para a sinalização de estradas, e na promoção de acções para a sua melhoria; no campo informativo, com a revista ACP (a partir de 1930) e com a publicação de mapas das estradas (a partir de 1929); e na vertente formativa (nas escolas, em condução e mecânica, a partir de 1934); e na assistência, com serviços de pronto-socorro e desespanagem (a partir de 1933).

Cf. Idem, Op. Cit.

<sup>93</sup> Junta Autónoma de Estradas.



comportam interesse para a economia nacional. No estudo deste Plano Nacional, foram tomadas em consideração as exigências crescentes da circulação rodoviária, e a sua concretização pretende ser já uma resposta aos problemas da era do automóvel.

O reconhecimento do novo tempo está na base, em 1931, da adesão de Portugal à Convenção Internacional sobre Unificação da Sinalização das Estradas – assinada em Genebra a 31 de Março. Mas, ainda antes, entre 5 e 11 de Outubro de 1909 – em alinhamento com as opções futuras – o país marcara presença na convenção internacional relativa à circulação de automóveis, com vista à uniformização de regras.

Como se verifica, a automobilização é marcada – desde cedo e no plano interno – pela preocupação de medidas de abrangência internacional. Trata-se de reconhecer a importância crescente da nova mobilidade. Recuando mais, o testemunho é claro: a 3 de Outubro de 1901, o primeiro regulamento sobre circulação é inequívoco ao reconhecer a profunda alteração na indústria dos transportes através da utilização dos automóveis (IDEM, IBIDEM); acrescidamente, as transformações exprimem-se nos números – no mesmo período, entre 1923 e 1929, são importados, em média, 3500 automóveis por ano.

Com a institucionalização do Estado Novo e um novo clima mais estável, é prolongado o prazo de vida da JAE. A sua vitalidade reforça-se. Através da nova Classificação das Estradas (de 23 de Novembro de 1933), são-lhe assegurados recursos para proceder à construção de 1000 novos quilómetros de estradas. Como refere Santa-Rita, trata-se de um momento importante:

“A expansão da rede rodoviária assume (...) uma grande importância nesta década, com a melhoria da rede interna e da rede de ligação às grandes vias de tráfego internacional, com feitos directos sobre a acessibilidade aos mercados interno e internacionais” (IDEM: 170).

Ainda em 1933, o Estado reconhece novos valores, capazes de suscitar mudanças. Tem por ambição assinalar:

“(…) [a] importância dos valores representados pelos transportes em automóveis, pelas múltiplas actividades que utilizam e pelos altos benefícios que se colhem da sua acção, e que tão grande influência têm na vida do País” (PORTUGAL, MOPC, 1948: 157).

Assim, assiste-se a nova remodelação administrativa: é efectuada com a criação da Direcção dos Serviços de Viação. Esta surge como uma das muitas acções legislativas (para regulamentação do sector) que são levadas a efeito pelo Estado Novo, relevando, nas palavras de José António Miranda Coutinho (director-geral dos Serviços de Viação), um dado essencial:

“(…) [a] evolução rápida e progressiva da actividade dos transportes em automóveis (…) que tão claramente influiu no fomento da riqueza do País (…)” (apud IDEM:157).

Por essa altura, o automóvel é um importante aliado do Estado Novo, sendo consideravelmente reconhecido e promovido: assumido como instrumento de concretização da estratégia de promoção turística, vai dar suporte às políticas oficiais para o sector. O Decreto-Lei nº 29 224, de 7 de Dezembro de 1938, revela-se um instrumento importante. Com ele, é dada uma importância fulcral às Estradas de Turismo, no que se refere aos trabalhos de construção que se encontram sob a alçada da JAE. A construção da auto-estrada de ligação da capital aos Estoris e a Estrada Marginal Lisboa-Cascais são autorizadas neste âmbito<sup>94</sup> e – dado a notar – ainda antes dos projectos realizados, para que estivessem prontas a utilizar até 1940.

Outras estradas consideradas de interesse turístico ou paisagístico foram alvo da acção da Junta Autónoma das Estradas e confirmam o impulso que o sector do turismo recebe do Estado Novo.

---

<sup>94</sup> Embora colocada no mesmo contexto, a medida fica a dever-se ao Decreto-Lei nº 29 043, de 7 de Outubro de 1938. Vd. Idem, Op. Cit.

Não é apenas, contudo, a política oficial que se centra no automóvel, entendido como meio para concretizar objectivos turísticos. Em 1936, o 1º Congresso Nacional de Turismo<sup>95</sup> faz publicar as conclusões no Jornal *O Volante*. O evento e as próprias conclusões dão conta da forte aproximação e convergência de interesses entre o sector turístico e o automóvel. O texto é claro, ao fazer depender o êxito do primeiro da eficiência do segundo<sup>96</sup> – “o Turismo nasce onde chega a estrada (...)”, lê-se num painel do Pavilhão das Comunicações da *Exposição 15 anos de Obras Públicas* (PORTUGAL. MOPC, 1949; p. 85).

O automóvel havia entrado nas rotinas nacionais, sendo extremamente significativo que na listagem das medidas expressas no Congresso como prementes, se reclame a construção das auto-estradas mais necessárias. A verdade é que a meio da década de 1930 já não se equacionava o território sem que fosse pensada a possibilidade de o percorrer rapidamente e com liberdade individual. A partir de 1927, com a criação da JAE, a vontade política e o esforço realizado para dotar o Estado dos meios necessários – técnicos e financeiros – para um planeamento global da rede – resistente ao novo tráfego e dotada das grandes infra-estruturas necessárias, distribuída por todo o país e ampliada ao âmbito internacional – faz surgir uma realidade que configura um novo universo territorial. A ruína permanente que caracterizara as estradas do passado é realmente um dado ultrapassado: o caminho-de-ferro

---

<sup>95</sup> Realizado na Sociedade de Geografia, em Lisboa, entre 12 e 16 de Janeiro. Vd. Idem, Op. Cit.

<sup>96</sup> Santa Rita enuncia as conclusões resumidamente do seguinte modo:

“— Conservação de todas as estradas pelo Ministério das Obras públicas e Comunicações (numa alusão das Estradas Municipais a essa conservação);

- utilização dos mais modernos sistemas de pavimentação;
- alargamento dos perfis transversais das estradas de maior movimento turístico, em relação ao que estava regulamentado e continuação das rectificações, tanto em perfil como em planta;
- alteração do Decreto nº 10 176, para se considerar a rede viação rural (...);
- aumento do número de Casas de Cantoneiros e postos de vigilância, com ligação à rede telefónica;
- conclusão da sinalização necessária nas Estradas de 1ª e 2ª classes, e colocação bem visível da designação das povoações;
- construção das auto-estradas consideradas mais necessárias, continuando-se a beneficiação das estradas de turismo;
- eventualidade, por parte do Estado, de se criar as Assistência nas Estradas;
- continuação da supressão das passagens de nível.” Idem, Op. Cit.: 206-207.

ficara para trás e com ele a supremacia que havia exercido nos dois primeiros decénios do século (IDEM, IBIDEM). Com o desenvolvimento do transporte rodoviário assumido ao longo dos anos 1930 e 1940, em pequenas e médias distâncias, é o automóvel que se afirma<sup>97</sup>. E, como enfatização da nova realidade, esses anos e a década seguinte são de considerável aumento do número de veículos motorizados (incluindo motociclos, ligeiros e pesados): em 1931 são 38 077; 48 573, em 1936; em 1941 atingem as 67 050 unidades e, em 1947, são já 79 004. A corresponder ao nível das exigências impostas pela realidade em mudança, nos anos 1940 destacamos o esforço da JAE – citado pela *Revista do ACP* – para anular as travessias de algumas localidades, de largura diminuta ou de traçado difícil: a iniciativa é complementada com a construção de troços alternativos, consubstanciados em *variantes* e desvios<sup>98</sup>. E, acompanhando as medidas com vista a uma maior segurança e fluidez, um novo Plano de Classificação das Estradas Nacionais, Municipais e Caminhos

---

<sup>97</sup> Nesta matéria, a acção do Estado Novo era consciente. Com a legislação de 22 de Junho de 1933, o Decreto-Lei nº 22 718 visava regulamentar o serviço de transporte em automóveis pesados de passageiros e mercadorias e aperfeiçoar o sistema de conjugação de transportes e, segundo o raciocínio do director-geral dos serviços de viação em funções em 1948 – José António Miranda Coutinho – “facilitou o estabelecimento de carreiras de automóveis que constituíssem elementos afluentes ou complementares dos caminhos de ferro.” PORTUGAL, MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES (1948) – **15 Anos de Obras Públicas, 1932-1942**. Lisboa: Direcção-Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais. Vol. I:158.

<sup>98</sup> A propósito da acção da JAE, a descrição do seu director – General Luís da Costa de Sousa Macedo – é abrangente:

“Na reparação, toda a rede atesta a actividade da Junta. Fizeram-se alargamentos, rectificaram-se traçados, suprimiram-se passagens de nível, melhoraram-se ou suprimiram-se inúmeras curvas, deu-se-lhes melhor visibilidade, sinalizaram-se cruzamentos em lugares perigosos e povoados, protegeram-se e balizaram-se curvas, melhoraram-se travessias de povoações, substituíram-se outras por variantes de melhor e mais seguro traçado, diminuiu-se o abaulamento dos pavimentos, consolidaram-se-lhes as fundações, estabeleceram-se-lhes drenos, criaram-se novos tipos de revestimento, que foram desde o asfalto, betume e cimento até às calçadas regulares de pedras rijas, entrando-se francamente na generalização dos tipos modernos de pavimentação.

Estabeleceram-se recintos de repouso e estacionamento de veículos e miradouros em lugares de panoramas admiráveis; abrigos e refúgios para viandantes em casos de intempérie; deu-se habitação asseada e airosa a muito do pessoal cantoneiro; contribuiu-se para o seu aprumo e préstimo ao público; embelezaram-se e arborizaram-se estradas e seus anexos.” Idem: 168.

Públicos estipulou novas normativas técnicas e revogou o Plano de 1933. Em consequência, surge o Plano Rodoviário Nacional de 1945<sup>99</sup>.

O novo documento, que classifica 20 957 quilómetros de estradas, introduz, como novidade, o conceito de Itinerário Principal. Tratava-se de Estradas de 1ª classe com maior interesse estratégico para o país (ligando as cidades mais importantes, portos, fronteiras e sedes de distrito) que deveriam permitir a circulação a uma velocidade superior. A uma maior especialização e extensão da rede<sup>100</sup> – ampliada em 3451 quilómetros em relação à que se encontrava em vigor – alia-se um reforço das capacidades do automobilismo como expressão de transporte mais rápido e directo. A circulação, por outro lado, tornou-se mais “científica” e rigorosa. No diploma legal que fixa o Plano, constam regras precisas para aumentar a segurança e conforto a velocidades máximas uniformes em cada uma das categorias definidas para as estradas; em função da natureza dos terrenos (fáceis ou difíceis) ficaram estabelecidas velocidades-base, raios de curvatura, trainéis e concordâncias dos perfis em planta e longitudinais, côncavos e convexos, larguras das plataformas e perfis-tipo (SANTA-RITA, 2006); o Plano incluía, ainda, a proibição de passagens de nível em novas estradas e a construção de praças de distribuição de trânsito (rotundas) nas estradas com tráfego elevado.

Observamos que, para além de acentuar o desenvolvimento que a circulação automóvel adquirira, a legislação procura, também – segundo sublinha Santa-Rita –, “(...) colocar-se a par da evolução mundial do sector” (IDEM: 267). As palavras reafirmam o desenvolvimento que procuramos salientar e, a evidenciá-lo, é também nos anos 1940 que se constrói a primeira auto-estrada, como ligação entre as Amoreiras e o Estádio Nacional, embora os primeiros quilómetros do mesmo tipo de infra-estrutura, no Norte – ligando Lisboa a Vila Franca de Xira e o Porto aos Carvalhos –, surjam só nas décadas seguintes (1950 e 1960).

---

<sup>99</sup> Este Plano visou corrigir incorrecções da versão inicial. Foi publicado através do Decreto-Lei 34 593, de 11 de Maio de 1945. Vd. António José de Santa-Rita, Op. Cit.: 258.

<sup>100</sup> Sobre a extensão e âmbito destas medidas, Vd. Idem: 258-259.

Importa salientar que o incremento dos números e a relevância dos factos relatados não podem ser desligados da acção política. A JAE actua em estreita observância da estratégia de desenvolvimento social e económico do Estado Novo (IDEM, IBIDEM) e, nessa medida, o automóvel torna-se um instrumento de coesão ou de integração de esforços. Neste mesmo contexto, o ACP destaca a acção do ministro Duarte Pacheco no número de Dezembro de 1938 da sua Revista, asseverando que “(...) este homem – ‘the right man in the right place’ – prestou um relevantíssimo serviço ao automobilismo e ao turismo do Império Português” (apud IDEM; 203).

A frase exprime um julgamento sobre medidas para construção e adaptação de estradas de turismo, reclassificadas como nacionais, mas, sobretudo, o elogio dá ideia de como o trabalho de Duarte Pacheco fora apreciado junto dos devotos do automobilismo e, no nosso caso – no âmbito do nosso estudo –, permite perceber da relevância que ganharam as iniciativas ministeriais no contexto do automóvel.

O envolvimento do regime político na promoção do automóvel é, aliás, um dado permanente. É bem significativo que a revista *Panorama* – publicação que visa a promoção do turismo pelo Sindicato Nacional da Informação – se alongue em considerações que enaltecem o transporte motorizado como meio privilegiado de conhecimento e desfrute do território. Os textos sobre a Estrada Marginal, em 1941 – no nº2 – e em 1943, sobre a Auto-Estrada – nº duplo, 15 e 16 – são claramente significativos e demonstrativos desta orientação. O conteúdo de um e de outro são de claro elogio. Num registo que enfatiza qualidades plásticas, o discurso é elevado ao patamar da estética. A funcionalidade é importante e salientada; as características de natureza técnica são referidas; mas a abordagem é mais do que informativa e o automóvel é promovido como um aliado das acções governativas. O número inaugural da II série da revista *Panorama*, de 1951, confirma-o, ao fazer uma aproximação ao tema e ao importante desenvolvimento que o automóvel sofrera a partir dos anos 20.

“Hoje, felizmente, viaja-se em Portugal de forma inteiramente diversa. Ter-se-á perdido em pitoresco, mas o que se ganhou em segurança e conforto permite uma sensação que os nossos antepassados não conheciam: o prazer de viajar.

Na realidade, foi tal o progresso das comunicações e dos transportes no segundo quartel deste século que se tornou fácil e cómodo chegar a qualquer ponto do país.

Os resultados obtidos devem-se, ninguém o duvida, aos esforços do governo da nação, através do Ministério das Comunicações – e justo é mencionar aqui a obra notável do Eng.º Duarte Pacheco – e do actual ministro das comunicações. Possuímos hoje uma rede de estradas magníficas, considerada sem favor como umas das melhores da Europa, e que, lançada com inteligência para todos os pontos do país, conduz o viajante e o turista a qualquer lugar de interesse comercial, industrial, monumental ou simplesmente panorâmico” (PANORAMA, 1951: 27).

É muito significativo o tratamento que as iniciativas governamentais merecem neste contexto e nos textos da revista *Panorama*: sobretudo por se tratar de uma publicação com claros propósitos de propaganda, todas as palavras que visam dar ênfase à promoção do automobilismo e da estrada ganham um relevo aumentado. Na verdade, os textos que se constroem neste âmbito são expressão de que, no quadro de todas as iniciativas para conferir uma outra face ao país (num permanente esforço de modernização e infra-estruturação), o automóvel e tudo que se lhe refere são peças-chave na política do Ministério das Obras Públicas.

Os artigos publicados na revista, em 1944 – após a morte do ministro Duarte Pacheco e a prestar-lhe homenagem –, ilustram o que afirmamos. As palavras de António Ferro são atravessadas por uma marca apologética: expressam franca apreciação da mobilidade, tomando a estrada como símbolo.

“A estrada vertiginosa, coleante, que lhe devia, afinal, a vida, – víbora que alimentou – transmitiu-lhe o veneno da velocidade e julgou assim que o tinha morto” (FERRO, 1944: 3).

As declarações mais significativas são proferidas, contudo, pela reprodução do editorial do número 6 (Novembro-Dezembro de 1943) da Revista da Ordem dos Engenheiros (publicado na mesma edição da *Panorama*).

“ [O Ministro] teve uma permanente e vasta actuação no completamento da rêde de estradas nacional (tendo deixado praticamente [sic] concluído o novo plano de classificação das estradas

nacionais que servirá de base para a normalização das características de construção e para a regulamentação actualizada da conservação (...).”

Quanto aos transportes por estrada, na época em que se desenhava mais intensa a sua concorrência com o caminho de ferro, reorganizou os Serviços de Viação, criou o Grémio dos Industriais de Transporte em Automóveis e regulamentou os transportes em automóveis pesados. (...) Podem juntar-se, ainda o estabelecimento de fiscalização de todos os serviços públicos de transporte colectivo, em carros eléctricos e automóveis pesados, a regulamentação da profissão de condutores de automóveis, a política de adaptação progressiva dos veículos dos concessionários de carreiras regulares de passageiros e de transporte de mercadorias em automóveis pesados ao funcionamento de gás pobre (...).” (PANORAMA, 1944: 49).

“O apetrechamento das ilhas Adjacentes começou a ser progressivamente organizado com recurso às conclusões dos estudos confiados às missões técnicas: para as redes [sic] de estradas da Madeira, de Ponta-Delgada, de Angra-do-Heroísmo, da Horta (...)” (IDEM: 52).

Cottinelli Telmo<sup>101</sup> (1944b), nas palavras elogiosas com que o recorda – como permanente e inquebrável homem de acção, de intervenção directa em todos os planos do trabalho e das iniciativas que o Ministério dirige –, lembra-o em movimento constante: um movimento entre os colaboradores técnicos e reuniões, mas, em concomitância, um movimento a bordo do automóvel. As suas palavras qualificam o ministro – ao fazer do automóvel quase um traço de carácter; como se Pacheco não fosse o mesmo se não se movesse com este veículo – como um homem dinâmico e progressista (TELMO, 1944b). As suas palavras são, assim, demonstrativas da importância que esse meio de transporte adquirira como símbolo e, em paralelo, dão conta da facilidade com que o movimento se tornou possível pela cidade e pelo país.

“O grande carro preto veio por montes e vales até onde pôde vir e o ministro andarà a pé a distância precisa” (TELMO, 1944b: 7).

“O carro leva-o: o carro prêto [sic], grande bem polido, com aquele bramido metálico, curto, ‘a voz do carro do Ministro’, que se ouve a qualquer hora do dia ou da noite” (IDEM: 5)

“Logo bem cedo [ao Ministro] o veremos, talvez rodando pela auto-estrada” (IDEM: 6).

---

<sup>101</sup> Cottinelli Telmo, 1897-1948.



“O BD-10-42 estará daí a horas em Coimbra, no ambiente da Cidade Universitária? No Norte ou no Sul? Em que obra? Está na Estrada Marginal abandonado!” (IDEM, IBIDEM).

Em síntese, o automóvel invadira funcionalmente o território português, tornara-se um objecto de e para o deleite e Duarte Pacheco, o ministro que ironicamente morre num acidente de viação em 1943, revela-se uma personagem-chave no entendimento do progresso da circulação no país. É ele que vai abrir caminho à idealização de um novo enquadramento urbano já pensado à medida dos veículos motorizados. Concebeu-o como prossecução das medidas que, enquanto ministro das Obras Públicas (entre 1932 e 1936 e, posteriormente, entre 1938 e 1943), implementa para infra-estruturar o território. Fá-lo com um forte impulso na modernização rodoviária e com crença na mudança e no futuro – “um desejo de progresso que iluminasse o país” (TELMO, Cottinelli in PORTUGAL, MOPC, 1948: 27-28).

É possível dizer, pois, que o automóvel se afirmara, transformara o território e se moldara à capacidade de chegar mais longe e rapidamente a qualquer lugar. No caminho ao longo do tempo, chega até Duarte Pacheco perfeitamente afirmado, como uma realidade incontornável, mas, acima de tudo, como um símbolo, para ele e para os que o rodeiam.

“Pode dizer-se, com verdade, que a política das estradas mudou quási completamente a fisionomia do País, desenvolvendo o tráfego de passageiros e mercadorias, permitindo o escoamento dos produtos agrícolas e industriais de regiões antes isoladas, imprimindo uma nova vida aos povos, contribuindo para a melhoria das suas relações sociais, enfim, estimulando e movimentando a riqueza pública e promovendo o progresso e o bem-estar dos povos.”<sup>102</sup>

Em 1933, como o parágrafo acima vem acentuar, a consciência de um novo território estava adquirida. Este é o cenário que precede a elaboração dos Planos Gerais de Urbanização. Ou seja, o novo instrumento regulador e determinador do crescimento e da forma urbana ver-

---

<sup>102</sup> Decreto-Lei nº 23:239, de 20 de Novembro de 1933: 526. Vd. IMPRENSA NACIONAL (1933) – **Legislação Portuguesa. Colecção Oficial**. Lisboa: Imprensa Nacional.

se-á forçado a lidar com uma nova realidade: o automóvel, a sua importância e a consciência dessa mesma importância estavam consolidados.

Nas próximas páginas trataremos de caracterizar a mudança para o novo instrumento de planeamento, isto é, procuraremos identificar-lhe as características e momentos-chave, percebendo que o quadro exposto nas páginas acima vem consubstanciar-se como fundamental.

---

### 3.3.3 A cidade na passagem para o Século XX; a actividade de planeamento em Portugal.

A experiência urbanística portuguesa, até que Duarte Pacheco venha a actuar como ministro das Obras Públicas, expressa-se com iniciativas isoladas e sem continuidade, que consubstanciam um cenário que mostra a incipiência da disciplina no território nacional. A inexistência de um corpo de profissionais com formação específica e uma consciência do tema insuficiente, bem como a ausência de um *corpus* legislativo adequado são a razão do atraso.

As medidas inaugurais, neste universo, surgem com a legislação de 1865 (Decreto-lei nº 10, de 13 de Janeiro), que dá vida às primeiras disposições sobre os Planos Gerais de Melhoramentos. Todavia, “(...) o conceito de planeamento subjacente está limitado a um pré-urbanismo regulamentar (...)” (LÔBO, 1995: 16) e numa primeira fase limitar-se-á à expressão de uma intenção política (IDEM: 13). A sua efectiva materialização, com importância inequívoca, dar-se-á tão-somente em pleno século XX, e sobretudo nas cidades de Lisboa e Porto, momento em que esses instrumentos legais produzem efeitos práticos.

Dentro do espírito com que foi concebido, o diploma terá incidência em matérias relacionadas com a higiene urbana e a salubridade das habitações, a par com outras, relativas à circulação urbana, e pretenderá não mais do que ser um instrumento para regulamentação de cérceas, iluminação das habitações, redes de águas e esgotos,

alinhamento dos edifícios, largura e declive dos arruamentos; avançará, ainda, com princípios de gestão do solo, como garantia da exequibilidade dos arruamentos.

A iniciativa legislativa manifestar-se-á, contudo, com diminuta operatividade, sempre “dependente da ambição e da capacidade técnica ao nível do poder local” (GRANDE, 2002: 103).

Com Duarte Pacheco o Urbanismo ganha uma nova dinâmica. Porém, as medidas pensadas ou postas em prática pelos Planos Gerais de Melhoramentos – embora com objectivos gerais e metodologias completamente distintas do que os que virão a ser equacionados pelo ministro<sup>103</sup> –, antecipam, em parte, o que irá ser a cidade que o Estado Novo idealiza segundo a agenda política. Disto nos fala Nuno Grande: “a estrutura passou a ser concebida pelo seu grau zero – a infra-estrutura (...)” (2002: 105). A afirmação destaca a consequência de um novo olhar sobre o espaço urbano: em ruptura conceptual com a anterior, a nova cidade estrutura-se em dependência dos movimentos de circulação que a cruzam – como, em relação a Paris de Haussemann, é destacado por Giedion (1982). O Plano Geral de Melhoramentos vem, assim (como na restante Europa, com o surgimento da urbanística), antecipar a importância atribuída à mobilidade que marcará a idade do automóvel. Neste quadro (que precede o novo veículo), o diploma oitocentista coloca em evidência parâmetros mínimos para conformação da cidade:

“a obrigatoriedade de alinhamento dos edifícios e as características das vias, largura mínima de dez metros e declive máximo de sete por cento, de modo a assegurar boas condições para a circulação de veículos”(LÔBO, 1995: 16).

A importância atribuída à rua como eixo viário (colocando a tónica na construção do espaço público em detrimento do edificado – na senda do que Benevolo refere em relação à acção de Haussmann) impõe (por decreto) a construção ao longo do traçado viário já existente e força a coincidência dos limites fundiários com o desenho urbano. O cadastro submete-se

---

<sup>103</sup> Para aprofundamento desta temática, Vd. Nuno Grande (2002) – **O Verdadeiro Mapa do Universo: uma leitura diacrónica da cidade portuguesa**. Coimbra: e|d|arq Edições do Departamento de Arquitectura da FCTUC: 123.

aos alinhamentos propostos e força a arquitectura à morfologia dos grandes eixos facilitadores do tráfego.

Mas todo o empenho pragmático – com a circulação como epicentro da conformação do espaço público<sup>104</sup> – não serve de amarra a outras idealizações. O fascínio pela cidade das grandes estruturas de ferro, do elevador, do arranha-céus e, também, do automóvel é uma característica do urbanismo do século XIX, que escapa à realidade e entra pelo caminho da conceptualização, ensaiada em versões mais especulativas e do campo das ideias. Fugindo do pragmatismo quotidiano, levantam-se olhares marcadamente mais ensaísticos e visionários, a desejar um outro cenário urbano (IDEM, IBIDEM). Entre nós, Nuno Grande destaca Correa Paes, cujas ambições pretendiam ultrapassar o debate sobre o Plano Geral de Melhoramentos de Lisboa<sup>105</sup>.

“O mais interessante nas propostas de Correa Paes era o seu empírico sentimento de futuro (...) [expresso numa] ‘cidade ficcionada’, movida pela exigência da velocidade” (SILVA, Raquel Henriques apud IDEM: 113).

O automóvel é, portanto, a medida. Está latente o desejo de o ver circular – mesmo ainda antes do tempo –, de o antecipar, de lhe conferir uma importância outra e de pensar o espaço urbano a partir de ideais estéticos que ultrapassam a realidade em cada momento. Só com os Planos Gerais de Urbanização e a importância que este veículo ganhará até 1934, o movimento, a circulação, a velocidade, influenciarão a cidade.

---

### 3.3.4 O Decreto-Lei de 1934: os Planos Gerais de Urbanização.

Como já vimos, Duarte Pacheco assume-se como um grande impulsionador da infra-estruturação do país. Com ele é promovida a construção de estradas, barragens, pontes, etc. Ao pretender exaltar e afirmar uma nova era, fomenta um extenso rol de melhoramentos e

---

<sup>104</sup> Cf. Idem: 108-11.

<sup>105</sup> Cf. Idem: 113.

equipamentos urbanos e anuncia uma ruptura com o passado. O Estádio Nacional (1939-1944), o Parque de Monsanto (1938)<sup>106</sup>, a expansão para Alvalade (1945)<sup>107</sup>, o Aeroporto (1940)<sup>108</sup> e as Novas Gares Marítimas de Alcântara (1934-1943) e da Rocha Conde de Óbidos (1934-1948) confirmam uma mudança de imagem do país e de estratégia, que aceita novos paradigmas. O ministro reconhece, no entanto, que, para marcar idelevelmente o país, necessita de um instrumento operativo capaz de impor, à totalidade do território nacional, a marca de progresso que ambiciona ligar ao Estado Novo. Descobre-a com o desenho urbano.

Para desenvolvimento da tarefa faltava uma estrutura administrativa e um quadro legal capazes de sustentar e dar corpo à actividade urbanística. Surge em 1934, com o diploma que regula os Planos Gerais de Urbanização.

Ambicioso nos propósitos<sup>109</sup> e exigente nos fundamentos, o diploma passa de uma inexistência sistemática e regular da programação das expansões urbanas e do seu respectivo desenho, para uma cobertura do território com expressão abrangente e difícil de alcançar rapidamente: Portugal caracterizava-se pela ausência de um corpo de profissionais com formação ou experiência adequadas, sem qualquer tipo de tradição recente na matéria (finda a geração pombalina de engenheiros militares) e sem uma estrutura administrativa treinada para responder às novas exigências.

---

<sup>106</sup> A criação do Parque Florestal de Monsanto foi determinada, em 1934, pelo Decreto-Lei nº 24 625 e por iniciativa do então ministro da Obras Públicas, Duarte Pacheco. Em 1938, já depois do prazo fixado pela lei ter expirado, o Arquitecto Keil do Amaral ingressa na Câmara Municipal de Lisboa, inicia o projecto e o Parque começa a ganhar forma. Cf. Ana Tostões (1992) – **Monsanto, Parque Eduardo VII, Campo Grande: Keil do Amaral, arquitecto dos espaços verdes de Lisboa**. Lisboa: Salamandra

<sup>107</sup> Data da aprovação. Os primeiros desenhos do Plano de Urbanização da Zona a Sul da Avenida Alferes Malheiro – Alvalade – datam de 1938-1939, tendo a sua elaboração sido retomada em 1941. Esta fase é terminada em 1942, já com a participação de Guilherme Faria da Costa e sofre alterações significativas em 1944. Cf. Vd. João Pedro Costa (2002) – **Bairro de Alvalade: um paradigma no urbanismo português**. Lisboa: Livros Horizonte.

<sup>108</sup> Data de inauguração.

<sup>109</sup> Sobre a extensão que estava em causa nos propósitos do programa ministerial, Vd. Margarida Souza Lôbo (1995) – **Planos de Urbanização à Época de Duarte Pacheco**. 2ª ed. Porto: FauPpublicações, no que diz respeito à comparação com a legislação francesa sobre o mesmo domínio.

Contudo, já não havia recuo. A decisão era inequívoca:

“(...) não deverão empreender-se trabalhos de urbanização que não estejam subordinados a um plano convenientemente delineado com a previsão do futuro (...)” (LÔBO, 1995: 39)<sup>110</sup>.

Um espírito centralista lê-se nos métodos utilizados. A constante interferência do Ministro, sempre disposto a exercer o controlo dos processos em defesa dos seus ideário e critérios de qualidade, mediará o acesso dos profissionais ao novo mercado de trabalho: alguns com formação específica na área do urbanismo (apenas dois, nos anos 40: David Moreira da Silva (1909-2009) e João Faria da Costa (1906-1971), diplomados pelo Instituto de Urbanismo de Paris); outros para quem o tema era uma novidade.

A falta de disponibilidade de recursos humanos não interferiu com a fixação de metas e objectivos: todas as câmaras municipais ficam obrigadas à realização de plano, incluindo sedes de municípios e localidades com mais de 2500 habitantes que verifiquem crescimento populacional superior a dez por cento entre dois actos de recenseamento; isto para além dos locais de interesse turístico, recreativo, terapêutico, espiritual, histórico ou artístico escolhidos pelo Governo.

Definida a premissa, o programa fixa a obrigatoriedade de elaboração de um número de planos superior a quatrocentos<sup>111</sup>. Em 1948, eram em número de 214 os estudados ou em curso. O ponto alto da produção urbanística ocorreu entre 1944 e 1947 (durante o mandato de Cancela de Abreu, 1895-1965), fenómeno que Margarida Souza Lôbo faz coincidir com o período de maior afirmação da arquitectura marcadamente nacionalista. Posteriormente, na década seguinte, a realização de planos é reduzida, mas, em 1954, eram já 337 aqueles que se encontravam nas circunstâncias descritas acima, ou seja, a maioria dos aglomerados mais significativos possuía um instrumento de planeamento.

No período seguinte, com a passagem da década, a produção de planos confirma a tendência dos anos 50 e – segundo a Autora (IDEM, 1995) – entra em declínio.

---

<sup>110</sup> Sobre os diversos atrasos até ao arranque efectivo do programa, com acções concretas, Vd. Idem: 40.

<sup>111</sup> O prazo para a sua realização foi fixado em três anos após se verificar a finalização e disponibilidade da correspondente planta topográfica. Vd. Idem: 39-40.

O programa idealizado e montado revelará as contradições do regime e os paradoxos dos homens que o corporizam. Pode dizer-se que o paralelo com as iniciativas lançadas pelo SNI são, em certa medida, evidentes. Nuno Grande, ao referir-se à acção celebrativa e comemorativa de António Ferro, coloca em evidência uma inclinação para moldar o tempo e o espaço, segundo

“(...) ambientes que se dividiram, ambigualmente, entre a exaltação da cidade do *progresso* e, também, a do regresso a um passado ‘inventado’ pela sua Propaganda” (GRANDE, 2002: 121-22).

Sintonizado com o enquadramento, Duarte Pacheco lança um programa para construir a imagem ao País que acompanhe a infra-estruturação em marcha, ou seja, que se associe a um tempo novo, de ruptura com a realidade precedente e de colapso da I República. A palavra de ordem é de extensão da cidade, de acordo com os novos tempos. A preocupação incide também sobre os equipamentos de um espaço que se alarga segundo uma nova geografia de também novas áreas urbanas e segundo outros conteúdos. Na época emergente, já não há extensão sem automóvel. A cidade é agora a cidade alargada por este meio de transporte e pensá-la é desenhá-la em função de uma nova forma de a percorrer, de equacionar os seus espaços de acordo com novas necessidades. Está em causa uma nova funcionalidade, é certo, mas uma nova estética, um novo deleite que se materializa sobre território e sublima as anteriores formas de mobilidade. O acesso às novas áreas de expansão, as ruas – existentes e projectadas –, os atravessamentos das cidades e as vias que as servem e às novas infra-estruturas (portos e áreas industriais, por exemplo) determinam necessidade de circulação eficaz. E, para a garantir, é imprescindível pensar no seu contrário – as propostas preocupam-se, também, com o estacionamento. Assim, movimento e sua ausência impõem segregação e hierarquização viária, demolições para corresponder à lógica inquestionável do automóvel parado e em deslocação, e estruturas de zonamento monofuncionais, que não fazem sentido senão numa estrutura urbana percorrida de modo

simples e rápido e marcada pelo desejo de defesa, não só de outras funções e programas, mas do tráfego que, lentamente, se apodera do território<sup>112</sup>.

Mas a circulação não se mede já, apenas, pela facilidade com que é posta em marcha. O automóvel como aliado das políticas turísticas do Estado Novo é um bom exemplo, como o são, também, as fontes, miradouros e arborizações que, com a acção da JAE, se disseminam pelas estradas. Viajar ou percorrer de automóvel é um acontecimento singular não só para arquitectos e urbanistas no acto de projecto, mas também para o regime político e especialmente para Duarte Pacheco, que assume um vector progressista e transformador na acção conservadora. Os métodos com que concretiza as acções que programa dão conta disso mesmo: as expropriações e a política de solos são a base que lhe permitem agir, imparável, sem hesitações nas múltiplas dimensões e no caminho de uma nova cidade, de que Lisboa será um bom exemplo.

Este cenário – das décadas de 1930 e 1940 – sofre o embate imposto pelo enfraquecimento dos Estados mais musculados (com o final da Segunda Guerra Mundial). Mas a cidade, embora se veja em perda no que se refere à experimentação e debate em torno da forma urbana, reforça o papel da mobilidade na acção de planeamento, vendo a temática das novas acessibilidades emergir como assunto central e prioritário (GRANDE, 2002: 130). Com efeito, nos anos 50 e 60, a acessibilidade e mobilidade acentuam-se como requisitos prioritários de conceptualização do espaço urbano. Em Inglaterra este será o tempo do relatório Buchanan, um instrumento de reacção ao automóvel (que não deixa de potenciar que a presença deste se proponha redefinir o espaço urbano para adequação aos novos tempos). Em Portugal, as infra-estruturas viárias fixam-se sobre os terrenos que se oferecem em resultado das políticas fundiárias de Duarte Pacheco. Por esta via, pela dilatada – no tempo – revisão dos Planos Gerais de Urbanização, este período será, ainda, de permanência dos conceitos que os arquitectos/urbanistas idealizam, anteriormente, para

---

<sup>112</sup> O zonamento tem origem no Séc. XIX, na Alemanha, difundindo-se, depois, para Inglaterra e França. No entanto, no período em foco e desde as experiências urbanísticas modernas, é já indissociável do automóvel, da sua natureza e dos seus impactos.



construir a cidade portuguesa da era do automóvel<sup>113</sup>. Ou seja – apesar das mudanças de contexto, pese embora a evolução do automóvel e de toda a técnica ligada à mobilidade e à estrada –, passados vários anos estamos ainda a falar do mesmo programa, de uma evolução na continuidade e não de uma ruptura.

O quadro descrito nestas páginas, com total ausência de antecedentes como prática regular e sistemática – próxima no tempo e que ajudasse a consubstanciar a acção presente na experiência acumulada –; em que o desenvolvimento e formação de um enquadramento legal e administrativo segue, a par, a criação e formação de um corpo profissional; em que o processo de planeamento é assumidamente utilizado como um instrumento político de promoção, exaltação e glorificação do regime molda o cenário em que – sublinhamos – muitos arquitectos se estreiam como urbanistas. A tarefa terá sido árdua, face aos objectivos e à falta de experiência acumulada.

Vimos, atrás, que o automóvel chegou aos anos 30 como um símbolo, como um dado incontornável na experiência sobre o território, como um veículo perfeitamente afirmado e assimilado. A realidade – já perfeitamente automobilizada –, em conjugação com o contexto acima descrito – a aparente falta de traços claros de afirmação teórica ou conceptual junto dos autores mais independentes – não deixará, certamente, de se marcar e à cidade com idiossincrasias. Será com estes dados de base que partiremos para o estudo e os próximos capítulos, e para a procura de entendimento dos impactos do automóvel sobre a cidade que é pensada e desenhada com os Planos Gerais de Urbanização.

Antes, porém, espaço para tentarmos um enquadramento mais certo; uma definição mais rigorosa do universo a estudar. Lisboa servir-nos-á de guia.

---

<sup>113</sup> Como fizemos referência, recorrendo às palavras de Margarida Souza Lôbo o auge da actividade de planeamento ocorre entre 1944 e 1954, com a finalização de mais de 300 planos. Vd., Margarida Souza Lôbo (1995), Op. Cit: 145.

**Imagem 7** – Praça de Londres, Lisboa.

Estúdio Estúdio Mário Novais;

(sem data; fotografia produzida durante a actividade do Estúdio Mário Novais: 1933-1983).



---

**3.3.5 Lisboa – uma cidade ampliada e reconfigurada com o automóvel.**

---

Lisboa, sede do poder, espelha com mais fidelidade todas as aspirações para a nação. O simbolismo firma-se no seu espaço sem paralelo. A representatividade complementa-o e submete-a de modo ímpar aos mandos e desmandos de governantes em ruptura com o passado e em afirmação da novel agenda política; a demografia e a extensão do território atingem-na como não é possível constatar em nenhum outro canto de um Portugal centrado na cabeça do seu império.

Lisboa é caso único. É o referente.

Nestas páginas, abordaremos o modo como o automóvel motivou transformações urbanas na capital: procuraremos identificar os principais momentos, princípios pensados e meios usados.

O resultado aqui apurado complementa o enquadramento do âmbito central da dissertação e, sendo incontornável para o entendimento dos temas que vierem a ser suscitados, será retomado na conclusão.

Lisboa é o mais significativo exemplo de uma cidade nacional que se desenvolve de modo abrangente com o – ou a partir do – automóvel. Em 1940, a capital conta já com 694 389 habitantes e 156 371 fogos, estimando-se, então, que em 1970 superasse o milhão de residentes; estes números, por si só, demonstram estarmos em presença de um universo de dimensão totalmente distinta das restantes cidades ou aglomerados populacionais. Lisboa é um território vasto e em alargamento.

Começa cedo, a ambição de transformação desta cidade em função de modos inovadores de percorrer o território – com maior rapidez e capacidade de chegar mais longe. Expômo-lo no Estado da Arte: aí fica patente que desde a abertura das Avenidas Novas, com maior ou menor realismo, se assiste a uma vontade reformista do tecido urbano.

Sistemas de metropolitano, uma ponte entre Xabregas e o Montijo, um viaduto por sobre o Vale da Baixa, túneis nesta zona da cidade a ligar vários largos ou praças e um outro, da cidade até ao Seixal, correspondem a ideias que se afirmam ainda perto da viragem para o século XX.

No entanto e em termos concretos, é justamente com as Avenidas Novas e outras áreas da cidade (Bairro Azul ou a zona próxima do Instituto Superior Técnico, designadamente) que a cidade vai aumentando de dimensão e expondo as novas extensões a vencer.

As transformações vão sendo acompanhadas de novos hábitos urbanos, muito à custa da proliferação de equipamentos, cafés ou lojas.

É desse modo que a cidade entra nos anos 30 e é nesta década que Lisboa conhecerá um outro ritmo e ambição no desejo de transformação. É já o tempo de Duarte Pacheco.

Há três momentos-chave que dão conta do acerto ou das possibilidades que vão ser oferecidas ao território com o automóvel no novo período.

O primeiro desses momentos define-se com o Plano da Costa do Sol, de Donat-Alfred Agache (1875-1959): é um instrumento para alargar a cidade de Lisboa a uma dimensão territorial, tirando partido do crescimento das taxas de motorização verificáveis na época (como veremos o Urbanista reconhecer).

Um segundo momento é identificado com o Plano Director de Lisboa (retomado em 46 e terminado em 48). O seu desenvolvimento faz-se sobre as bases do Plano Geral de Urbanização e Extensão de Lisboa, iniciado em 38, com autoria de de Gröer: este procurará estruturar e definir os grandes eixos de circulação viária na cidade, tanto de forma radial como por vias circulares. O plano dedica-se ao estudo da área da cidade, com a ambição de dar-lhe estrutura e limite.

Numa outra escala – correspondendo a um dos estudos de pormenor definidos no Plano Geral de Urbanização e Expansão de Lisboa, de 43 – o Plano de Urbanização a Sul da Avenida Alferes Malheiro – Alvalade, de Faria da Costa –, iniciado em 42 e aprovado em 45, será o terceiro momento. Trata-se de um documento para concretização de uma parcela de cidade estabelecida nos interstícios dos eixos viários que são já definidos no Plano Director de Lisboa.

Com os três momentos, tocamos as acções para a urbanização de Lisboa em outros tantos âmbitos-chave: a dimensão local, do bairro; a escala urbana, já centrada sobre os limites da

cidade; e a de alargamento da cidade até ao âmbito regional, por explosão daqueles mesmos limites.

Em 1933 e a convite de Pacheco, Agache é contratado para pensar e desenvolver a ideia da expansão da região Oeste de Lisboa, o que faz até 1936, final do 1º mandato do Ministro. Nasce o Plano da Costa do Sol (Imagem 1 do Anexo I<sup>114</sup>), evidenciando preocupações chave no âmbito do automóvel e das possibilidades de apropriação territorial que este veículo oferece. É nesse contexto que, já em 1935, o Urbanista equaciona alterações urbanas para uma melhor circulação na cidade.

Segundo Margarida Souza Lôbo (1995: 51) o Urbanista domina uma ideia de território alicerçado no valor de conjunto, entre o local e o regional, e demonstra-o a partir de um encargo base: estudar o traçado da estrada marginal, entre Lisboa e Cascais. Também segundo a Autora, Alfred Agache, ampliando a intenção inicial do governo, vai alargar o entendimento do problema com que surge confrontado. Na verdade, a ideia de apenas rectificar a existente estrada que bordeja a costa – estreita e incómoda – não lhe serve de limite e supera o objectivo de tão-só estabelecer uma melhor ligação entre as praias da Costa do Sol. Ou seja, Agache vai desenvolver um plano que parte do automóvel como pressuposto base. O Urbanista “(...) antevê as potencialidades da Costa do Sol face à crescente taxa de motorização (...)” (IDEM: 54) e – no uso dessa consciência –, “com a chegada do automóvel, esta região costeira aparece na dependência directa da capital portuguesa” (AGACHE apud IDEM: 54).

Factualmente, o território vai desenvolver-se segundo um sistema integrado e ligado de modo eficiente e facilitado “(...) aos principais centros funcionais da capital” (IDEM apud IDEM, IBIDEM). Do discurso e das motivações vai ressaltar a intenção de tirar partido pleno das novas capacidades de mobilidade, entendidas, diremos, como recurso para concepção do espaço.

---

<sup>114</sup> Vd. Anexo I: 11.

O automóvel é, pois, um veículo para cuja eficiência o território tem de voltar-se. A ineficácia e a lentidão ou a orografia que as promova tem de ser domesticada e as novas vias são, elas próprias, mecanismos de rapidez e conforto.

Atendendo a estas e às anteriores premissas, Agache estuda a ligação do Marquês de Pombal à Cruz das Oliveiras, em Monsanto, por sobre o Vale de Alcântara. Fá-lo ainda em 1935 e em viaduto, com o fim de prosseguir o percurso em auto-estrada até aos Estoris.

Nestas linhas vemos que toda a região a Oeste de Lisboa se vai desenvolver entre dois eixos com um significado novo em termos de capacidade de apropriação do território: junto à Costa, a Estrada Marginal; mais interiorizada, mas sendo-lhe paralela, a nova auto-estrada.

É entre ambas que se vai estabelecer um sistema reticulado de organização de novos povoados e zonas de expansão (Imagens 2 e 3 do Anexo I<sup>115</sup>), apoiados na estrutura viária, complementar, que vai colocar os dois eixos em relação e ligação.

No sistema, a auto-estrada é um artefacto para efectiva eficácia da circulação – os cruzamentos são desnivelados – e surge pensada com total independência das novas construções e, de certo modo, do território por onde passa: a faixa a expropriar é de 150 m.

Estes pressupostos, e os fins que servem, bem como a forma inovadora de conceber um território que se alarga de Lisboa ao Estoril, fluidamente, com rapidez, são inovações no país e no pensamento sobre a cidade. O agente da transformação é, sublinhamos, o automóvel, que dará origem a uma estrutura linear, de vários pólos e funções, ao longo de quilómetros estendidos à beira-mar e bordejados por praias.

No processo, entre Algés e Cascais os usos são diversificados, como o são as várias caracterizações a que se sujeitam os aglomerados. Algés, Dafundo e Caxias são trabalhados “(...) como subúrbios directos de Lisboa (...)” (IDEM: 56). Oeiras e Carcavelos são definidos como locais de veraneio destinados à classe média. A Parede é encarada como uma praia com propriedades medicinais. No Jamor, localiza-se o pólo desportivo. Os Estoris são aglomerados turísticos, mais distantes da capital.

Em suma, trata-se de um processo em que é a cidade que se alarga, tendo em consideração uma nova temática – a do turismo e do lazer, para além de outros cuidados, ainda ligados ao

---

<sup>115</sup> Vd. Idem: 12.

contacto com o mar – recorre a mecanismos que potenciam a apropriação territorial alargada com o automóvel.

Conforme recorda Margarida Souza Lôbo (1995), julgamos pertinente sublinhar que o desenvolvimento do Plano se realiza em duas fases: a primeira ocupa-se do nível regional, a segunda dos planos locais. Recordamo-lo porque, no âmbito local, o Urbanista tem o cuidado de estabelecer as ligações à auto-estrada com obediência a princípios de hierarquização que o levam a desenhar vias tangenciais aos aglomerados que são estabelecidos para libertar – das ligações entre a Marginal a aquela via de maior caudal e dimensão – a vida e o trânsito interno originados nas aglomerações urbanas.

Claro que, no processo, se joga a definição da estrutura da rede viária interna de cada aglomerado. Ou seja, estabelecem-se dois universos paralelos, complementares, cujo fim último é a eficiência do automóvel: a sua não conflitualidade com a vida e com a acessibilidade rápida à capital, através das novas vias paralelas ao mar.

Carcavelos (Imagem 2 do Anexo I<sup>116</sup>) é, lemos, nas palavras de Souza Lôbo, um exemplo paradigmático do que acima afirmamos. Impasses/rua sem saída, alamedas arborizadas, um sistema de espaços verdes e uma rede de caminhos pedonais criam um segundo nível de contacto entre o homem e o automóvel. Este é hierarquizado, segmentado, e corresponde à aplicação do modelo importado de Radburn – o das *Unidades de Vizinhança* – que pretende afastar do primeiro nível: o de atravessamento.

Já no interior de Lisboa – ao equacionar a necessidade de a extensão da cidade encontrar boas articulações com os centros funcionais (Marquês de Pombal, Praça do Comércio e Rossio) – Agache não se detém face a obstáculos de carácter patrimonial ou às memórias colectivas – do espaço ou da cidade – e lança opções que apenas se legitimam nas necessidades de circulação: a mobilidade automóvel é o seu móbil e tudo o que a impeça é um obstáculo inusitado num novo modo de encarar o território. Para além da demolição da Sala do Risco – proposta –, a sugestão de um aterro sobre o Tejo pretende ver solucionada a

---

<sup>116</sup> Vd. Idem, Ibidem.

ligação entre a Praça do Comércio e o Cais do Sodré. Em sequência, o Urbanista propõe novas soluções urbanas para a Baixa, por prolongamento da Avenida 24 de Julho, que se apoia num sistema de perpendiculares. O resultado é uma malha reticulada que – prolongando o traçado pombalino sobre um aterro, a sul – pretende dar um novo espaço de circulação para o automóvel, numa zona sensível e que do ponto de vista patrimonial aconselharia maiores cautelas<sup>117</sup>.

Mais tarde (em 1945), Faria da Costa (que na mesma época se dedica ao estudo urbanístico de Alvalade) procederá de modo ainda mais radical. Trata-se de um parêntesis na estrutura de discurso que desejamos expor no que se refere a Lisboa – com base nos Planos da Costa do Sol, Director da Cidade de Lisboa e de Urbanização a Sul da Avenida Alferes Malheiro (Alvalade) – mas é (apesar de se apresentar como colateral) significativo quanto à fé inabalável nas virtudes do automóvel e no poder de este transformar o território. Faria da Costa desenha uma via circular de túneis – com origem no topo do Largo do Corpo Santo, sob o Chiado e rodeando a Baixa – com o objectivo de aliviar o trânsito na área central da cidade. É uma utopia, diremos, que ajuda a posicionar o sentido optimista com que o automóvel é visto por esses anos na sociedade e pelos urbanistas.

Com de Gröer – que Duarte Pacheco convida para trabalhar em Lisboa, quando se ocupa da presidência da Câmara da capital em simultâneo com a pasta do Ministério das Obras Públicas – há uma mudança. 1938 é um ano-chave. Duarte Pacheco., nesse duplo papel e a partir dessa data, imprime na cidade uma forte dinâmica urbana que para além de fortes mudanças nos equipamentos – designadamente no que se refere ao porto e aeroporto –, se vai traduzir na “(...) definição e na construção da rede viária fundamental da cidade e suas ligações ao Centro, Norte e Sul do País (...)” (COSTA, 2002: 17).

---

<sup>117</sup> A medida geraria enormes impactos sobre a cidade preexistente. Sobre o assunto Vd. Idem: 61-66.



Desde logo, a acção de Pacheco fica registada na realização do Plano Geral de Urbanização e Expansão de Lisboa (PGUL)<sup>118</sup> que, com de Gröer, marca as grandes opções para desenvolvimento da cidade: é nesse mesmo ano de 1938 que o Urbanista redige “(...) o programa para o estudo analítico de base ao estabelecimento do Plano Director (...)” (IDEM, IBIDEM).

De Gröer, apesar de se ocupar, também, do Plano da Costa do Sol – substituindo Agache<sup>119</sup> –, assume um papel fundamental na definição das linhas mestras de desenvolvimento urbano da capital, que realiza através do Plano Director de Lisboa (Imagem 5 do Anexo I<sup>120</sup>). Fá-lo de modo mais consistente e contínuo a partir de 1946 – após se ter dedicado a vários estudos e planos pelo país –, e termina-o em 1948.

Uma das metodologias que aplica neste plano consiste em estabelecer o controlo do crescimento da cidade pela determinação da dimensão e limite *a priori*: demografia e área urbana são restringidas por uma cintura rural.

No mesmo capítulo de recursos metodológicos, de Gröer estabelece um zonamento rígido das áreas da cidade. Margarida Souza Lôbo designa-o por zonamento unifuncional (1995: 93) e atribui-lhe a “(...) incontornável rigidez na substituição de usos da cidade (...)”, razão porque – diz – “(...) esses zonamentos muito exclusivos vêm mais tarde a ser postos em causa (...)” (IDEM, IBIDEM)<sup>121</sup>. Para nós, contudo, trata-se de um recurso que só é compreensível, só ganha pleno sentido, com a assumpção de que a cidade produzida se destina a ser moldada e percorrida pelo volante de um automóvel e introduz, portanto, uma ruptura conceptual e visa o futuro. A confirmação chega pela letra da mesma autora.

---

<sup>118</sup> O Plano em questão é finalizado em 1943 e define as bases em que deveriam ser sustentados os diversos estudos parcelares e de pormenor para cada uma das zonas de expansão da cidade. O Plano, não chega, contudo, a ser aprovado. Vd. João Pedro Costa (2002) – Op. Cit.

<sup>119</sup> Este abandona o país com a saída de Pacheco da tutela do Ministério da Obras Públicas.

<sup>120</sup> Vd. Anexo I: 13.

<sup>121</sup> As razões elencadas são: “desertificação, das zonas centrais fora do período laboral, carência de serviços e mesmo de comércio nas áreas habitacionais (...)”, para além da rigidez citada. Margarida Souza Lôbo (1995) – Op. Cit.: 93.

“Em termos de macroestrutura, o Plano Director de Lisboa contém em si as grandes transformações que se operam na cidade nos vinte e cinco anos que se lhe seguiram. A segunda circular, o prolongamento da Avenida dos Estados Unidos, da Avenida de Berna e da Avenida António Augusto de Aguiar são os grandes eixos que definem as novas malhas urbanas, que progressivamente se vão edificando” (IDEM: 95).

Acrescentaremos que se trata de eixos fundamentais de circulação na cidade, de entrada e saída, a partir de Norte, de Nascente ou de Poente, ou simplesmente de atravessamento no limite do espaço urbano.

A esses eixos, de Groër junta outras opções que ganham sentido, também, pela presença do automóvel. Surgem os *parkways* – vias destinadas a circulação rápida, soltas do suporte físico envolvente pelo tratamento do entorno através de vegetação –, pensadas, portanto, como recurso para protecção do automóvel em si mesmo, da sua eficiência, fora de conflitos com a vida envolvente.

Mas as *linhas de força* desse plano, como José-Augusto França lhes chama (1977: 93), são estabelecidas sobre um conjunto de radiais, que, lembra (IDEM, IBIDEM), convergem com os grandes arruamentos da cidade, ligando-se-lhes.

“A ponte, a Avenida Almirante Reis continua pelo Areeiro até à Encarnação, com saída para o Norte do País; ao centro, as Avenidas da Liberdade-da República-Campo Grande continuam até ao Lumiar donde se passa a Carriche, com outra saída para Norte; ou, pela linha da Av. António Augusto de Aguiar, por S. Sebastião e Palhavã, para uma área entre Paço do Lumiar e Carnide. Entre Campolide e Campo de Ourique, e com nascente na Rotunda do Marquês de Pombal, passa uma auto-estrada a caminho dos Estoris, atravessando um parque florestal de 900 ha a plantar em Monsanto. Pela beira-rio, para os dois lados do Terreiro do Paço, partem vias para Leste, por Xabregas, Beato e Marvila, até Olivais, e para Oeste, por Santo Amaro, Belém e Pedrouços, até Algés – e depois uma Estrada Marginal (...) até aos Estoris” (IDEM: 106).

Nas palavras, descobrimos um sistema que é claramente de estruturação de grandes eixos de entrada e saída na cidade que converge sobre o centro e rasga com determinação o tecido

urbano. Através deles, o automóvel circularia com a mesma eficácia com que a atravessaria o *parkway*, que adivinhamos a cortar Monsanto a caminho dos Estoris.

O sistema radial não ficaria completo sem um sentido de rede, articulado através de um conjunto de circulares.

Referimo-nos a vários elementos que o consolidam:

“A (...) 2ª Circular a partir da Matinha, pela Portela de Sacavém (aeroporto), Norte do Campo Grande até ao limite Norte do Parque de Monsanto; (...) [a] 3ª circular que do Beato (donde continuava a pensar-se fazer partir uma ponte para o Montijo), por Chelas, Areeiro e Entrecampos (no primeiro troço seria a Avenida Humberto Delgado, no segundo a dos Estados Unidos) ia a Sete Rios e ao limite de Monsanto; e (...) [a] uma 4ª circular que de Xabregas, por detrás do Alto de S. João, ia à Praça do Areeiro e daqui, pela nova extensão da Avenida de Berna, chegava a Palhavã, descaindo depois para Monsanto, à altura das Águas Livres-Campolide (...)” (IDEM, IBIDEM).

Para além da descrição e da evidência do automóvel neste fecho do sistema viário ou na estruturação espacial da cidade, ressalta um outro dado, que é também objectivo no reforço deste veículo como motor de organização territorial. Trata-se da 4ª circular. O Autor deixa ler que a constitui como limite do espaço urbano, circunscrevendo-o e densificando-o; e o interior do que começa por ser, apenas, um anel de circulação automóvel assume-se como instrumento para limitar a cidade, conferir-lhe forma e dimensão.

Ainda outras vias conferem sentido a uma cidade que muda o paradigma do desenho que define. Configuram-se por reforço da rede viária principal e com o propósito de equacionar as ligações ao Sul, Norte e Centro do país (COSTA, 2002: 17). O parque de Monsanto é circundado pela Avenida de Ceuta, sobre a qual se faz rebater as circulares. Complementarmente, uma via de perfil e comprimento de dimensões significativas liga o rio ao aeroporto – através dos Olivais (Avenida Marechal Gomes da Costa) – e uma outra duplica a 2ª Circular – entre a Portela de Sacavém e o Campo Grande (Avenida do Brasil) – prolongando-se até à circular que une Palhavã, Paço do Lumiar e Carnide.

Em síntese, com os elementos de circulação tão salientados, o Plano trata de organizar o território nas suas linhas gerais.

Lisboa surge, portanto, condicionada em grandes rasgos a partir do automóvel.

Um outro momento tratará de preencher o espaço organizado entre os grandes eixos de circulação (IDEM: 95).

Também com de Gröer – e sem surpresas, no contexto de afirmação do novo veículo – a Baixa da cidade volta a ser, tal como com Agache, sacrificada à potência dos novos motores. Assim, os bairros pombalinos são sujeitos a uma maior acomodação da circulação e de novas necessidades de estacionamento. Ao invocar necessidades de ventilação no rol das preocupações, os saguões de 2,5 metros – no interior dos volumes construídos – cedem lugar ao desafogo de aparcamentos organizados em 3 pisos e às rampas que os ligam (Imagem 4 do Anexo I<sup>122</sup>).

As medidas atingem a arquitectura com grande impacto, a favor da cidade.

A urgência de uma eficácia inteiramente inovadora no uso da cidade leva de Groër a citar exemplos americanos para colocar ênfase na actualizada tendência para aproximar o estacionamento do local de vendas – como lembra Souza Lôbo (IDEM: 96) – e romper, diremos, com a desadequação da cidade herdada em relação ao novo quadro e contexto que o plano pretende introduzir.

O mesmo desígnio impor-se-á do lado oposto dos bairros, comandando a relação com a rua. Aí, a demolição atinge o piso térreo. Este cede lugar ao espaço público, dando abrigo a uma galeria aberta entre o ritmo das fenestraçãoes que interrompem os panos de fachada. A ideia é lançar a circulação pedonal para esse espaço e libertar a área entre edifícios, inteiramente e sem reservas, para o tráfego automóvel: as duas faixas de circulação seriam multiplicadas por dois, operação que, em parte, se apoia na deslocação da faixa de estacionamento para o esventramento proposto no interior do bairro (e referido acima).

---

<sup>122</sup> Devemos acrescentar que a medida, violenta, obriga, ainda, à demolição parcial dos topos dos bairros, abrindo-os em contínuo, para a entrada e a saída das viaturas. Vd. IDEM: 96-97. Vd. Anexo I: 13.

Quanto ao conjunto destas medidas, não há equívocos: de Groër legitima-o “(...) como solução do problema de tráfego (...)” (IDEM: 99). A justificação não é exclusiva: abrange, também, a pretensão de adaptação ao clima e a de garantir maior conforto na observação das montras. Resulta claro, todavia, o peso dominante das opções relativas à circulação. É o seu imperativo que surge, em destaque, a impor transformações violentas numa das zonas mais exclusivas – como única –, caracterizadas e fortes – arquitectónica e urbanisticamente –, em toda a cidade de Lisboa. E esse tipo de solução – radical – alarga-se à zona do Bairro Alto, na ligação do Largo Trindade Coelho à Rua de S. Pedro de Alcântara: constrói-se com uma passagem aérea entre o referido largo e a dita rua, através do esventramento da fachada da Misericórdia e por sobre o jardim/miradouro de S. Pedro de Alcântara. A motivação, essa, centra-se na anulação do estrangulamento provocado pela Igreja de São Roque e nada melhor do que recorrer às palavras de Margarida Souza Lôbo para descrever a violência com que, já nesses anos e mesmo com de Groër, o automóvel se impõe e assume na cidade:

“a solução sacrificaria parte do edifício da Santa Casa, transformaria o Largo Trindade Coelho num simples nó de tráfego e desfiguraria o miradouro e jardim de S. Pedro de Alcântara” (IDEM, IBIDEM).

Contudo, as soluções – de enormes impacto e radicalidade – não se ficam por esses dois locais. Há outro estudo – para ligar a Assembleia Nacional e o acima citado Largo Trindade Coelho<sup>123</sup> – que assume premissas semelhantes: é proposto um túnel sob o Bairro Alto, que irrompe em ponte em frente à escadaria da Assembleia. Voltamos às palavras de Margarida Souza Lôbo, que define este outro estudo como “(...) a maior operação de ‘esventramento’ da cidade pré-pombalina até então empreendida” (IDEM, IBIDEM). Para a compreender, é necessário conhecê-la. Neste caso, o automóvel é implacável: a proposta concebe uma via de 20 metros de largura, entre o Largo Camões e a Praça Rio de Janeiro, marginada por construções com porte, forma e implantação em ruptura com o tecido existente (seis ou sete

---

<sup>123</sup> *Estudo Pormenorizado de ligação entre o Palácio da Assembleia Nacional e o Largo Trindade Coelho*, de 1948. Vd. Idem: 99.

pisos, perpendiculares ao alinhamento da rua) que obedecem a uma nova forma de construção do espaço. Entre os blocos são abertos pátios-jardins, em continuidade com a envolvente, que, além de servirem espaços comerciais, vão dar acolhimento a áreas de estacionamento. Novamente, é o automóvel a colocar-se no cerne de importantes rupturas morfológicas no centro da cidade e na evolução das ideias.

Com a saída de Agache para o Brasil<sup>124</sup>, de Gröer dedicar-se-á ao plano da Costa do Sol. Aqui experimentará, à semelhança do que fez e fará noutros planos, os conceitos da *cidade-jardim*. Só que, refere Margarida Souza Lôbo, este urbanista encara cada um dos pólos urbanos como aglomerados suburbanos, na plena dependência da cidade de Lisboa. E, apesar das particularidades de traçado de cada um deles, este é o dado mais significativo que se afirma com o Autor: contribui para reafirmar a Costa do Sol como “(...) o primeiro plano de ordenamento sub-regional elaborado no país (...)” (LÔBO, 1995: 89), concebido para uma área onde residiam já 6% da população, ou seja, pensado para a área suburbana mais populosa de Lisboa. Nesse sentido – sublinhamos – não se trata de nada que fizesse sentido colocar em marcha ou promover, sem um forte impulso do automóvel – como as opções, de resto, confirmam.

Quanto às soluções propostas no território do concreto, destaca-se Carcavelos – trata-se de um retomar das opções de Agache – segundo Souza Lôbo (IDEM: 92) – e interessa-nos enquanto modo de pensar o território segmentada e hierarquizadamente: as ruas de circulação automóvel são separadas das que acolhem tão-só o movimento de peões. Este sistema é conscientemente aplicado como parte do conceito de *Unidades de Vizinhança*. A mesma consciência com que, nas mesmas linhas, o Urbanista refere Radburn como um aglomerado pensado para a época do automóvel (IDEM, 1995). E as soluções bem demonstram tanto uma como outra consciência. Neste contexto é relevante ficar com as próprias palavras do Autor, transcritas abaixo.

---

<sup>124</sup> Sobre o contexto desta saída e viagem de Agache para a América do Sul, Vd. Idem: 89.

“ Este sistema foi aplicado em 1930, nos arredores de New York, em Radburn, tendo sido pelos americanos designado por ‘plano para a idade do automóvel [...]’. Projectamos faixas arborizadas com 80 a 100 metros de largura, destinadas a parque. Através destas faixas, far-se-á o acesso à praia, às escolas e aos centros desportivos, sem necessidade de atravessar ruas destinadas ao trânsito de viaturas. Estas faixas formarão, em conjunto, um sistema de parques. Cada edificação disporá de dois acessos, um para a rua, e outro para o parque ou para um caminho de peões que conduza ao referido parque. Dentro desta solução, é possível projectar ruas (para viaturas) estreitas e sem passeios, com nove, oito e mesmo seis metros de largura. As habitações serão naturalmente, constituídas por moradias individuais, recudas da via pública” (DE GRÖER apud IDEM: 92).

Para além destas experiências de desenho e de organização do espaço, o automóvel vai conquistar outros campos de afirmação. Falamos do Plano de Alvalade, de Faria da Costa (Imagem 6 do Anexo I<sup>125</sup>).

Com a fixação dos objectivos do referido Plano Geral de Urbanização e Expansão de Lisboa, é definida a expansão da cidade para Norte, realizada com enfoque na construção de novas áreas residenciais, de que o Bairro de Alvalade vem a ser uma peça fundamental.

Com este enquadramento, a Urbanização de Alvalade baseia-se no Plano de Urbanização a Sul da Avenida Alferes Malheiro, que emerge da alteração dos estudos balizados pelo PGUL. A sua génese ocorre em 1944; e sujeita-se a revisão, em 1945, para que mereça aprovação.

É significativo que esteja em causa uma área pensada para 45 000 habitantes: no panorama nacional, trata-se de uma “cidade” – em termos demográficos, Alvalade equivale a muitas das restantes cidades do país e, em inúmeros casos, supera-as; aliás, a motivação para construção do bairro deve-se à pressão demográfica de um acréscimo anual de 12 000 habitantes sobre a capital.

Na verdade, o plano de Alvalade aceita muitas das orientações do Plano Director de Lisboa e prolonga a intenção de promover o automóvel no espaço urbano, dando-lhe protagonismo e capacidade estruturadora do território. Está em causa a intenção de organizar um plano

---

<sup>125</sup> Vd Anexo I: 14.

segundo novos conceitos, baseados em *Unidades de Vizinhança*<sup>126</sup>. Esta orientação tem como resultado um duplo efeito. Desde logo, algumas das ruas da área do plano são definidas como vias estruturantes – referimo-nos às Avenidas dos Estados Unidos, de Roma, do Aeroporto, da Igreja, bem como do Rio de Janeiro. Em segundo lugar, no interior de cada célula e de acordo com o conceito base (*Unidades de Vizinhança*) são abandonadas as vias com continuidade e criada uma estrutura de circulação puramente local. Outra consequência da segmentação e hierarquização da circulação no bairro, constrói-se com supressão da ideia original de uma via diagonal (destruiria a ideia de fecho ou encerramento das diversas células ou áreas residenciais).

Deve dizer-se, no entanto, que a localização escolhida para implantação do bairro já tem em conta a relação privilegiada com a rede de circulação da cidade (Imagem 8 do Anexo I<sup>127</sup>): com efeito, a zona estava envolvida por eixos de tráfego – ruas ocidental e oriental do Campo 28 de Maio (Campo Grande), Avenida Alferes Malheiro (Avenida do Brasil) e linha férrea de cintura; isto para além da prevista via de acesso ao aeroporto, bem como da Avenida dos Estados Unidos (sendo este um dos novos e principais eixos definidos pelo Plano Director Municipal e anteriormente pelo PGUL). Aliás, como João Pedro Costa refere, a “(...) estrutura viária principal resultava directamente das propostas do Plano Geral de Urbanização de Lisboa (...)” (2002: 29). Mas com a introdução do conceito de *Unidades de Vizinhança* as zonas de habitação ficam, diremos, indelevelmente afastadas das vias de circulação – esta característica é uma marca fundamental do novo bairro e da sua estrutura e desenho.

Em síntese, o bairro de Alvalade apoia a estrutura viária principal nas vias que limitam – Avenida do Brasil, Campo Grande e Avenida do Aeroporto – e dá importância fundamental à via de cintura e à via de circunvalação da cidade – Avenida dos Estados Unidos.

---

<sup>126</sup> Trata-se de uma determinação da própria Câmara Municipal, surgida apenas na versão de 1944, alterando o estudo de 1942. Vd. João Pedro Costa (2002), Op. Cit.: 25-26.

<sup>127</sup> Vd. Anexo I: 15.



Internamente, o bairro serve-se de mais três vias principais e estruturantes: Avenidas de Roma<sup>128</sup>, da Igreja e do Rio de Janeiro.

O resultado deste partido de organização, lançado a partir do automóvel, define-se em oito células, consubstanciadas como unidades de urbanização distintas e separadas entre si pelas vias de circulação que lhes garantem acesso (Imagem 7 do Anexo I<sup>129</sup>).

De acordo com os mesmos princípios, no interior de cada célula, os arruamentos ganham escala e definição local, de acesso à habitação.

Por seu lado, o acesso à escola, cuja localização se prevê de forma a impedir deslocações mais extensas do que 500 metros a partir da residência, rompe a circulação automóvel, isto é, define-se segundo uma outra malha de acessos puramente pedonais – pequenas veredas – que atravessam os logradouros dos blocos de habitação (Imagem 9 e 10 Anexo I<sup>130</sup>).

Mesmo as áreas e equipamentos complementares (espaços livres de maior dimensão, serviços públicos e zonas comerciais) obedecem a uma distribuição que garante o cumprimento das mesmas premissas, isto é, asseguram que podem ser alcançados pelos moradores das oito células com o mínimo de cruzamento com as vias de trânsito principais e apenas onde indispensável.

Em complemento, “outra das medidas a adoptar consistia em evitar o corte das zonas de vida comunitária por vias automóveis de atravessamento” (IDEM: 143).

Segundo o eclectismo tipo-morfológico que dá corpo ao bairro, a Avenida dos Estados Unidos é aquela que nos suscita maior atenção. Como via de tráfego intenso, trata-se de um local onde são ensaiadas soluções habitacionais que pretendem resguardar a vida de uma indesejada proximidade do automóvel e, dir-se-á, não o contaminar com limitações de eficiência. Dando sentido a esta ambição, o plano prevê “(...) desde início, uma ocupação racionalista de blocos perpendiculares à via, no seu lado Norte (...)” (IDEM: 148). Do lado

---

<sup>128</sup> O seu traçado é anterior ao plano. Cf. Idem: 29.

<sup>129</sup> Vd. Anexo I: 15.

<sup>130</sup> Sobre este tema, de hierarquização dos arruamentos, observar as definição dos Perfis Transversais Tipo. Vd. Anexo I: 16.

oposto, os edifícios dispõem-se ao longo do arruamento, o que, apesar de não validar uma ruptura com os cânones, mostra um contraste que põe em relevo a singularidade da solução tentada e a sua maior adaptação a uma via de cintura da cidade. Resta referir, no entanto, que, nos anos 1950, a orientação para as implantações para o lado Norte da avenida foi adoptada como solução única, apenas posta em causa por pequenas alternativas, no topo sudoeste, mas em linha com as ideias de carácter racionalista: os blocos sofrem uma rotação de trinta graus, ensaiando um desejo de autonomia, pela perda de alinhamento em relação à rua e de continuidade das fachadas.

A mudança sofrida com o aprofundamento destas ideias vai mais longe na articulação entre a habitação e o espaço de circulação automóvel. A medeá-los são criados espaços públicos que afastam o edifício do limite do passeio e se prolongam, como áreas ajardinadas, sob os blocos, agora suspensos ou apoiados em pilotis.

Noutros casos – dominantes, diremos –, sobreleva o conceito de cidade tradicional. O modo como os perfis são desenhados, de largura constante, complementados com enfiamentos sobre espaços ou elementos urbanos singulares (edifícios, estátuas ou praças<sup>131</sup>), servem de testemunho e garantem a procura de ajuste das soluções a cada circunstância. O contraste entre a liberdade compositiva acima descrita e a normativa da rua-corredor dá medida à aplicação de uma metodologia de adaptação caso a caso, deixando de lado, contrariamente, a ideologia como motor da solução. Ou seja, não se procura coerência na aplicação dos princípios conceptuais, que tombam a favor do pragmatismo e da cedência ao usual, ao tradicional, postos em causa, apenas, se razões fortes recomendam.

Outras propostas, mesmo não fugindo desse carácter morfológico mais tradicional – sem rupturas –, experimentam soluções de organização do trânsito que continuam a apostar em garantir ao automóvel um nível de eficácia consentâneo com os novos entendimentos do espaço urbano. Na Avenida de Roma – para estruturar o acesso aos edifícios de habitação – são ensaiadas vias laterais que segregam a circulação de âmbito local relativamente à de

---

<sup>131</sup> Para um maior aprofundamento da colocação destes elementos com claros propósitos celebrativos, Vd. Idem: 149-150.

atravessamento, realizada – esta – à escala da cidade. E se passarmos do exterior das células para o seu interior, afirmam-se outras soluções de maior radicalidade para segmentação do trânsito. Na célula 7, por exemplo, o traçado das ruas é curvilíneo, de acordo com a pretensão – percebe-se – de procura de maior defesa das habitações unifamiliares ali implantadas; por outro lado, o impasse ou *cul-de-sac* é um recurso geralmente aceite e usado para hierarquização viária do bairro<sup>132</sup>. É justamente deste espaço que, regra geral, partem os caminhos pedonais que afastam os percursos pedestres do automóvel e que – também desse modo – ajudam a organizar uma outra camada de estruturação da circulação, desligada deste veículo.

Em suma, apesar de o Bairro de Alvalade incorporar elementos tipo-morfológicos que remetem para vários modelos ou conceptualizações e de, diremos, não procurar um resultado coerente até ao limite dos postulados teóricos de que se serve<sup>133</sup>, põe em evidência um dado fundamental: o automóvel é um factor essencial para o desenho urbano, segundo uma via adaptativa e soluções procuradas localmente e eleitas em função de determinantes exclusivas, não generalizáveis a todo o espaço. Com efeito, o novo veículo entra em Alvalade como um dado de base, conformador de opções e do espaço.

Em suma, Lisboa ensaia realidades que são já claramente do domínio de uma cidade que se adapta a novos tempos, em que o automóvel participa de forma activa a induzir novas relações entre os diversos espaços urbanos. As mudanças, como constatámos, são evidentes, tanto no que se refere ao pensamento, como aos artefactos postos ao serviço das ideias e do desenho.

---

<sup>132</sup> Contam-se 25 espaços deste tipo, em Alvalade. Cf. Idem: 153.

<sup>133</sup> Em Alvalade convivem conceitos da *cidade-jardim* (com impasses e ruas de traçado orgânico), da cidade tradicional (rua-corredor, avenidas, praças, enfiamentos, perspectivas e remates), do movimento moderno (zonamento monofuncional, blocos perpendiculares ao limite da rua), da estruturação urbana com base em *Unidades de Vizinhança* (estruturação viária e pedonal, divisão em células habitacionais centradas sobre o equipamento escolar e com limite do número de habitantes). Cf. IDEM: 179-180.

Fazendo um balanço deste subcapítulo, emergem reflexões fundamentais para entender o que se passará no contexto dos Planos Gerais de Urbanização.

Em primeiro, lugar, vimos que à época de Duarte Pacheco, o automóvel já se afirmara; com este veículo, o território havia sofrido mudanças, correspondendo a possibilidade de chegar cada vez mais longe e com maior rapidez a diversos pontos do país. Trata-se de uma realidade, é verdade, mas, acima de tudo, de um símbolo, tanto para o ministro como para os que lhes estão próximos.

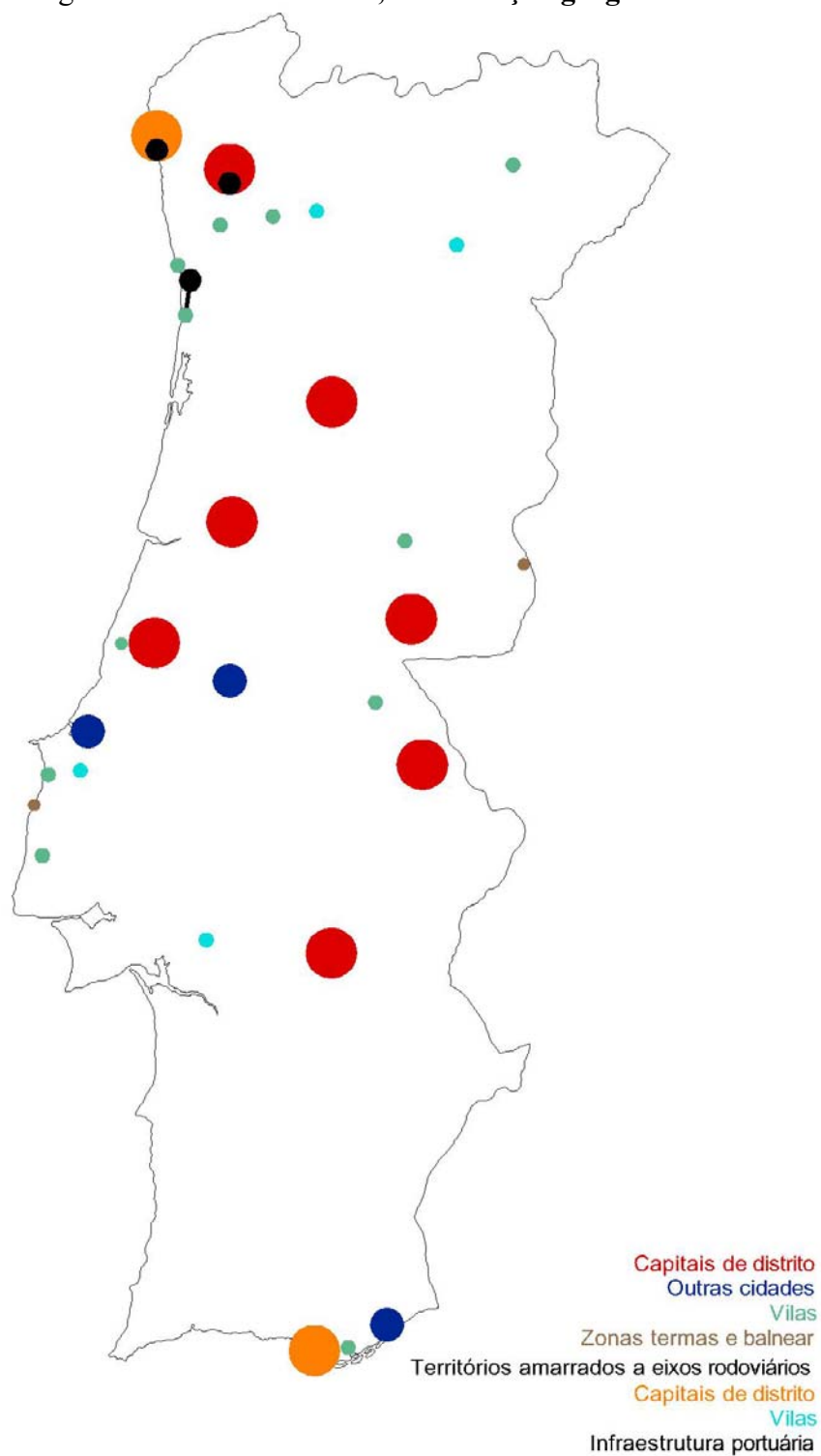
Num segundo momento e no quadro da compreensão do surgimento do programa dos Planos Gerais de Urbanização, observámos a falta de prática e de formação dos profissionais que vão participar no dito programa e que a própria máquina estatal, bem como os instrumentos legais se constroem em concomitância com o corpo de urbanistas: registámos, paralelamente, que o processo de planeamento se vai converter num instrumento político de promoção, exaltação e glorificação do regime e que esse tom é fundamental para dar forma a todo o processo.

Por fim, Lisboa. No conjunto, os três planos postos em referência realçam uma realidade singular para a capital. “Trata-se de uma cidade alargada, já dentro da definição regionalizada de ‘Grande Lisboa’ anunciada nos anos 50 (...)” (FRANÇA, 1997: 105). E essa condição garante-lhe um carácter de excepção no panorama nacional.

Apesar de nos motivarmos no estudo das cidades médias e nos aglomerados de pequena dimensão, no país real, diremos – e não na pura excepcionalidade da cabeça do Império (essa não é representativa do Portugal de então, como continua a não sê-lo ainda hoje) –, perceber as implicações do automóvel nesse grande espaço regional de Lisboa mostra-se fundamental: aí serão aplicadas, moldadas e equacionadas de um modo mais articulado e abrangente, diremos. O nosso universo e casos de estudo permitirão, por confronto, perceber que elementos e opções desse grande contexto urbano chegou aos núcleos de menor dimensão, com menos importância e não sujeitos às mesmas pressões. Ou seja, a referência de Lisboa permitirá estabelecer uma bitola ou unidade de medida do que vai passar-se no restante país e entender se o mesmo tipo de ideia circula, se divulga e atinge o

todo nacional, como resultado de novos posicionamentos no entendimento e desenho do espaço. Trataremos de o perceber na conclusão, onde faremos o cruzamento dos dados aqui reunidos com aqueles que vierem a resultar do corpo central da dissertação.

Imagem 8 – Casos de estudo; distribuição geográfica.



## 4 O lugar do automóvel no pensamento urbanístico, em Portugal: 1934-1960.

### 4.1 Revisão crítica dos Planos Gerais de Urbanização.

#### 4.1.1 Nota introdutória.

---

O corpo central da investigação, aprofundada de acordo com os objectivos enunciados e focada nos Planos Gerais de Urbanização de Duarte Pacheco, terá aqui desenvolvimento. Na interpretação de dados e planos, a palavra escrita apresentará um papel insubstituível e fulcral: por revelar as motivações dos autores de modo mais perceptível e completo do que sucede através da forma desenhada ou construída, será a nossa matéria-prima base ao longo do texto que construiremos.

Atendendo ao expressado atrás (em 2.1 – *Estado da arte: contributos internacionais – a historiografia urbanística*), neste capítulo procuraremos perceber de que modo as ideias, temas e conceitos-chave identificados em contexto internacional condicionam o pensamento urbanístico em Portugal. Isto é, perseguiremos o objectivo de encontrar, entre nós, o modo como o automóvel, enquanto símbolo e mito, pela via dos desejos e aspirações e superando a objectividade, encontra acolhimento nas ideias.

Noutro plano (em 2.2 – *Estado da arte: contributos nacionais – a historiografia portuguesa*) ficou expresso que com os Planos Gerais de Urbanização é introduzido na prática e no pensamento um juízo crítico sobre a cidade, pretendendo levar a urbanidade a todo o país, através do redesenho e reorganização do território urbano. Nesse processo, observamos que, por entre a permanência da tradição, o automóvel vai colocar-se como motor de transformação espacial. Como procuraremos demonstrar, o papel deste veículo foi fundamental nas propostas de planeamento, nos traçados ou formas urbanas propostos, ainda que nem sempre seja completamente evidente. A explicação encontra-se num certo eclectismo, cujas causas procuraremos identificar.

Com as duas aproximações que emergem do Capítulo II – *O Lugar do automóvel na cidade: ideias, temas e conceitos-chave* – e segundo os objectivos definidos na *Introdução*,

procuraremos perceber como é que a imagem de unidade urbana tentada para o país se vai divulgar no que se refere à influência do automóvel nas ideias de construção espacial, fazendo-o com foco no território das cidades médias e dos pequenos aglomerados portugueses.

Neste âmbito, pretendemos – como objectivo, complementar – que o universo dos planos reunidos espelhe a diversidade que o Decreto-Lei 24 802 exprime – o espírito da lei prevê que fiquem sujeitos à elaboração de plano os centros urbanos ou locais de interesse turístico, recreativo, climático, terapêutico, espiritual, histórico ou artístico e os exemplos procuram reflectir este enquadramento.

Com os pressupostos enunciados, reunimos 26 casos de estudo, que se organizam em 5 temas: *Capitais de distrito; Outras cidades; Vilas; Zonas termal e balnear e Territórios amarrados a eixos rodoviários.*

Assim, os planos obedecem a uma selecção que procura corresponder a soluções, contextos e escalas distintas, por autores diversos, com trajectos profissionais distintos, sem, como é natural, fazer uma cobertura exaustiva do tema e dos planos – essa nunca foi uma necessidade sentida.

Com o objectivo de diversidade e cobertura do tema em termos significativos e generalizáveis, seleccionamos contextos urbanos no litoral e no interior; com marcas evidentemente rurais ou de afirmação da urbanidade; ligados a actividades emergentes como o turismo balnear ou termal; com mais marcas patrimoniais ou mais desvinculados de preexistências fortes; sujeitos a acção de projectistas mais interventores e progressistas ou de mais conservadores e cautelosos. Concomitantemente, os exemplos distribuem-se de Norte a Sul, do litoral para o interior, até junto da fronteira; são de escalas e contextos muito distintos<sup>134</sup>.

---

<sup>134</sup> Os dados estatísticos reportam-se ao último acto recenseador antes da realização de cada plano: 12 de Dezembro de 1940 a 15 de Dezembro de 1950.

Vd. Anexo IV – Fonte: INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA – Anuário Estatístico de Portugal para os respectivos anos.



Em suma, pretende-se avaliar como num contexto de assumida diversidade – com condicionantes de partida que reflectissem a abrangência do espírito subjacente aos Planos Gerais de Urbanização e a diferença própria de um território também ele diferente e condicionado por modos de pensar distintos (por diversos autores, significativos) – pretende-se avaliar, dizíamos, de que modo o entendimento do automóvel se colocou como condicionador das ideias e do desenho urbanos.

Os casos de estudo surgem, dentro de cada tema, organizados do núcleo mais populoso para o de menor número de habitantes. Este critério permite fazer uma viagem que coloca em evidência que a dimensão do aglomerado não é um factor determinante para o tratamento e uso dos temas e artefactos que organizam o automóvel no universo urbano.

A excepção a essa hierarquização coloca-se no último grupo – *Territórios amarrados a eixos rodoviários*. Aqui, mostra-se mais relevante seguir uma ordem que assenta no progressivo alargamento territorial. Partimos da parcela de cidade, passamos para o meio urbano – tratado, já não desse modo parcelar, mas na totalidade da sua dimensão – e terminamos na escala territorial, entre dois núcleos urbanos. Rompemos, neste caso, os limites locais em direcção ao âmbito regional e veremos que os mesmos temas viajam com o automóvel e nessa expansão de escala.

Deve acrescentar-se que a caracterização das actividades que usamos para qualificar os diversos casos de estudo são as que surgem pela mão dos diversos autores, nas peças escritas nos Planos. Este detalhe é relevante: introduz uma transparência adicional no que se refere à compreensão do olhar dos projectistas sobre os territórios que pretendem moldar: Isto é, ficamos a saber que, quando determinam mudanças territoriais importantes na esfera do automóvel, o fazem com consciência do tipo de povoamento ou actividade dominantes e, desse modo, abrem-nos caminho para que consigamos ler maior intencionalidade – porque consciente – nas ideias construídas.

Atendendo ao enquadramento atrás realizado, os nomes que reunimos enquadram o essencial da actividade de planeamento urbano promovida através dos Planos Gerais de Urbanização.

Duarte Pacheco que, como se sabe, controla de perto todo o processo com o objectivo de construir uma identificação entre o regime político e a imagem e ambiente urbanos<sup>135</sup>, chama a si – num primeiro momento – a responsabilidade de selecção criteriosa dos profissionais aptos a participar na elaboração de planos, segundo o que considera apertados critérios de qualidade. Esse grupo de técnicos, sendo objecto de tratamento preferencial pelo Ministro, é incontornável para o estudo de temas que envolvam a actividade de planeamento e desenho urbano no período – pondo maior ênfase na relevância destes nomes, deve dizer-se que estes dão origem a uma elevada percentagem dos planos realizados, percentagem essa que – como lembra Souza Lôbo (1995: 198) – consubstancia resultados – em número de planos elaborados – que não tiveram paralelo nas décadas que sucedem aos anos 1940.

Fora do grupo por cuja escolha o ministro se responsabiliza directamente, há outras figuras que resultam incontornáveis, pela aproximação particular que as suas ideias ou contexto de intervenção determinam: referimo-nos a Raul Lino, Mário de Oliveira, Rogério de Azevedo (1898-1983), Ezequiel Rezende e Arménio Losa.

No grupo resultante da intervenção directa de Pacheco, estão – entre as figuras associadas aos nossos casos de estudo – Etienne de Gröer, Faria da Costa e David Moreira da Silva (todos com formação específica em urbanismo); Paulino Montez (que está na Comissão de Acompanhamento do Plano da Costa do Sol), Carlos Ramos (que ganha por concurso os Planos de Urbanização da Praia da Rocha, 1935); Januário Godinho (1910-1990) (que é

---

<sup>135</sup> Tratava-se de articular novas infra-estruturas e equipamentos com a nobilitação dos aglomerados, que haviam crescido e evoluído sem pré-determinação ou programação e de modo espontâneo. A formalização de novas artérias e de um centro cívico entram na equação que os planos deveriam resolver, levando ordem aos núcleos existentes e às novas expansões. Cf. Margarida Souza Lôbo (1993) – **Duas Décadas de Planos de Urbanização em Portugal, 1934-1954**. Lisboa: Dissertação de doutoramento apresentada à Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa, Texto policopiado: 41.

considerado apto para a encomenda); José de Lima Franco<sup>136</sup> (1904-1970), Miguel Jacobetty Rosa e João Aguiar (1906-?) (assumiam funções nos serviços da Câmara de Lisboa, local onde contactavam de perto com de Gröer e Faria da Costa<sup>137</sup>).

Para compreender melhor a relevância dos profissionais referidos, teremos de os observar com maior detalhe.

O papel de de Gröer é central no apoio a Duarte Pacheco para lançamento do urbanismo em Portugal (vem a substituir Donat-Alfred Agache, na Costa da Sol<sup>138</sup>) e, face à importância que o governante lhe reconhece e atribui<sup>139</sup>, ficará responsável pela elaboração dos mais significativos planos, que num segundo momento se traduzirão no desenho e planeamento das mais importantes Capitais de Distrito<sup>140</sup>. A sua importância afirma-se, adicionalmente, pelo papel que assume como divulgador e praticante dos conceitos de *cidade-jardim*, no país.

---

<sup>136</sup> Reforçando a importância de Lima Franco no contexto da encomenda de planos, sublinhamos que, em 1947, este arquitecto é o profissional que mais concelhos tem sob sua responsabilidade e debaixo do seu traço.

<sup>137</sup> Miguel Jacobetty colabora nos projectos para a zona da Avenida de Roma e nos planos de Portalegre e de Vila Franca de Xira, ambos com autoria de Faria da Costa; Aguiar é colaborador deste último nos serviços da autarquia e reforçando a sua relevância no seio do programa para execução dos Planos Gerais de Urbanização, nos anos 40 tem a seu cargo a realização de planos para de 8 das 18 capitais de Distrito – Castelo Branco, Faro, Guarda, Santarém, Setúbal, Viana do Castelo, Vila Real e Viseu – e, no final da década (em 1948), acrescenta à lista 9 sedes de concelho, no Continente – Albergaria-a-Velha, Arraiolos, Belmonte, Cantanhede, Covilhã, Olhão, Palmela, Vila Viçosa, Vouzela – e, significativamente, Ponta Delgada, nos Açores. Em suma, nos anos 40 este é o urbanista mais solicitado no país.

A sua experiência leva-o a dirigir o Gabinete de Urbanização Colonial, a partir de 1947, ano da sua criação.

Cf. Margarida Souza Lôbo (1993) – Op. Cit: 140.

<sup>138</sup> Em 1933, Agache é contratado para realizar o estudo preliminar de urbanização da zona compreendida entre Lisboa e os Estoris. Porém, quando Pacheco regressa ao Ministério, em 38, após dois anos de interregno, o urbanista está de novo no Brasil – havia aí desenvolvido actividade, no Rio de Janeiro, antes de ser chamado para Portugal. De Gröer, como se refere, toma o seu lugar.

Cf. Margarida Souza Lôbo (1995) – **Planos de urbanização à Época de Duarte Pacheco**. 2ª ed. Porto: FauPpublicações: 37.

<sup>139</sup> De Gröer é um opositor da construção e altura e um detractor das teorias e da prática de le Corbusier e “fundamenta as suas intervenções na teoria de Howard, que aponta como pilar do urbanismo moderno.” Cf. Margarida Souza Lôbo (1993) – Op. Cit: 62.

<sup>140</sup> Inicialmente, de Gröer é encarregado dos Planos da Costa do Sol e de Lisboa.

No alargamento de ideias e conceitos, dentro da primeira geração de arquitectos que se dedica ao urbanismo e está alinhada com as mudanças de linguagem experimentadas com o arranque do regime político saído do golpe militar de 1926 e consolidado com a instituição do Estado Novo, estão, no nosso grupo, Carlos Ramos e Paulino Montez.

O grupo da Câmara Municipal de Lisboa, será grandemente influenciado pela prática e ideias de de Gröer (LÔBO, 1995: 156-57. Mas a importância destes profissionais assume-se, desde logo, pelo impacto que tem o seu trabalho. A fechar a década de quarenta e enquanto consultores de diversas câmaras municipais, são já responsáveis por quatro dezenas de planos (IDEM).

Ainda antes da possibilidade da escolha do técnico ultrapassar a dezena que a Direcção-Geral de Edifícios e Monumentos Nacionais considerava competente para trabalhos de urbanismo, e, portanto, no momento inicial dos Planos Gerais de Urbanização, também emerge Januário Godinho: faz parte do restrito grupo que, em Janeiro de 1943, recebe encomenda de elaborar planos para os aglomerados que vêm surgir as primeiras plantas topográficas.

Como se disse acima, Raul Lino, Mário de Oliveira, Rogério de Azevedo, Ezequiel Rezende e Arménio Losa chegam ao urbanismo num outro contexto.

Raul Lino traz um contributo ímpar ao debate. A sua base cultural de formação é distinta – estuda na Alemanha e trabalha com Karl Albrecht Haupt (1852-1932) –, surgindo influenciado pelo romantismo alemão; em Portugal fica associado à divulgação de valores, ideias e resultados de forte carga nacionalista<sup>141</sup>. Embora a sua obra como urbanista não seja extensa, representa uma fileira que não pode deixar de ser considerada em qualquer estudo sobre a cidade no contexto em abordagem.

---

<sup>141</sup> Lino “Crítica o esquematismo e a geometrização da cidade do seu tempo (...)”. Margarida Souza Lôbo (1995) – Op. Cit: 193.

Em síntese, manifesta profunda discordância em relação aos traçados racionais e rectos, às grandes avenidas, aos desnecessários espaços entre edifícios, ao que considera o ataque da cidade contemporânea às marcas do passado – com destruição dos conjuntos considerados artísticos. Pugna, em contraste, pela afirmação regional dos aglomerados, resultante da cultura tradicional exposta na evolução urbana e contrariada pelo crescimento imposto a régua e esquadro pelos urbanistas. Cf Idem, Ibidem.

Mario de Oliveira colabora com João Aguiar no Gabinete de Urbanização Colonial<sup>142</sup>, mas em termos culturais surge próximo de Lino pela identificação com uma estética que Lôbo situa próxima de Camilo Sitte (IDEM: 195).

Rogério de Azevedo, Ezequiel Rezende e Arménio Losa – embora noutro plano – são também incontornáveis. O primeiro – projectista que cedo se alinha com as correntes arquitectónicas do seu tempo – apesar de não possuir uma produção extensa no domínio do urbanismo, mostra-nos opções de desenho urbanas condicionadas por um acento no formalismo que, não obstante, se deixa contaminar pela racionalidade do gesto claro com que os traçados são determinados; o seu território dir-se-ia alinhado com um desejo de cosmopolitismo e monumentalização que se mostram ímpares no contexto dos Planos Gerais de Urbanização. Rezende, de modo muito distinto, afirma-se num território que pertence inequívoca e definitivamente ao universo do automóvel. A prática urbanística que aqui convocamos do último dos três situa-se no pós-congresso de 48 e reflecte um olhar que aproxima da estética e das ideias da cidade moderna.

Segundo a distribuição por autores, temos 12 grupos.

Etienne de Gröer: Coimbra, Braga e Évora;

João Aguiar: Viseu, Castelo Branco, Olhão da Restauração e Fonte Santa – Monfortinho;

Faria da Costa: Portalegre, em conjunto com Miguel Jacobetty; este último é, também, autor dos planos para Mafra e Santa Cruz;

Lima Franco: Leiria e Marinha Grande;

Raul Lino: Tavira;

Carlos Ramos: Tomar e Fundão;

Paulino Montez: Caldas da Rainha;

David e Maria José Moreira da Silva: Matosinhos;

Januário Godinho: Espinho e Felgueiras; pontifica, ainda, na Zona Litoral entre Espinho e Vila Nova de Gaia;

Mário de Oliveira: Lourinhã e Nisa;

---

<sup>142</sup> Vd. nota 137.

Rogério de Azevedo: Santo Tirso;  
Ezequiel Rezende: Sul de Braga;  
Arménio Losa: Macedo de Cavaleiros e Vila Nova de Gaia.

Será, todavia, com o enquadramento dos planos que os casos de estudo melhor se fundamentam, organizados, como se disse, em cinco categorias.

No primeiro tema – *Capitais de distrito* – estão organizadas as cidades abaixo enumeradas.

Coimbra distingue-se por ser uma cidade universitária – com elevada importância cultural e histórica – e um importante centro patrimonial (DE GRÖER, 1944). Possui 41 496 habitantes e 10 059 fogos (1940).

É, em simultâneo, uma cidade patrimonialmente importante, sujeita à acção de um urbanista de raiz conservadora.

A cidade – alargada na cobertura territorial – responde com nitidez à afirmação do conceito de *cidade-jardim*. O facto permitirá investigar um importante entendimento das distâncias e do modo de as cobrir.

Em suma, observá-la permitirá, dentro de um contexto espacial canónico, abrir pistas sobre o modo como os dados são articulados na era do automóvel e na afirmação de novos valores espaciais, numa matriz que pretende acentuar e reforçar a tradição.

Braga é centro de ensino oficial, particular e religioso importante (DE GRÖER, 1942b).

A sua população ascende a 38 270 habitantes e possui 8640 fogos (1940).

Os temas são semelhantes aos aplicados em Coimbra. Também aqui, a cidade se alarga a uma escala que rompe com o passado sob a influência do automóvel, em traçados enredados sobre si mesmos –alusão ao desenho da *cidade-jardim* – sem, no entanto, pretender quebrar o aludido vínculo à tradição.

Évora destaca-se pelo valor patrimonial: uma “cidade museu” (DE GROËR, 1943b: 5); possui 26 416 habitantes e 6979 fogos (1940).

Trata-se de uma cidade em que, talvez como em nenhuma outra, o valor histórico tem um peso que atinge quase toda a área urbana. Equacioná-la deixará entender como, num meio entendido como tão delicado, o automóvel fornece contributos para uma realidade espacial diferente.

Viseu é um centro cultural e artístico com actividade industrial, comercial e agrícola importantes (AGUIAR, 1947: 87-89). Possui 12 785 habitantes e 3320 fogos (1940).

Também dotada de grande peso e valor históricos, a cidade será objecto de um estudo que tratará de avaliar como uma síntese global no entendimento do espaço poderá emergir segundo significados que já não se explicam sem o novo veículo.

Castelo Branco assume-se como um centro de comércio e de indústria (AGUIAR, 1945a), além de se apresentar como ponto com interesse próprio e distribuidor regional no que refere à actividade turística (IDEM: 10). Tem 12 763 habitantes e 2596 fogos (1940).

Sendo o centro económico da região onde se insere, a cidade de Castelo Branco dispõe de um conjunto de estradas que a colocam em ligação com o contexto local e regional (IDEM: 17-22). Assim, a cidade abrirá um outro olhar sobre o seu espaço, depois de considerado pelo plano: trataremos de avaliar como, hierarquizada e gradualmente, o tecido urbano se submete ao automóvel para determinação de um novo corpo, segundo uma actuação sistémica – de fora para dentro, do geral para o particular.

Portalegre é o centro de uma região eminentemente rural, embora detentora de alguma indústria, estacionária, de cortiça e tecidos (COSTA; JACOBETTY, 1944:3). Tem 11 422 habitantes e 3283 fogos (1940).

Será submetida a uma avaliação que tentará colocar em destaque a emergência da tradição e do pitoresco por entre os espaços do automóvel, caminho pelo qual trataremos de perceber que papel tem este veículo, na configuração espacial e num contexto com as características em questão.

Leiria tem importância comercial, agrícola e industrial (com destaque para a indústria automobilística) e a cidade está localizada num centro com elevado interesse turístico (FRANCO, 1957a: 2). Possui 6781 habitantes e 1533 fogos (1950).

Sobressai o facto de a cidade ser apontada como importante centro turístico. Nessa condição, permitirá ler como o automóvel vai potenciar essa qualidade, ou seja, se se vai servir dessa importância para construir um novo espaço e realidade ou, dito de outro modo, se vai aliar uma dimensão para lá da realidade ou das necessidades para afirmar um pensamento que será já do domínio das ideias, conceptual e afirmado pelo desejo.

No segundo tema – *Outras cidades* – estão organizadas as cidades abaixo descritas.

Tavira tem como principais actividades a pesca e o fabrico de conservas, sendo-lhe apontado, também, um elevado interesse turístico<sup>143</sup> (LINO, 1948a: 2). Possui 12 227 habitantes e 3463 fogos (1940).

Tavira sujeita-se à acção de um arquitecto que, por formação, opção e percurso profissional mais moderados, sempre se afastou de manifestações de modernidade ou corte com a cultura nacional. A cidade permitirá avaliar de que modo um personagem com essas características se move quando o tempo é já o do automóvel. Ou seja, possibilitará perceber até que ponto se afirma e lança – também sobre ideias mais conservadoras – a abrangência das medidas que o automóvel condiciona e induz.

Tomar é uma cidade marcada pelo pequeno comércio, por pequena indústria e pelo funcionalismo público, no centro de uma região bastante rica sob o ponto de vista agrícola (RAMOS, 1942a). Tem 11 445 habitantes e 2827 fogos (1940).

---

<sup>143</sup> “Tavira é a cidade algarvia que maior interesse apresenta ao turista.

(...) Artística e historicamente é a cidade que maior desenvolvimento desperta no visitante sensível às coisas do espírito.”

Raul Lino (1948a) – **Memória Descritiva da Revisão do Ante-Plano de Urbanização de Tavira**. Lisboa: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano: 2.



É caso único. Transforma-se por alargamento a outra “cidade”. A *libertação territorial* permitirá avaliar até que ponto a cidade antiga, de elevado valor patrimonial, se sujeita, por convicção ou imperativo, a novas medidas e impactos. Será que o optimismo lido com e no novo veículo cede perante o peso da história e do que esta apresenta de único e irrepetível? Ou mesmo com um novo campo de afirmação territorial, a apologética não consegue deixar de fora a cidade preexistente?

As Caldas da Rainha constituem um importante centro termal (MONTEZ, 1949a: 74), com 9605 habitantes e 2329 fogos (1940).

O espaço das Caldas da Rainha permitirá, alargando âmbitos de actuação e de entendimento espacial, avaliar de que modo o automóvel dilata a escala urbana e constrói um sistema de regras adaptativas, ou seja, este plano será campo de observação de uma realidade que, embora fora do universo de afirmação de dogmas, não deixará de se submeter ao poder dos motores.

No terceiro tema – *Vilas* – estão reunidos os núcleos que a seguir se enumeram.

Matosinhos tem como centro polarizador o porto de pesca e comercial (exportações) e, como actividades importantes, as indústrias da pesca e conserveira (SILVA, 1944: 35-42). Possui 29 222 habitantes e 5318 fogos (1940).

É um outro mundo. Vai permitir verificar que o automóvel, potenciado e entendido como benéfico para a apropriação e a conformação espaciais, faz emergir um entendimento geográfico do plano, isto é, os limites urbanos explodem, por alargamento a outros concelhos. Trataremos de observar que ideias estão subjacentes na conformação espacial.

Olhão da Restauração está, também, dependente das indústrias da pesca e de conservas (AGUIAR, 1944: 18). Tem 17 935 habitantes e 5106 fogos (1940).

É um território em completa desadequação em relação ao tempo – entendemos nas palavras do autor (AGUIAR, 1944). Nessa medida, permitirá aferir quais os impactos do automóvel como motivadores de transformação radical do traçado preexistente.

Espinho supera, já, a zona de turismo e a importância do casino. Destaca-se uma indústria florescente e a simultânea existência de vida urbana (GODINHO, 1948). Possui 14 416 habitantes e 3319 fogos (1940).

No contexto deste estudo, surge com particularidades únicas: insere-se amarrada à Linha do Norte – que corta a Vila; é determinada por uma matriz espacial de equivalência entre as partes – a grelha. No âmbito de reestruturação das circulações ferroviárias e por estrada, surge a dúvida: sendo um território em desajuste com o tempo e a realidade – como se verá –, nos pressupostos do desenho urbano, as implicações do automóvel serão suficientemente fortes para ambicionar mudanças profundas?

A Marinha Grande é uma Vila essencialmente industrial (FRANCO, 1947a: 2), com 10 430 habitantes e 2447 fogos (1940).

Serve-nos de guia no mundo industrial. Afirmo espaço para procurar ler que contributo acompanha o automóvel no movimento para nobilitar e dotar de maior dignidade o espaço urbano; ou seja, que pressupostos entram na aproximação a este tipo de espaço? Os de sempre, importados – diremos – do mundo mais cosmopolita, ou serão outros, de menores impacto e influência?

A Lourinhã é foco de uma região eminentemente agrícola (OLIVEIRA, 1947). Tem 9525 habitantes e 2194 fogos (1940).

Trata-se de um pequeno povoado que possibilitará um importante modo de olhar o tema. Que tipo de influência se fará sentir no seu espaço em função de novos entendimentos territoriais e de reforço do papel do automóvel no significado espacial?

Dado o pequena dimensão deste núcleo, não estaremos no contexto das grandes transformações das cidades; mais uma vez colocar-nos-emos no país rural: será uma outra

oportunidade para verificar que tipo de sinais de uma revolução tentada pelo automóvel, na apreensão espacial, se difunde pelo país.

Santo Tirso é um dos maiores centros industriais portugueses, possuindo algumas das maiores empresas têxteis do país (AZEVEDO, 1949:15) e, enquanto, centro turístico, tem valor assinalável (IDEM: 65). Possui 6715 habitantes e 1275 fogos (1940).

Sendo “(...) hoje em dia muito elevada a densidade do tráfego automóvel neste aglomerado” muito por força da importância industrial local (IDEM: 16), Santo Tirso permitirá aferir como se poderá afirmar uma síntese territorial diversa da realidade de partida e concordante com novos conceitos de acção.

Nisa possui uma população exclusivamente agrícola e de baixo nível de vida (OLIVEIRA, 1955). Regista 5698 habitantes e 1608 fogos (1950).

Nisa leva novamente a pesquisa ao âmbito de menor dimensão. Equacioná-lo prende às mesmas questões. Como são determinadas as transformações a partir do automóvel? Também no interior menos favorecido o olhar ultrapassa a objectividade? Isto é, o automóvel supera a questão da importância e dimensão do núcleo – o simbolismo, dir-se-á – para operar alterações de sentido, significado e entendimentos espaciais?

O Fundão detém uma população maioritariamente dedicada à agricultura (RAMOS, 1951b: 13), 5400 habitantes e 1227 fogos (1950).

Interessa-nos porque, de acordo com o tema e os tempos em mudança, permitirá avaliar como o novo espaço irá gravitar em torno do automóvel, ou seja, sendo um pequeno núcleo, deixará perceber – de modo claro – como se opera a mudança de significado, conteúdo e forma do centro cívico na adequação à circulação, aqui encarada como dado fundador da urbanidade.

Mafra é um aglomerado dominado pela forte presença física, patrimonial e histórica do Palácio<sup>144</sup>; tem 5188 habitantes e 1254 fogos (1940).

Mafra é um contexto singular. Arquitectura e território não obedecem ao habitual binómio *território urbano como suporte do edifício*. Neste caso, o Palácio tem uma dimensão que não encaixa nos normais termos da equação. Pela escala e posição, o edifício integra a definição do tecido urbano, isto é, apresenta-se numa inversão de papéis: o Palácio supera o território; o tecido é que se faz depender da arquitectura. A pergunta surge: sendo um elemento tão importante de determinação e marcação do espaço urbano, de que modo o edifício condiciona ou é potenciado pelo novo veículo, com que intenções e consciência?

Felgueiras localiza-se num concelho marcadamente agrícola (GODINHO, 1945: 2). A vila possui 2816 habitantes e 611 fogos (1940).

Permitirá sair do âmbito habitual e procurar uma confirmação: será que os recursos de um mundo de outra dimensão são abrangentes, no país e na ambição, e se aproximam do universo rural?

Macedo de Cavaleiros possui comércio na sede de concelho, todavia a agricultura implica exagerada subordinação da população a este ramo de actividade (LOSA, 1952). Tem 2706 habitantes e 499 fogos (1950).

Novamente, em contexto fortemente ligado à agricultura, teremos possibilidade de avaliar como é que um pequeno aglomerado se submete à complexidade do pensamento que age sobre núcleos de maior dimensão, isto é, disporemos de condições para registar como – nessa condição – Macedo de Cavaleiros se coloca sob princípios conceptuais originados com o automóvel e participa no processo de mudança operado por este veículo, ou seja, como este mesmo processo se difunde pelo país, tendo por enquadramento, portanto, mais do que a necessidade, a convicção, o desejo, a apologética.

---

<sup>144</sup> Terminologia usada por Jacobetty nas peças escritas do plano, destacando o edifício na sua qualidade mais representativa e simbólica de Palácio Real. Cf. Miguel Jacobetty (1946) – **Peças Escritas da Revisão do Ante-projecto do Plano de Urbanização de Mafra**. Lisboa: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano.

No quarto tema – *Zonas termal e balnear* – o grupo de planos reúne os locais que se encontram abaixo.

Fonte Santa – Monfortinho é um núcleo com elevado potencial termal (AGUIAR, 1953a: 19), com 708 habitantes e 215 fogos (1940).

Monfortinho permitirá avaliar como um pequeno núcleo ligado à actividade termal, quase sem conteúdo e habitantes, coloca a idealização do espaço e da vida a partir do automóvel. É o palco indicado para essa avaliação. Tudo ali surge de modo cru e evidente, não existe o peso da necessidade e do constrangimento quotidiano da organização instalada e rotineira da vida a cercear ideias.

Santa Cruz é uma povoação costeira, com potencial balnear – “uma das mais aprazíveis praias da nossa costa” (PEREIRA, E; RODRIGUES, G in JACOBETTY, Miguel, 1949: 3)<sup>145</sup> –, com 157 habitantes e 168 fogos (1940).

Abre espaço para determinar como, num território disfuncional (em ruptura com o tempo) e no âmbito de afirmação do turismo balnear, o automóvel se poderá colocar para a reconfiguração, necessária, de um território desordenado e pretendido para novo uso.

No quinto tema – *Territórios amarrados a eixos rodoviários* – os casos de estudo reúnem-se no universo que se encontra nas linhas abaixo.

Com o Plano Parcial de Urbanização a Sul de Braga ser-nos-á permitido avaliar o modo como o automóvel aparece a moldar, adaptado, um novo contexto, que se mostra ímpar: trata-se de um território que se organiza na dependência e a partir de uma importante infraestrutura rodoviária<sup>146</sup>.

---

<sup>145</sup> Miguel Jacobetty cita um Extracto do *Dicionário de História de Portugal*, dos autores referidos.

<sup>146</sup> Os Planos Gerais de Urbanização são desenvolvidos para a totalidade dos aglomerados. Este plano, todavia, trata de uma zona circunscrita da cidade. É, todavia, absolutamente pertinente incluí-lo no

Vila Nova de Gaia adquire importância pelo comércio de Vinho do Porto, pela indústria, pesca e movimento de carga e descarga de navios (LOSA, 194: 19). A sua população é de 39 306 habitantes e 9790 fogos (1940).

Afirma um outro âmbito, excepcional. Todo o território se organiza na articulação com o novo eixo rodoviário de atravessamento do Rio Douro; acrescidamente, permitirá ler que discurso se constrói em torno de um universo que se afirma com um modelo alternativo territorial e de vida. Sendo o automóvel o seu referente – na senda da *Carta de Atenas* – que ideias estão presentes?

O Plano Geral de Desenvolvimento da Zona Litoral entre Espinho e Vila Nova de Gaia estrutura-se com ruptura da escala local, entre dois núcleos urbanos distantes no espaço. Permitirá avaliar de que modo o automóvel induz o entendimento do território segundo uma nova escala de apropriação e vivência<sup>147</sup>.

De acordo com os dados registados, para as cidades de dimensão média, temos Coimbra, Braga e Évora.

As cidades de pequena dimensão são Castelo Branco, Portalegre, Leiria, Tavira, Tomar e Caldas da Rainha.

As vilas de dimensão superior são Vila Nova de Gaia, Olhão da Restauração e Matosinhos.

---

universo da investigação. Os argumentos são de simples exposição: a cidade de Braga, essa sim, é tratada no âmbito do programa que repensa o universo urbano nacional; adicionalmente e como se verá, a zona em apreço é parte integrante da área estudada da cidade em questão; enquadrada desse modo, a zona em referência, é, com propriedade, parte integrante dos casos de estudo, já que, cumulativamente, se situa dentro do arco temporal adoptado e se sujeita ao pensamento e às opções que se fundamentam no enquadramento reportado ao automóvel.

<sup>147</sup> Este plano replica os argumentos apresentados para o Plano Parcial de Urbanização a Sul de Braga. Com efeito, válida o mesmo tipo de enquadramento: neste caso, porém, o plano liga a área de dois planos que fazem parte do universo dos casos de estudo – Vila Nova de Gaia e Espinho – e alarga a abordagem e a investigação ao território que está entre zonas consideradas no âmbito dos Planos Gerais de Urbanização, sendo que, acrescidamente e tal como no primeiro plano referido, se sujeitará – como veremos – às mesmas premissas de transformação territorial. Em suma, sustentamos a inclusão dos dois planos com a convicção de que configuram extensões naturais dos territórios onde se inserem e/ou põem em ligação.

Com maior peso da interioridade e menor escala, seleccionámos Lourinhã, Santo Tirso, Fundão, Felgueiras, Macedo de Cavaleiros e Nisa.

O grupo onde a actividade agrícola impõe forte presença e importância reúne Lourinhã, Nisa, Fundão, Felgueiras e Macedo de Cavaleiros.

No que se refere a núcleos industriais a Marinha Grande e Santo Tirso são bons paradigmas (trata-se, no primeiro caso, de um aglomerado onde a actividade vidreira tem um peso central, quer no sector produtivo, quer na escala do tecido urbano; e de uma vila que se apresenta como um dos maiores pólos industriais do país, no que se refere ao segundo exemplo).

Por fim, como programa de desenvolvimento do território produzido pelo automóvel, destacam-se a Urbanização a Sul de Braga, Vila Nova de Gaia e o Desenvolvimento da Zona Litoral entre Espinho e Vila Nova de Gaia.

No universo dos núcleos com elevada importância patrimonial surgem Coimbra, Braga, Évora, Viseu, Leiria, Tomar e Mafra.

Quanto às povoações costeiras ou de importância balnear, aparecem Santa Cruz, Espinho, Matosinhos (que acumula essa condição com a de suporte de uma importante infra-estrutura portuária, estratégica para o país).

No que se refere a centros termais, analisamos Fonte Santa – Monfortinho e Caldas da Rainha.

Para efeitos de uma mais clara arrumação dos núcleos e simplificar o seu estudo e compreensão, vemos vantagens em extremar as categorias. O turismo corresponde à afirmação de um tema-chave para o Estado, como vimos. De modo exclusivo – sem alargamento a outros âmbitos – Monfortinho e Santa Cruz estão centrados nesta actividade fundamental para o Poder e, sendo isolados, permitem-nos objectivar o discurso: oferecem a vantagem de não possuir outras actividades a suportar a sua existência e, assim, surgem como locais em que as opções não visam mais, senão conferir importância ao sector que lhes dá vida e relevância.

Os casos de estudo permitir-nos-ão, num universo de diversidade evidente, chegar a uma linha de convergência de todas as abordagens: o automóvel age como um factor-chave para o redesenho da cidade – apesar de entrar a par com outras motivações de transformação, manifesta-se de modo incontornável para a determinação morfológica e a configuração do espaço urbano, segundo concepções que, por vezes, negam posições mais imobilistas e o atavismo de muitas outras medidas, nomeadamente no que se refere às tipologias habitacionais, à caracterização arquitectónica dos espaços ou às concepções sociais.

O automóvel está para além da realidade a conservar e será responsável por muitas das hesitações afirmadas com o programa de Duarte Pacheco.

O intervalo temporal abordado define-se entre os primeiros anos em que o programa começa a surtir efeitos práticos – 1942 e com o plano de Braga e gravita em torno da década de 1940 e do seu final. O Plano Geral de Desenvolvimento da Zona Litoral entre Espinho e Vila Nova de Gaia afasta-se um pouco mais dessa baliza e, em, 1956, fecha o limite superior do intervalo definido.

Sublinhamos que a maioria dos planos é datada da década de 40. Não se trata de uma coincidência. Apresentam a vantagem de se tratar de peças ainda não *contaminadas* pela experiência: expõem ideias num momento de maior pureza e rasgo conceptual – os possíveis acertos pela adaptação ao realismo decorrentes das experiências inaugurais não estavam ainda presentes. Acrescidamente, relembremos Margarida Souza Lôbo. Segundo afirma, o auge da actividade de planeamento situa-se entre 1944 e 1954, “(...) período em que são finalizados cerca de três centenas de anteplos de urbanização, dos quais cerca de metade são aprovados em 1954” (1995: 145); a autora refere, acrescidamente, que a elaboração de planos mostra um decréscimo a partir de 1954, perdendo toda a anterior expressão na década de 1960 (LÔBO, 1993). Ou seja, o universo estudado enquadra-se no que pode ser considerado o *retrato robot* do programa posto em marcha por Duarte Pacheco.

Daí em diante a realidade será outra, mormente a partir dos anos 60. Como vimos atrás, nesta década as ideias explodem em tendências várias e, muitas vezes, começam a ser



contaminadas pelo pragmatismo, por uma forma de pensar muito tecnocrata, com a qual a eficiência se sobrepõe à ideia. Estava perdida a pureza da idealização inicial e os resultados apresentam-se – no que se refere ao contexto desta investigação – consideravelmente mais pobres. Por outro lado (e não menos importante), nesse período, o automóvel era já uma realidade tão evidente, quanto as necessidades que havia imposto. Consequentemente, tinha que lidar com a maior complexidade do tráfego e o aumento do número de unidades em circulação. As possibilidades de moldar definitivamente a cidade estavam perdidas. Mesmo a título conceptual a hipótese não existia: já não havia quem acreditasse noutra via que não a de um maior realismo (sem, portanto, profundas feridas ou acções transformadoras impostas a partir da prancheta de desenho e idealizadas na esfera dos conceitos). A época já não era a das grandes utopias.

Deixaremos de lado as grandes cidades portuguesas: Lisboa e Porto.

Para comparação com os dados compilados, registamos os números relativos à população e aos fogos de Lisboa e do Porto – e também para o ano de 1940. Observá-los permite-nos situar os casos de estudo com melhor rigor na rede urbana nacional.

A cidade do Porto tem 258 548 habitantes e 64 714 fogos. A de Lisboa, 694 389 habitantes e 156 371 fogos.

As evidências colocam estas cidades num outro âmbito, completamente distinto. Coimbra, a cidade mais populosa do nosso universo, está a 217 052 habitantes do Porto, a menor, ainda assim, das duas exclusões. Trata-se sem a menor dúvida de salto de escala que rompe com a aproximação entre os exemplos que seleccionámos.

Apesar dos contrastes no âmbito dos casos de estudo, é inegável que constituem uma realidade onde predomina a continuidade, desde o núcleo de menor dimensão, até à cidade maior. Com efeito, não existem significativas rupturas dimensionais; e se o número de habitantes parece querer dividir o conjunto em duas partes, os totais de fogos desmentem o corte. Esses registos verificam uma maior aproximação de um qualquer núcleo ao que o precede e ao outro que se lhe segue. Com efeito, a continuidade neste campo é maior e, em

| <b>Localidade</b>         | <b>Habitantes</b> | <b>Localidade</b>         | <b>Fogos</b> |
|---------------------------|-------------------|---------------------------|--------------|
| Santa Cruz                | 157               | Santa Cruz                | 168          |
| Fonte Santa – Monfortinho | 708               | Fonte Santa – Monfortinho | 215          |
| Macedo de Cavaleiros      | 2706              | Macedo de Cavaleiros      | 499          |
| Felgueiras                | 2816              | Felgueiras                | 611          |
| Mafra                     | 5188              | Fundão                    | 1227         |
| Fundão                    | 5400              | Mafra                     | 1254         |
| Nisa                      | 5698              | Santo Tirso               | 1275         |
| Santo Tirso               | 6715              | Leiria                    | 1533         |
| Leiria                    | 6781              | Nisa                      | 1608         |
| Lourinhã                  | 9525              | Lourinhã                  | 2194         |
| Caldas da Rainha          | 9605              | Caldas da Rainha          | 2329         |
| Marinha Grande            | 10 430            | Marinha Grande            | 2447         |
| Portalegre                | 11 422            | Castelo Branco            | 2596         |
| Tomar                     | 11 445            | Tomar                     | 2827         |
| Tavira                    | 12 227            | Portalegre                | 3283         |
| Castelo Branco            | 12 763            | Espinho                   | 3319         |
| Viseu                     | 12 785            | Viseu                     | 3320         |
| Espinho                   | 14 416            | Tavira                    | 3463         |
| Olhão da Restauração      | 17 935            | Olhão da Restauração      | 5106         |
| Évora                     | 26 416            | Matosinhos                | 5318         |
| Matosinhos                | 29 222            | Évora                     | 6979         |
| Braga                     | 38 270            | Braga                     | 8640         |
| Vila Nova de Gaia         | 39 306            | Vila Nova de Gaia         | 9790         |
| Coimbra                   | 41 496            | Coimbra                   | 10 059       |

contraste, reforça a existência de um forte e real salto de escala para as cidades de Porto e Lisboa.

O salto de escala tem implicações precisas: o automóvel é, desde início, pelas dimensões de ambas as cidades, um construtor de territórios e relações espaciais. Os argumentos e declarações que permitem afirmá-lo provêm de origens diversas. Convocamos, no caso da segunda cidade, Manuel Graça Dias.

“No Porto, Antão de Almeida Garrett, no (...) Plano Geral de Urbanização da Cidade do Porto, de 1947, propunha já a construção de uma larga ‘Avenida de Cintura’ que criasse um arco de desvio do trânsito à volta da cidade central. Esta ‘avenida’ tinha grandes semelhanças com o que veio posteriormente a ser delineado no chamado Plano Auzelle (1962), a Via de Cintura Interna (VCI)”(IDEM, 2008: 233).

Acrescentamos outro dado de enorme clareza. Seguiram-se, nos anos 50 e já com o dito Plano Auzelle<sup>148</sup>, transformações mais drásticas, com as populações a serem atiradas para bairros camarários, nas periferias, a pretexto da reorganização da rede viária da cidade (IDEM, IBIDEM).

Em Lisboa, a auto-estrada para os Estoris, a par com a estrada marginal, bem como a simples existência do Plano da Costa do Sol (iniciado em 1934) são testemunho de uma outra escala territorial a que apenas o automóvel dá sentido.

Se Lisboa e Porto são comprovadamente territórios da era do automóvel, reconhecê-lo coloca-os fora do nosso âmbito de estudo. As cidades são obviamente merecedoras de atenção e estudo, mas, por corresponderem a escalas muito diversas dos exemplos seleccionados, por já estarem num âmbito próprio – distinto daquele que une os casos de estudo – devem ser objecto de tratamento e de estudo autónomos.

Obviamente, os cruzamentos e interligações com outras realidades e factos serão necessários. Lisboa, outrora cabeça do reino, é capital do Império. Sede do poder, reflecte com mais brilho e nitidez tudo quanto são as aspirações para a nação. O simbolismo joga-se no seu território como em nenhum outro. A representatividade, essa, sujeita-a de modo ímpar aos objectivos de governantes, em ruptura com o passado e com uma agenda política em afirmação; a pressão demográfica e a que se faz sentir para extensão do território atinge-

---

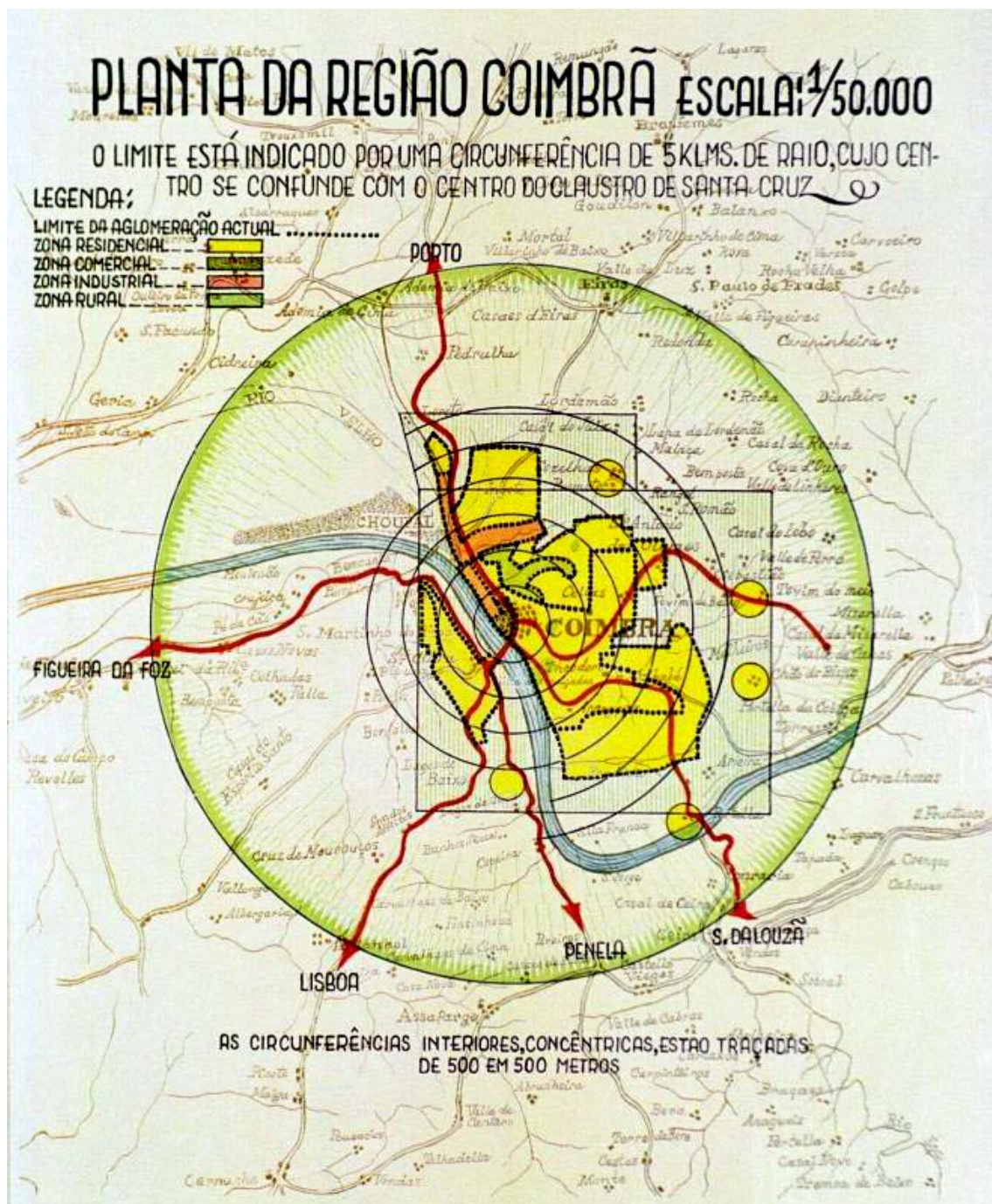
<sup>148</sup> Robert Auzelle, 1913-1983.

a como não é possível verificar em nenhum outro canto de um Portugal macrocéfalo. Nesta esfera de acontecimentos e factos, o Porto ficará também excluído: já não pertence ao nosso universo de estudo – está fora do país que nos motiva – e, demasiado afastada dos círculos de poder e dos impactos de uma sede imperial, a cidade paira no seu limbo e cede posição a Lisboa. Assim, como dissemos atrás (em 3.2.5; *Lisboa – uma cidade ampliada e reconfigurada com o automóvel*), a capital permitirá entender com maiores definição e rigor o que vai passar-se no país, isto é, se o mesmo tipo de ideia circula, se divulga e atinge o todo nacional.

Cumpriremos essa verificação na conclusão, momento onde estabeleceremos um cruzamento com os dados que vierem a emergir da pesquisa central da dissertação.

**Episódios significativos de espacialização urbana a partir do automóvel**  
os Planos Gerais de Urbanização [1934 -1960]

Imagem 9 – Plan d'Amenagement de Coimbra; Planta da Região Coimbrã – esc. 1/50 000.



4.1.2 Capitais de distrito.

4.1.2.1 Plan d'Amenagement de Coimbra – 1944

---

O plano elaborado por de Gröer para Coimbra é demonstrativo de princípios morfológicos que encontram justificação no automóvel. As distâncias propostas entre as diversas áreas da cidade, bem como a fluidez do traçado são disso testemunho; junta-se-lhes a *ossatura do plano*<sup>149</sup>, que, ao ser constituída sobre as seis saídas da cidade<sup>150</sup>, é, também, importante sinal da relevância deste veículo na conformação espacial.

Esse mesmo sentido é legível na organização das extensões da cidade. De Gröer assume, como pressuposto fundamental, que a descentralização da cidade ocorre graças ao poder de movimento deste veículo: sem o automóvel, o distanciamento ao centro de cada uma delas seria totalmente injustificado.

A argumentação será, todavia, incompleta sem uma entrada em profundidade no interior da palavra, mais incisiva e clara a revelar ideias<sup>151</sup>.

Reportado ao sistema viário nacional, de Gröer declara:

“Coimbra encontra-se num cruzamento de estradas importantes, formando um nó de activo movimento: por um lado, a estrada Lisboa-Porto; por outro, a que liga (...) Figueira da Foz às montanhas da Serra da Estrela” (DE GRÖER, 1944: 2; trad. do autor).

Complementarmente, a ideia base exposta com o plano mostra uma concepção que afasta de um fundamento conceptual único. De Gröer refere dados que assim mostram.

---

<sup>149</sup> Terminologia, no original. Vd. Idem (1944) – **Peças Escritas do Plan d'amenagement de Coimbra**. Lisboa: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano: 54.

<sup>150</sup> Porto, Lisboa, Figueira, Penela, Beira e Vale de Canas.

<sup>151</sup> Vd. Anexo II: 17. Os desenhos apresentados complementam, todavia, o discurso apresentado: Planta de Urbanização do Centro – esc. 1/1000; Planta de Ordenamento do Vale de Coselhas (Urbanização num terreno acidentado) – esc. 1/100; Planta de Urbanização do Calhabé (Extensão Sueste) – esc. 1/1000.

“O Urbanismo não é (...) um traçado de ruas ou a decoração de uma cidade, mas a organização e o arranjo da vida urbana, baseados na economia, na higiene [sic] e na arte” (IDEM: 3; idem).

E com estas palavras, introduz uma outra variável, fundamental.

E convocamos as duas citações, no início, porque, conjuntamente, permitem medir a intervenção: o reconhecimento da importância que a cidade adquire, por se colocar num nó do sistema animado pelo automóvel, atribui protagonismo à circulação que esta máquina potencia, sem, contudo, a colocar (a essa circulação) no plano meramente técnico; a arte com que a cidade se deve expressar promove, neste mesmo contexto, uma dimensão plástica e estética (na determinação da forma urbana) que deriva do automóvel, enquanto motivador das transformações. Em reforço, diremos que a técnica, embora não seja o motivo fundador da intervenção, abre possibilidades ao serviço de objectivos que superam a plasticidade da proposta.

“Quanto à rede de vias, não deverá servir para formar um motivo decorativo no traçado do plano, mas, simplesmente, para ligar as diversas partes da cidade e a servir comodamente os edifícios que ladeiam essas vias” (IDEM: 3; idem).

Face aos princípios enunciados, de Gröer reconhece que a realidade que encontra é muito diferente do futuro desejado. Demonstra-o ao pretender estruturar a cidade em moldes inteiramente novos, a partir dos 6 acessos e das vias que ligam as partes antigas e as novas extensões:

“Partindo dessas principais vias, as vias existentes e futuras rotas irradiarão em todas as direcções, ligando entre elas os diferentes bairros da cidade” (IDEM: 47; idem).

Aprofundando o gesto fundador, colocando-se em sintonia com a época que vive e motivando-se na afirmação de uma síntese das ideias que marcam o desenho, o urbanista afirma que “esse sistema de circulação formará a ossatura do plano” (IDEM, IBIDEM; idem).



Em complemento, o Autor expressa os dados que o motivam na acção, os instrumentos que escolherá e as opções que explorará: “muitos dos actuais acessos de Coimbra já não correspondem às necessidades da circulação contemporânea e precisam ser reformulados” (IDEM, IBIDEM; idem).

Para além do que é explicitamente exposto, de Gröer revela um olhar de certa reprovação, por inadequação do passado; em contraste, expressa desejo de convergência com novos valores que a sequência temporal movimenta consigo. Claro que este desejo é optimista, porque propositivo de alterações num tempo que já não serve. O automóvel e as possibilidades que comporta são, pois, agentes deste mesmo desejo, um desejo rumo ao futuro em quem este mesmo veículo participa.

Na verdade, o Autor encontra em Coimbra um contexto que diverge do que pensa e ambiciona. O exame da cidade e a divisão desta em categorias negam princípios que considera fundamentais<sup>152</sup>:

“As ruas muito antigas são na maioria tão estreitas que são insuficientes para iluminar e ventilar as casas que as bordam. É inútil falar de circulação; de resto, são também muito íngremes. Contudo, a falta de largura das ruas é frequentemente compensada pela pouca altura das construções, interrompidas por jardins e pátios” (IDEM: 8; idem).

Por outro lado:

“as ruas do século XVIII e do século XIX, entre as quais algumas são bastante largas, extremamente largas mesmo para a pouca circulação que ali se verifica, são rectilíneas, simétricas, mas, nalgumas circunstâncias, executadas sem preocupação com o relevo” (IDEM: 8; idem).

---

<sup>152</sup> “Ao analisar as vias de Coimbra, podemos dividi-las em três categorias: as ruas antigas, as ruas do século XVIII e do século XIX e as ruas novas ou do século XX”. Idem: 8.

Adicionalmente:

“as ruas novas do século XX assemelham-se bastante às precedentes; e têm quase os mesmos defeitos. Elas têm na maior parte uma largura de 12 metros, largura frequentemente insuficiente para as ruas de circulação e, por vezes, inutilmente grande para simples ruas de habitação. Além disso, não existe nesta cidade divisão das vias em ruas de circulação e ruas de habitação” (IDEM: 9; idem).

O conjunto de frases expressa uma “divisão essencial do ponto de vista do urbanismo” (IDEM, IBIDEM; idem) e, em síntese, que a cidade se encontra em oposição ao espírito da época.

A confirmar a disfunção, o Autor diz que certos acessos à cidade são notória e demasiadamente estreitos (refere-se aos que se fazem a partir do Porto e da Estrada da Beira<sup>153</sup>). Este *mal* – como caracteriza a realidade<sup>154</sup> – é agudizado pela densidade de implantação das construções, que, por se alinharem ao longo desses mesmos acessos, tornam o alargamento muito caro e, conseqüentemente, condicionam as alterações.

De Gröer prossegue no mesmo contexto de insuficiências e refere a ponte de ferro sobre o Mondego, considerada “(...) vetusta e demasiado estreita” (IBIDEM: 10; IDEM).

Contrariamente, o acesso a partir de Lisboa é apontado como conveniente. E, expressando idêntico optimismo, diz que os acessos de Montemor e de Penela permitem alargamento fácil.

Em oposição, mas num contexto a todos os títulos mais significativo, é o mais importante eixo de comunicação do país, que o Autor convoca para retomar a mesma linha discursiva.

“O principal acesso de Coimbra por estrada – o do Porto – é muito estreito e requer uma transformação importante (...) dado que todos os atravessamentos da cidade se fazem a partir dele).  
(...)

---

<sup>153</sup> Cf. Idem: 10.

<sup>154</sup> Sobre as considerações de de Gröer, Vd. Idem, Ibidem.

“Em suma, é a melhoria da estrada nacional Porto-Lisboa que se mostra inevitável, no atravessamento de Coimbra” (IDEM: 51; idem).

Segundo lemos, o conjunto de afirmações mostra determinação para construir um espaço urbano bem servido por acessos, que dêem ao automóvel espaço para afirmação e que tenha presente a adaptação das ligações da cidade ao país segundo os novos paradigmas. Coimbra deverá ficar liberta, em todo o caso, dos constrangimentos associados a modos de transporte mais pesados, intrusivos e numerosos.

À semelhança do que se passa no restante país, estas ideias identificam a cidade do automóvel como outra, mais hierarquizada; e esta realidade atinge – também aqui – a rede de circulação nacional. Trata-se, porém, de um contacto, não de uma sobreposição: a cidade recusa estruturar-se sobre os canais de acesso a que apenas se prende.

De Gröer, pretendendo cumprir este desejo de autonomia parcial, adopta um desenho que serve a reestruturação espacial. Uma nova avenida conduz os automóveis do centro (Largo da Portagem) até ao limite de Coimbra. Fá-lo ao longo do eixo da zona industrial e, rematando-a, “à saída da cidade, será construída uma praça, a partir da qual a Estrada Nacional fluirá pelo campo” (IDEM: 52; idem).

O novo arruamento é articulado nesse precursor de nó rodoviário e rompe com as dimensões correntes da cidade: terá 27 metros de largura, 3 metros de passeios e uma zona ajardinada de 5 metros (de cada lado e de modo simétrico). O afastamento relativamente às construções é demonstrativo da imposição de medidas que só fazem sentido num novo universo de circulação. Reforçando-o e à especialização, hierarquização e segmentação do espaço urbano, a nova avenida rejeita habitação e comércio<sup>155</sup>. Em síntese, é expressão de uma solução puramente viária e de serviço à zona industrial, de acordo com orientações em mudança ou em ruptura com o quadro precedente.

Nas extensões da cidade, serão mostrados argumentos e modos de actuação que derivam do mesmo ramo. Na Extensão Sueste, a cidade dá mostras de se adoptar a uma nova escala de

---

<sup>155</sup> De Gröer afirma-o, ao deixar perceber a caracterização pretendida para o arruamento em questão. Vd. Idem: 51-52.

construção e de vivência dos espaços. A praça que se localiza em frente ao estádio, na procura de uma certa retórica monumental, é uma resposta que se sintoniza mais com as praças viárias que vão ocupando as entradas/saídas da cidade (ainda um outro exemplo é localizado, aqui, no Calhabé) do que com o estímulo do pitoresco que louva permanências noutros pontos da cidade). Neste local, as vias de ligação a Coimbra (em número de três) são pensadas como um sistema estruturador e assumem a ossatura do plano local. Surge um novo sistema que se pretende não mimético: e – expressando um corpo hierarquizado – é nele que entroncam as ruas secundárias que, tão-só, servem as habitações<sup>156</sup>.

A construção espacial a um modo específico de agir e pensar, bem como a determinação de afrontar as limitações que desafiam a via estruturante desta Extensão, motivam de Gröer a recuperar um tema puramente automóvel. Estando em causa terrenos inundáveis, a solução do Urbanista visa evitar a construção de habitações nesta via – rejeitando-a como suporte – e dar-lhe uma definição alternativa: de elogio do movimento mecanizado, com total liberdade e segundo um conceito importado de locais onde esse movimento surge com afirmação plena. De Gröer comprova-o ao referir que “a nossa avenida nesse local não será mais do que um ‘parkway’ como dizem os americanos (...)” (IDEM: 85; idem). Sem hesitações quanto à caracterização deste espaço, o *tramway*<sup>157</sup> afastar-se-á, continuará a passar na Estrada da Beira e libertá-lo-á para o automóvel<sup>158</sup> – que se afirmará, livremente e sem desconfiança no que se refere às implicações colocadas pela hierarquização e especialização da cidade.

Tudo isso permitirá que o modelo surja aplicado sem reservas. Ao concretizá-lo, de Gröer rasga muito poucos cruzamentos e são todas essas “(...) medidas que permitirão não tornar lenta a circulação para a qual essa via é criada”.

O comentário surge cirúrgico: é um dos maiores elogios ao automóvel e à forma de este se mover pelo espaço, sendo também exposição da consciência de um tempo que se faz marcar indelevelmente por esta máquina. De Gröer não lhe foge; expõe entusiasmo: marca a cidade

---

<sup>156</sup> Sobre este assunto, consultar as palavras do autor. Vd. Idem: 85.

<sup>157</sup> Terminologia no original, Vd. Idem: 86.

<sup>158</sup> Cf. Idem, Ibidem.

e as opções com e a partir do movimento motorizado. Não pretende limitá-lo. Quer, sim, promovê-lo, entendendo-o como desejavelmente contínuo e sem interrupções injustificadas; procura-lhe eficácia.

O optimismo dispensado à nova circulação e, de alguma forma, uma apologética, são espelhados com o alargamento da ponte. Assim que a reconhece estreita, de Gröer afirma necessidade de a aumentar, sem mostrar receios ou cautelas. Não quantifica com rigor, mas afasta reservas: a ponte “(...) deveria ser reconstruída e alargada para o dobro, no mínimo” (IDEM, IBIDEM; idem). Sobretudo, refere que os trabalhos de alargamento não devem colocar entraves à circulação, que é pensada para não ser interrompida<sup>159</sup>.

O gesto é de racionalidade e incorpora cuidados óbvios no modo como surge pensada a substituição da ponte preexistente. O desvelo que de Gröer aplica é um sinal claro da importância que a circulação automóvel tem na sua consciência. Aquela infra-estrutura está já integrada na cidade e na vida com a naturalidade do imprescindível e, nessa medida, o Autor não pode tolerar bloqueios ou hesitações.

Em sintonia com esta ideia, vem expressar o que é já inadiável no tempo do automóvel:

“para traçar um plano de desenvolvimento racional, é preciso, primeiro, criar acessos que a liguem [a cidade] com o mundo exterior” (IDEM: 47; idem).

Nesse universo, cabe a dilatação do acto de planeamento à margem esquerda do Mondego, na definição de uma aproximação territorial mais ampla.

É proposto o alargamento da Estrada da Figueira da Foz e de Penela. O Autor reconhece-o fácil<sup>160</sup> e preconiza-o de modo evolutivo e segundo as necessidades<sup>161</sup>. E de uma forma não

---

<sup>159</sup> A construção da nova ponte é pensada em dois momentos distintos e dividida em outras tantas partes. A primeira metade deve ser iniciada a montante da existente. Após estar concluída, esta – a infra-estrutura preexistente – deve ser demolida e erigida a segunda metade na nova ponte, no local ocupado pela original. Vd. Idem: 10.

<sup>160</sup> Os terrenos atravessados não estão, na maior parte, construídos. O Autor reserva faixas de terreno a prever o dito alargamento. Vd. Idem: 54.

dogmática, porque gradual e sujeita a avaliação, o território vai sendo transformado para além das coroas mais próximas do centro. Em suma, as vantagens do automóvel alargam-se a um âmbito mais vasto.

O sistema urbano tem, já o vimos, a génese vincada pelo automóvel. Apesar disso, o novo sistema sujeita-se a um esforço de concepção de cidade que integra vários componentes em dependência: próximo da avenida circular da Extensão Sudeste<sup>162</sup>, de Gröer prevê a passagem de uma nova linha de *tramway*; a Norte do estádio, o liceu feminino é suporte (como ponto de atracção) para o desenvolvimento de todo o bairro onde se localiza<sup>163</sup>, sendo o sistema de relações urbanas complementado por um funicular que serve de ligação à zona alta da Cumeada. Como se observa, as palavras mostram uma série de interdependências que tomam como elemento gerador a nova via da Extensão. É esta que irá permitir uma circulação e ligação facilitadas com as restantes partes da sua zona e com o centro da cidade, bem como reforçam, ainda, as complementaridades em foco.

Os novos dados não negam tudo quanto se disse até este ponto. Os diversos argumentos mostram, sobretudo, um sistema que tem génese no automóvel. E o optimismo que o envolve não se detém. É estendido com outras acções e dados. A Estrada da Beira (cujo início se produz no Largo Miguel Bombarda-Portagem) é reformulada. Esta estrada sobrepe-se à Linha da Lousã, que desaparece sob efeito do transporte automobilizado, eleito como mais vantajoso.

---

<sup>161</sup> De um modo geral, o Autor indica que vias de comunicação e ruas deverão ser abertas à medida que se revelar necessário, progressivamente e por etapas. Para o permitir, preconiza, contudo, que o terreno seja propriedade da Câmara por antecipação.

De modo a permitir o alargamento, é determinado, também, que as construções sejam implantadas segundo o alinhamento definitivo. Vd. Idem: 55.

<sup>162</sup> O modelo é pensado para um aumento populacional de 50 para 100 ou 110 000 habitantes num horizonte de 50 anos e, de acordo com essa projecção, assenta em 4 zonas de expansão da cidade, 6 Aldeias-Satélite e no subúrbio de Santa Clara.

As Aldeias-satélites são: Coselhas, Tovim, Chão-do-Bispo, Carvalhosa e Várzea. Vid, Idem: 18.

<sup>163</sup> Cf. Idem: 87.

Trata-se de uma escolha e, como qualquer opção, não é inocente – hierarquiza valores – mas, sobretudo, vai colocar o espaço urbano face a um maior poder transformador do automóvel. Este veículo vê a sua acção individual – realizada segundo movimentos mais flexíveis e com maior poder para marcar o suporte físico – ser potenciada pela deliberada vontade de o colocar em evidência, sobreposto a outros meios de transporte.

Noutro ponto da cidade – na Extensão de Santa Clara – o acesso principal – já existente – será alargado para 12 metros, como complemento de “(...) uma grande via transversal (de 15 metros)” que se liga ao centro urbano por uma linha de autocarros (IBIDEM: 97; idem). Adicionalmente, outras duas vias que lhe são paralelas darão estrutura e limite à forma alongada desta extensão<sup>164</sup>.

Na Extensão Nordeste, a articulação entre a via estruturante (alargada para 18 metros) e o *tramway* mostra um mesmo tipo de pensamento sobre a cidade<sup>165</sup>. O automóvel é, também aqui, um meio indutor da construção espacial e da sua estruturação segundo modelos novos. Na Extensão Noroeste, por seu lado, são dois os acessos principais, um dos quais coloca o discurso do Autor num tom significativo. Segundo o interpretamos, o utilizador da cidade, munido do automóvel, já não é apenas cidadão. Este veículo confere-lhe uma aura quase épica e romanceada, diremos. A descrição da via e o epíteto usados são elucidativos: “o segundo acesso começa no Vale da Estrada de Eiras (...) [e] traz o *viajante* à terceira grande rua da extensão” (IDEM: 94; itálico do Autor; idem).

Mantemos a atenção nesta rua. Juntamente com mais duas (também participantes na estrutura desta extensão) dá suporte a outras tantas a que outras que, estreitas, articulam e servem as pequenas ruas de habitação<sup>166</sup> – longe dos automóveis, conclui-se.

A adaptação orográfica que de Groër pretende ver aplicada na implantação das ruas – segundo as curvas de nível – é também, como diz, um mecanismo de articulação da

---

<sup>164</sup> Cf. Idem: 97.

<sup>165</sup> Cf. Idem: 90.

<sup>166</sup> Cf. Idem: 94.

habitação com o automóvel. Não vê no traçado resultante um problema, mas enaltece-o: identifica-o como um mecanismo de adaptação do desenho urbano às capacidades do automóvel, potencialmente em desajuste com as necessidades da vida, se não for controlado; ou seja, o desenho urbano organiza-se em clara simbiose com o automóvel, que, neste caso, significa definir-se segundo o que hoje em dia se designa como medidas de acalmia de tráfego: “as ruas resultam muito sinuosas, mas para uma rua de habitação a velocidade da circulação não é uma vantagem, mas um perigo” (IDEM: 94; *idem*).

Levando o desejo transformador a outros pontos da cidade – que designa por bairros periféricos existentes<sup>167</sup> – o Autor situa os objectivos do trabalho num registo constante.

“[Pretende-se o] estabelecimento de um equilíbrio entre a construção e o sistema viário; supressão das ruas inúteis; alargamento de algumas artérias importantes servindo esses bairros ou passando por eles para ligar as extensões novas com o centro da cidade” (IDEM: 69; *idem*).

Considerando a existência da abundância de ruas mal traçadas<sup>168</sup> ou inúteis<sup>169</sup>; equacionando o alargamento da rua principal de um dos bairros – para 12 metros – com passagem, já existente, do *tramway*<sup>170</sup>; e pensando, ainda, o reduzido tráfego noutras ruas, a acção não perde de vista a circulação. Fá-lo pela introdução do conceito, uma vez mais, de hierarquização espacial e da noção, subjacente, de que a caracterização e usos espaciais têm que convergir. As ruas, mesmo nos bairros, servem propósitos diversos e, assim, de acordo com o conceito expresso, para além daquelas que suportam a estrutura e os canais de distribuição locais, são identificadas – nos bairros – ruas residenciais relativamente largas, cuja dimensão deve ser reduzida e, nalguns casos, transformadas em vias pedonais<sup>171</sup>. A

---

<sup>167</sup> Conchada-Mont’Arroio; Mont’Arroio-Montes Claros; Cruz de Celas e Cumeada. Vd. *Idem*: 68.

<sup>168</sup> Cf. *Idem*: 69.

<sup>169</sup> Cf. *Idem*: 74.

<sup>170</sup> Cf. *Idem*: 72.

<sup>171</sup> Cf. *Idem*: 73



medida é, só por si, um sinal de uma nova estruturação da cidade. A via exclusiva para o peão decorre de uma segmentação espacial a que só o automóvel confere sentido.

Completando o discurso com a classificação de vias-tipo (imagem 14 do Anexo II<sup>172</sup>), de Gröer divide-as em diversas categorias:

- “1) – vias de circulação;
- 2) – vias de habitação;
- 3) – passagens de peões” (IDEM: 107; idem).

A separação devolve a apreciação do plano ao patamar de sempre. Ela própria só é sustentável num modelo fortemente hierarquizado e especializado, que aceita o automóvel como mote para desenvolvimento dos temas da cidade. A classificação não está, aliás, distante do que foi a segmentação dos espaços de circulação desde as primeiras tentativas modernas para o arrumar racionalmente. A própria terminologia – coadjuvada pela caracterização espacial – é um sintoma do que se afirma e de que o Autor não pretende lutar contra o que, provavelmente, lhe importaria um fracasso – o automóvel em si mesmo –, e, pelo contrário, usa uma certa exaltação para nomear e atribuir significados.

Dentro dos princípios determinados e de acordo com a afirmação, para as *vias de grande circulação*<sup>173</sup> é adoptado um pavimento viário de 11 a 12 metros com quatro faixas de circulação; para a *circulação média*<sup>174</sup>, a área destinada a circulação terá 8 a 9 metros (três faixas); as ruas de habitação terão duas faixas de circulação com 5, 6 metros, no total;

---

<sup>172</sup> Vd. Anexo II: 19. Perfis Transversais Tipo – esc. 1/200.

<sup>173</sup> Terminologia no original. Vd. Idem: 107.

<sup>174</sup> Idem. Vd. Idem, Ibidem.

restam, ainda, ruas sem saída, com 6 metros sem passeios<sup>175</sup>. Às passagens de peões, atribui-se uma largura de 3 metros.

A classificação e subdivisão das vias não determina, em todo o caso, um desenho fechado e completo. Consciente de que a cidade se confronta com um quadro mutável, determinante de constantes adaptações, a definição para as grandes vias – mais sujeitas às pressões resultantes do aumento do número de automóveis e à variação do tráfego – é pensada de um modo evolutivo<sup>176</sup>. Ou seja, a possibilidade – equacionada pelo Autor – de as ruas se transformarem à medida das necessidades coloca o automóvel em evidência, como uma unidade de medida do espaço urbano, que ao acolhê-lo – ao automóvel – se sujeita a um padrão variável, mas inquestionável.

Preocupações de outra natureza – que emergem a propósito da regulamentação dos loteamentos – são, contudo, alinhadas com o sempre presente desejo de racionalidade. Diz o Autor que “(...) a falta de coordenação entre os loteadores destruiu a harmonia do conjunto do plano da cidade e criou dificuldades à circulação” (IDEM: 30; idem). Ordem – da forma urbana – e circulação entram sem sujeição hierárquica e a par nas preocupações do Urbanista. Este olhar justifica que de Gröer indique – com determinismo e rigidez – as dimensões mínimas dos lotes e quarteirões abaixo dos quais o conjunto das vias de circulação se torna demasiado complexo e dispendioso<sup>177</sup>.

Noutro âmbito, os novos programas que permitem o livre desenvolvimento das capacidades libertadoras do automóvel entram na consciência do Urbanista como um dado essencial

---

<sup>175</sup> A definição e caracterização inclui, também, ruas em locais de declive acentuado e vias ladeadas de árvores.

<sup>176</sup> A execução destas vias pode ser executada em várias fases: a área correspondente à largura total deve ser expropriada antecipadamente. Partindo de uma largura de faixas de rodagem e de passeios de 5 ou 6 metros e de 1, 5 ou 2 metros, respectivamente, chegar-se-á à largura definitiva, de acordo com o aumento da circulação. Vd. Idem: 108.

<sup>177</sup> Sobre esta matéria e para uma explicação mais completa, Vd. Idem: 31.

para cumprir as ideias. Falamos dos parques de estacionamento. A materializar medidas que dão sentido à reorganização do sistema viário da cidade, estes surgem onde a aglomeração de automóveis se adivinha: junto dos equipamentos e espaços mais agregadores são propostos locais que permitam que o automóvel circule com um fim preciso e útil e não apenas pelo simples deleite do movimento. A paragem é um dado novo.

De Gröer determina que mais a Norte do mercado central (localizado na zona Norte da Baixa) seja criado um espaço destinado a *parking*<sup>178</sup>, complementar de outros três, a implantar no interior do lote deste equipamento.

Toda a zona Norte da Avenida de Santa Cruz<sup>179</sup> é colocada no mesmo âmbito. Através de um complexo processo de implementação das medidas, de Gröer preconiza a expropriação dos terrenos e posterior venda de acordo com a forma urbana pretendida pelo *Plano Director*<sup>180</sup>; contudo, prevê uma ressalva, atendendo ao oposto que garante e dá sentido à circulação: “a edilidade deveria reservar para si a propriedade de alguns corredores internos para ali fazer parques públicos de estacionamento” (IDEM: 61; idem).

As novas possibilidades surgidas a partir do discurso urbanístico proposto são dilatadas em Coimbra (como no restante país). Isso ocorre tendo em vista o objectivo de tirar partido de outras vivências territoriais. Dando-lhe ênfase, o Autor prevê uma estrada turística (de 10 metros de largura), ao longo das margens do Mondego<sup>181</sup>. Trata-se de uma medida importante. Só por si supera a funcionalidade: o deleite e o prazer a partir do automóvel são

---

<sup>178</sup> Terminologia no original. Vd. Idem: 61.

<sup>179</sup> Arruamento proposto por de Gröer, a abrir por violentas demolições nos quarteirões da Baixa, entre a beira-rio e a Igreja de Santa Cruz. Vd. Imagem 13 do Anexo II: 18.

<sup>180</sup> Idem. Vd. Idem, Ibidem.

<sup>181</sup> A partir da Ponte da Portela e com ligação a uma entrada secundária na cidade (trata-se de uma entrada secundária, na Extensão Sudoeste). Vd. Idem: 54.

os objectivos<sup>182</sup>. Contudo, o que de Gröer diz desta estrada é importante para perceber as *nuances* que se afirmam.

“Esta estrada ao longo das margens do Mondego, a uma certa distância da água, situa-se na zona rural e é rica em paisagens atraentes” (IDEM: 54-55; idem).

A acentuar o registo, a dita estrada é complementada por uma outra<sup>183</sup> que está próxima de ser realizada e que “(..) passa por colinas cobertas de bosques de onde se abrem vistas magníficas” (IDEM: 55; idem). É um tratamento similar, aquele que se declara neste local. Com efeito, o pitoresco acompanha o automóvel na promoção dos quadros de vida. Como se vê, o desejo de cosmopolitismo e a expressão de novos modelos e usos territoriais – ainda que incompletos (com hesitações não disfarçadas) – esbarram com os seus antagonismos. A medida do paradoxo é dada pela atmosfera bucólica que se quer convocar para a vida urbana a partir do movimento alargado que o automóvel vem permitir. A indecisão não nasce isolada, nem contende com o discurso estruturado para lidar com a zona histórica da Alta. Ali, o desejo de intervenção é outro – ou nenhum – a partir do reconhecimento de características particulares de vida, que transcendem o valor arquitectural ou a importância histórica.

“Nos quarteirões da Sé Velha e da Sé Nova, essas pequenas ruas de colinas, destinadas exclusivamente a habitação, são frequentemente pitorescas, agradáveis e mesmo higiénicas” (IDEM: 8; idem).

---

<sup>182</sup> “(...) desenrolando-se à beira do Mondego a uma certa distância da água; através duma zona rural fértil em paisagens atraentes. esta estrada será a continuação de uma outra via de realização, vinda de Tovim para a Portela através de colinas arborizadas donde se desfrutam magníficas vistas, e formará com ela um grande passeio circular de turismo.” CONSELHO SUPERIOR DE OBRAS PÚBLICAS (1945a) – **Parecer 1605: Plano de arranjo e urbanização da cidade de coimbra**. Lisboa: Biblioteca e Arquivo Histórico do Ministério da Obras Públicas.

<sup>183</sup> Parte do Tovim e desce até à mesma ponte. Etienne de Gröer (1944), Op. Cit.: 55.

É com estas palavras que o Autor alicerça a intenção declarada de não produzir no local nenhuma alteração, por reconhecida falta de necessidade e por considerar que se trata do bairro mais característico da cidade<sup>184</sup>. Mais:

“a sua rede de circulação não é satisfatória, sendo isto verdadeiro para a circulação rápida, mas é impossível transformá-la sem destruir o conjunto e sem fazer despesas excessivas” (IDEM: 63, idem).

Em síntese, a identificação de valores inalienáveis decreta a falta de adaptação de parte do tecido urbano às exigências modernas<sup>185</sup>. Contudo, a verdadeira expressão dos termos da contradição é dada por outras palavras: de Gröer pretende que todas as construções permaneçam em harmonia com os *estilos antigos*<sup>186</sup>, conservando a zona como um *bairro-museu*<sup>187</sup>. O regulamento vem permitir-lhe a conservação e a individualidade pitoresca<sup>188</sup>.

É caminhando por esse trilho – em afastamento das ideias mais progressistas – mas também por razões políticas – embora pretensamente sociológico-científicas –, que o Projectista produz uma abordagem tipológica. Visivelmente contrário aos blocos habitacionais, de Gröer identifica-os como uma ameaça à família e ao desenvolvimento das crianças: considera-os casernas que conduzem à depravação do indivíduo que “(...) não resiste ao espírito imoral das massas”<sup>189</sup>. Para melhor expressar o firme repúdio relativamente às

---

<sup>184</sup> Cf. Idem: 63.

<sup>185</sup> Para não entrar em contradição com algumas das suas ideias, de Gröer justifica que a existência de inúmeros espaços abertos – originados pela existência de muitos jardins e de espaços não construídos –, a par com a baixa densidade e a altura reduzida das construções se traduzam em boas condições higiénicas locais e que o bairro seja, como diz, agradável. Vd. Idem: 63.

<sup>186</sup> Terminologia no original, Vd. Idem: 64.

<sup>187</sup> Idem, Vd. Idem, Ibidem.

<sup>188</sup> Cf. Idem, Ibidem.

<sup>189</sup> Em complemento das ideias reprovadoras, de Gröer acentua o tom, ao dizer que “a casa grande é desfavorável à saúde e à educação das crianças: aí definham e observa-se que os laços familiares são mais

evoluções tipológicas e afirmar conservadorismo com mais ênfase, cita o Rei de Inglaterra Jorge V: “se não desejamos uma revolução social, devemos construir casas (unifamiliares) decentes para os operários”(JORGE V apud IDEM: 24; idem).

“Com efeito, a casa grande é um berçário do comunismo, e é por esta razão que não é senão preconizada pelos partidos políticos de extrema esquerda”<sup>190</sup> (IDEM: 24; idem).

O optimismo precedente já não se confirma. De Gröer opõe-se-lhe ferozmente quando se trata de tocar uma matéria tão sensível como a da habitação. Para o Urbanista, o desejo de modernização da sociedade não ultrapassa uma capacidade de libertação que possa originar impactos sociais. Essa dimensão libertadora, sem riscos de colapso social, é, obviamente, reconhecida no automóvel, incentivado a estimular uma outra dimensão, onírica e paradoxal – também –, já que assenta, sobretudo, num exercício de individualidade. Na verdade, esse exercício inclui uma dimensão de contraste com as massas, pois a afirmação do indivíduo, que se manifesta de modo próprio e autónomo, coloca-o em oposição às determinações do grupo dominante; contudo, a consciência do facto (ou falta dela) não é incorporada num discurso que consegue vencer as teias do imobilismo e encontra espaço para romper manifestações urbanas mais conservadoras. Poderá argumentar-se que seria inevitável. Em todo o caso, de Gröer propõe um modelo todo ele assente no automóvel, irrealizável sem presença do mesmo. A acrescer aos argumentos já referidos, é significativo que se anule o factor competitivo do comboio a favor dos transportes por estrada.

“As pequenas linhas de caminho de ferro com pouco tráfego, como a da Lousã, não podem lutar contra os autocarros, mais convenientes para o utente, mais económicos e mais flexíveis na prestação do serviço” (IDEM: 48; idem). “Consequentemente [*sic*], (...), propomo-nos retirar os trilhos da linha da Lousã e transformá-la em auto-estrada, servindo-nos das obras de arte existentes (pontes, túneis, etc.) (IDEM, IBIDEM; idem).

---

fracos. Nestas grandes ‘casernas’ de pequenas habitações, a promiscuidade, as discórdias, a sujidade, o mau exemplo de alguns desses são contagiosos, e o indivíduo [fica] gradualmente depravado.” Idem: 24.

<sup>190</sup> Adicionalmente, o Urbanista escuda-se em opiniões de carácter potencialmente mais científico. Alega que todos os congressos internacionais de urbanismo recomendam, sempre, o uso da habitação unifamiliar para a classe operária. Vd. Idem: 25.

As afirmações são demonstrativas de fé inabalável na alternativa ao caminho-de-ferro e no movimento por estrada. Está em causa, na verdade, um triunfo que consagra o mito do automóvel como suporte do modelo territorial e de afirmação de individualidade, e o eleva a um patamar que transcende a realidade, pela dimensão onírica ou simbólica.

A uma escala local, esse triunfo é marcado pela abertura da Avenida Santa Cruz: rompendo os quarteirões da Baixa entre a Avenida Emídio Navarro e a Igreja de Santa Cruz, trata-se de expressar a opção clara pelo automóvel. Nem a representação engana: o desenho que acompanha o texto (imagem 13 do Anexo II<sup>191</sup>) pretende demonstrar as possibilidades de materialização deste arruamento. A imagem mostra uma *boulevardização* da Baixa (definida sobre a demolição das construções<sup>192</sup>), que expõe um desejo de escala e cosmopolitismo a que a representação gráfica dos automóveis vem conferir sentido. Trata-se, acrescidamente, de ligar as novas gares<sup>193</sup> ao centro urbano (segundo o próprio afirma), num exercício que se nos mostra – afirmamos – em antagonismo com o elogio do pitoresco e a permanência da tradição. Esse efeito é, no entanto, apenas parcial. As edificações dos limites exteriores das ruas que definem o novo canal são mantidas, permanência, essa, que o Autor defende – “(...) com as velhas e bonitas fachadas (...)” (IDEM: 49-50, idem) – como um gesto para a integração da nova avenida na zona arqueológica e na sua “(...) individualidade arquitectural e histórica” (IDEM: 50, idem). O gesto nasce, diremos, da mesma linhagem que observa as casas que se localizam em torno do Mosteiro de Celas, consideradas de carácter aldeão e muito pitorescas (IDEM: 77; idem). De modo mais focado, trata-se aqui, quanto a nós, de uma outra face da hesitação que conforma o plano e que ganha também rosto pela ideia de monumentalidade (de que os grandes eixos são exemplos – novamente a Avenida de Santa Cruz ou o eixo do estádio ao liceu). Em concreto, diremos que observamos tratar-se da hesitação entre um desejo de ruptura com o

---

<sup>191</sup> Vd. Anexo II: 18. Perspectiva da Avenida de Santa Cruz.

<sup>192</sup> O arruamento é aberto pela demolição das casas consideradas velhas, entre as Ruas da Moeda e Bordalo Pinheiro – segundo o Autor, estreitas e insalubres. Vd. Idem: 49.

<sup>193</sup> Junto da nova gare de comboios, de Gröer prevê a estação de camionagem. Vd. Idem: 48.

tempo presente e um anseio incompleto relativamente ao futuro<sup>194</sup>. E mesmo que a expressão de ideias, no plano, seja sempre parcelar e nunca assumida inequivocamente, rumo a uma sociedade completamente reformista, ficam registadas brechas nas visões mais conservadoras da vida e na arrumação da sociedade.

No que respeita aos modelos utilizados, o Urbanista expõe, adicional e concomitantemente, um conceito fundamental:

“dois grupos escolares na colina do Calhabé (...) deverão servir os novos bairros num raio de 500 metros, cada – distância máxima recomendada para as crianças que vão para a escola a pé (10 minutos)” (IDEM: 87; idem).

Trata-se do uso das *Unidades de Vizinhança*, uma idealização originada para convívio – saudável, diremos – entre o peão e o automóvel e que, também aqui, faz presença pelas opções para um novo tempo: o deste veículo.

Em síntese, a cidade de Coimbra é organizada segundo uma dimensão total e uma importância local, com consciência de que mesmo o âmbito mais restrito transcende o seu sentido. A propósito da rede viária, o Autor confirma a tese, dizendo que esta pode “(...) jogar num loteamento um papel superior ao do seu significado local” (IDEM: 32; idem). A ideia do Urbanista é simples: o território, hierarquizado, surge a afirmar uma dimensão em ruptura com o passado; o automóvel é, para de Gröer, um instrumento fundamental de construção espacial, a que nem as ideias espaciais mais conservadoras se opõem – isto apesar dos evidentes traços de conciliação ou de cedência.

Esta configura a principal lição do Plano, confirmada em Braga. Em Coimbra, porém, a oposição entre as diversas áreas urbanas, entre pitoresco e modernização da cidade, entre conservadorismo e progressismo é exponenciada. Com esta maior clareza no confronto

---

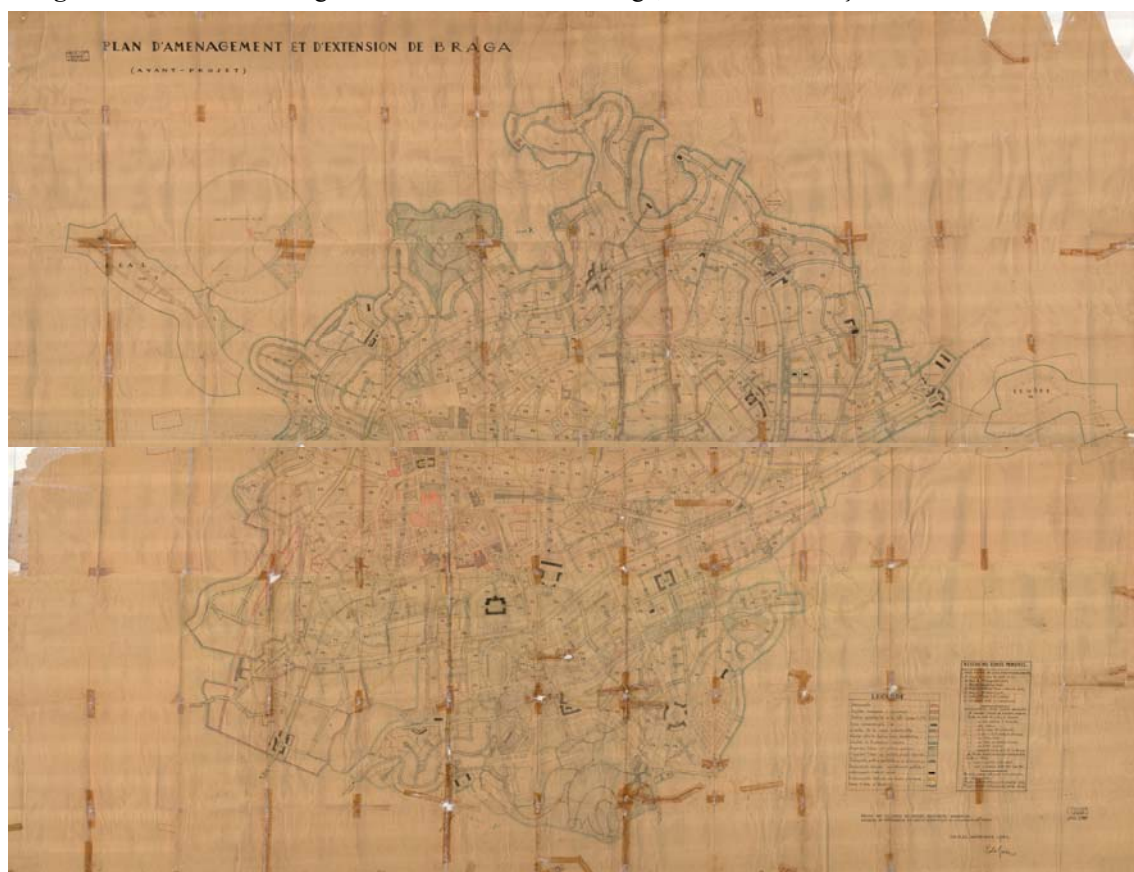
<sup>194</sup> A mesma forma de actuar é reconhecível noutros sectores da Baixa. Sublinhando as determinações patentes nos projectos da Câmara Municipal, de Gröer aceita o alargamento das ruas Direita e da Madalena. Cf. IDEM: 59-60.



ganha o automóvel: surge mais fortemente – menos condicionado – como instrumento de conformação e transformação da cidade.

**Imagem 10** – Plan d’Amenagement et d’Extension de Braga; Planta Urbanização-folha 1 – esc. 1/2000.

**Imagem 11** – Plan d’Amenagement et d’Extension de Braga; Planta Urbanização-folha 2 – esc. 1/2000.



#### 4.1.2.2 Plan d'Amenagement et d'Extension de Braga – 1942

---

O Plano de Braga deve, também, origem a de Gröer.

A primeira observação das peças desenhadas mostra um traçado fluido, sinuoso, que se enrola à volta do núcleo histórico da cidade. Apesar de não ser reconhecível um gesto geométrico claro na forma urbana proposta, sobressai, contudo, uma curva larga que enlaça a cidade por Norte; sobressaem, também, novos escala e traçado que identificam a omnipresença, desejada, do automóvel. Com efeito, identificamos estas marcas como um sinal claramente referenciado à eficácia e lógica do automóvel, aliás, também presente nos restantes arruamentos propostos. Acentuando esta ideia, a organização das zonas habitacionais expõe formas que radicam nas mesmas intenções – com *cul-de-sacs* e procura de isolamento – e que, no novo contexto, apenas são entendíveis com as formas de circulação segmentadas que este veículo induz, na procura de defesa relativa ao seu movimento.

A atenção focada no texto do plano permite ir mais longe na interpretação das intenções do Autor. Podemos dizer que, com este plano, de Gröer expressa duas visões não directamente relacionadas, na essência.

Logo nas primeiras declarações, manifesta aquela que será a maior marca e condicionante de todas as opções que pretende materializar. O conservadorismo é a tónica geral das palavras. As passagens que transcrevemos são disso testemunho. De Gröer diz que reduzirá ao mínimo as demolições no centro da cidade para não atentar contra a sua “fisionomia histórica e artística” (DE GRÖER, 1942: 2). “O carácter artístico de Braga deve ser conservado a tódo o preço [*sic*]” (IDEM: 8).

Em oposição, manifesta uma atitude de entusiasmo – ainda que por vezes camuflado – pelo automóvel e pelas novas formas de percorrer o território, em movimento. Com efeito, as medidas e a terminologia usada explicitam uma defesa de novos valores para a cidade que se manifestam ao longo do texto da Memória Descritiva. Os primeiros sinais surgem logo na caracterização dos acessos à cidade, tendo em conta o estado em que o Autor os vai encontrar. Diz de Gröer que, à época, os acessos a Braga eram demasiado estreitos. E, ao

prosseguir, na revelação das ideias, torna-se mais claro, a favor de um corte com o passado (já em afirmação).

“Apertados por construções, eles [sic] entravam a grande circulação rolante. Não se previu evidentemente, nos tempos passados, que o futuro das comunicações de Braga com o exterior, era justamente o dos transportes de camionagem. Com efeito, as linhas de caminho de ferro secundárias não teem [sic] em geral nenhuma probabilidade de se desenvolverem em concorrências com o tráfego de camionagem e aéreo, infinitamente mais cómodos para os passageiros.

(...)

De resto, Braga é já um grande centro de transportes rápidos por estrada” (IDEM: 4).

De Gröer, apesar de uma aproximação muito particular à cidade e à sua definição – conservadora –, não deixa de se focar e entusiasmar na e com a temática da circulação, como expressa desde cedo e com as ideias expostas.

O mundo está em mudança. A cidade transforma-se de acordo com usos a exigir medidas. De Gröer percebe-o, reconhece-os, e expressa respostas. Automóveis na rua é sinónimo de espaço ocupado. Garagens e aparcamentos são reclamados.

“Todo o edifício que comporte uma sala de espectáculos, de cinema ou de reuniões, cujo número de espectadores vá além de 500, ou que seja destinado a um grande armazém, é obrigado a reservar espaço para garagens para automóveis facilmente e directamente acessíveis para a rua, para o ‘parking’ dos automóveis e para a camionagem, carga e descarga de mercadorias”, diz de Gröer (1942a: 5).

A terminologia vê-se alterada. As determinações para alinhamento das construções servem-se da via como referência e já não da rua e dos seus limites<sup>195</sup>. A deslocação de referente não é inocente: o automóvel tem um peso crescente na cidade e nas ideias.

---

<sup>195</sup> Uma explicação mais ampla da medida pode encontrar-se nas palavras do próprio Autor. Vd. Etienne de Gröer (1942a) – **Legislação**. In Peças Escritas do Ante-Plano de Urbanização de Braga. Lisboa: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano: 7-9.

As duas atitudes em confronto – a que se liga mais intensamente à preservação do núcleo histórico da cidade e a que expressa uma via mais progressista, através do automóvel – conjugam-se, contudo, na promoção da circulação rápida, fácil, generalizada, bem como na salvaguarda e defesa dos valores que o Autor identifica na cidade. Para a conservação do núcleo histórico de Braga – para não o estragar, como refere – De Gröer rejeita a abertura de *estradas transversais*<sup>196</sup> – “(...) necessitariam de demolições (...)” (IDEM: 4). Em alternativa, converge com o tema das *variantes*, sempre convocado nos planos:

“(...) propomos fazer em volta da cidade antiga, um anel circular sob a forma de larga avenida, que permitirá contornar o velho centro em vez de o atravessar e de ligar as diversas entradas da cidade entre elas” (IDEM, IBIDEM).

Esta operação dir-se-á base de todas as medidas que dizem respeito à estrutura de circulação proposta e, só por si, condiciona muitas outras: de alargamento e abertura de ruas e realizadas com o sentido de melhorar os acessos à cidade.

Neste âmbito, a *Estrada do Pôrto*<sup>197</sup> [sic] será uma *nova Avenida direita e larga*<sup>198</sup>, que através de uma bifurcação permitirá que as viaturas – como refere (IDEM, IBIDEM) – cheguem ao centro de dois modos, facilitados.

A preocupação estende-se ao tratamento das entradas na cidade, objecto de especial atenção. A expressá-la são propostas várias alterações: sentidos únicos e *passeios sob pórticos ou arcarias*<sup>199</sup> darão um contributo adicional para facilitar o movimento mecânico nas ruas centrais, adequado aos novos tempos<sup>200</sup>. A intenção é a de, em síntese, “(...)

---

<sup>196</sup> Terminologia no original. Vd. Idem (1942b) – **Memória Descritiva**. In Peças Escritas do Ante-Plano de Urbanização de Braga. Lisboa: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano: 4.

<sup>197</sup> Terminologia no original. Vd. Idem, Ibidem.

<sup>198</sup> Idem. Vd. Idem, Ibidem.

<sup>199</sup> Idem. Vd. Idem, Ibidem.

<sup>200</sup> Cf. Idem, Ibidem.

desembaraçar a circulação nas ruas estreitas (...)” (IDEM, IBIDEM) através de uma rede que parte da circular, com ela se cruza e a ela regressa<sup>201</sup>.

A largura de 17 metros proposta, por outro lado, é já uma medida outra: é a entrada de Guimarães que o expõe. De Gröer, com um gesto inequívoco quanto à importância que lê no automóvel, reconfigura este acesso a Braga e revela que, após o atravessamento do anel de cintura, um dos braços provenientes daquela cidade será formado por uma nova via dirigida para a Avenida Salazar – pela Rua de Santa Margarida, alargada para os referidos 17 metros. Obviamente, o perfil proposto é motivado por uma circulação automobilizada que se pretende potenciada.

No mesmo âmbito, tão importante será a ligação com a estrada turística do Sul (ramo da EN<sup>202</sup> 13, 2ª classe). “(...) Aos turistas [permite-se] subirem de carro até ao cume do Picôto, atravessando o novo parque florestal, e gozarem nesta subida belos panoramas” (IDEM: 5). Trata-se, diremos, de expressar a atribuição de um novo papel ao automóvel, na descoberta e visualização do território: o automóvel como instrumento de deleite e de prazer paisagístico que a cidade deve acolher, oferecendo-se-lhe no movimento pelo território.

Na entrada de Bragança – por outro lado e para fazer face à falta de largura das ruas –, é proposta uma larga avenida recta. Também ligará à via de cintura e, assim, contribuirá para a definição da rede que reconfigura a cidade. Esse é o seu efeito imediatamente visível. Contudo, esta *nova e larga*, como de Gröer se refere à saída de Braga para Bragança (numa das direcções) e para o Bom Jesus (numa outra), afirma-se com outros meios e desempenhará um papel-chave na cidade (IDEM: 6).

“(...) será a grande via de passeio dos cidadãos; com efeito, a Avenida dos Combatentes da Grande Guerra é já um belo passeio; em seguida a Avenida enviezada [*sic*] que vai do Largo da Nossa Senhora a Branca ao anel de cintura, atravessará um grande jardim público e será toda ela arranjada em ‘Park-way’; o cruzamento desta avenida com o anel circular representará igualmente um grande espaço arrelvado e plantado (...)” (IDEM, IBIDEM).

---

<sup>201</sup> Cf. Idem: 6.

<sup>202</sup> Estrada Nacional.

É particularmente relevante o enquadramento com que aqui surge o tema da circulação: rompe com o carácter utilitário e funcional a favor da via como instrumento de prazer e diversão que faz uso de um modelo americano – o *Parkway*.

A referência não deixa de ser digna de nota e surpreendente quando usada por um urbanista como de Gröer. Pela aposta clara num modelo de território construído para o automóvel, o deleite passa, também com de Gröer, a ser uma marca associada ao movimento automóvel. A evidência interessa-nos tanto quanto à identificação dos modelos que ajudam a moldar o sistema de planeamento nacional da época e para o qual aquele tipo de via é, como afirmaremos, um contributo essencial. De facto, a constatação desmistifica algumas ideias desta figura destacada da cultura espacial portuguesa do século XX.

Aliás, o Autor não se detém e promove alargadamente os mesmos recursos e efeitos do mesmo tipo, fazendo-o com diversos meios e não apenas no local referido: “a via enviezada [sic] que ligará o Largo de Nossa Senhora a Branca com a cintura (...) será antes de tudo uma artéria de passeio (...)” (IDEM; p. 34). Na verdade, o sistema desenhado para eficácia do automóvel suporta apropriações que carregam outras e novas cargas semânticas. É novamente o prazer e o deleite promovidos pelo automóvel que promovem a alteração do espaço urbano.

Sem atribuir grande desenvolvimento às comunicações interiores do aglomerado – como vemos no texto – de Gröer determina, porém, um papel importante à hierarquização das ruas:

“Cada bairro novo terá a sua ligação com as vias principais, sob a forma de uma via secundária. De cada uma destas vias secundárias, a circulação dispersar-se-á pelas pequenas ruas de habitação para servirem as casas” (IDEM: 6-7).

Este sistema capilar, de vasos cada vez mais estreitos, radica num modelo procurado fora do país. As *Unidades de Vizinhança* são a referência e entram, aqui, na definição de um ambiente residencial que procura colocar-se à margem do sistema estruturador da circulação, mas que a ele se liga de modo evidente e facilitado. Aliás, as reduzidas

distâncias que de Gröer pretende ver percorridas pelos alunos entre casa e a escola confirmam a escolha: são de 400 ou 500 metros no máximo, reduzidas a 200 ou 300 metros no caso das escolas de menor dimensão, e, em ambos os casos, fazem filiar as opções no modelo norte-americano em referência.

Nas considerações que de Gröer faz no que concerne às alterações propostas pela edilidade para alargamento de uma avenida-chave na cidade – a Avenida Marechal Gomes da Costa –, o Urbanista não se limita a encarar a forma urbana. Segundo diz, a largura de 30 metros definida afigura-se-lhe excessiva:

“desmedidamente grande; primeiramente porque é perigoso favorecer em pleno centro uma circulação de grande velocidade e não canalizada, [depois] porque uma calçada de onze metros de largo e quatro filas de viaturas ou veículos, que é uma calçada de grande circulação, é amplamente suficiente para uma cidade de 60 000 habitantes, como será Braga no futuro” (IDEM: 16 e 17).

De Gröer não nega a *grande circulação* nem a *grande velocidade*. Pretende promovê-las. Considera-as importantes. Na verdade, as expressões são *de per si* a consideração entusiástica do referente: ainda que marcadas por traços fenomenológicos, nada mais está em causa do que o automóvel com sua capacidade de movimento, liberdade e velocidade. Porém, o Autor posiciona-se com vontade de hierarquização das ruas dentro do sistema urbano. E fá-lo com princípios de sistematização e especialização, que complementa com a assumpção de que a representatividade e o simbolismo conquistados por outros espaços são também eles elementos de construção da cidade. Na sua escala de valores, de Gröer crê que existem valores que se sobrepõem ao automóvel, a que nem o progressismo de outras medidas e de outros contextos consegue retirar protagonismo. Refere-o com clareza.

“Além disso nós achamos bastante infeliz que a largura desmedida desta avenida (não correspondendo em nenhum modo, nem à sua circulação actual, nem mesmo à do futuro) vem fazer concorrência à importância da Avenida dos Combatentes da Grande Guerra, que constitue [sic] o eixo principal da cidade” (IDEM, IBIDEM).



Os critérios de natureza compositiva que o Autor não pretende ver alterados por novos elementos de circulação não são suficientes, no contexto da reacção, para negar a procura de alternativas. De Gröer faz saber que, como alternativa ao alargamento – contra o qual se manifesta –, haveria outra escolha:

“(…) [teria] preferido adoptar uma solução completamente diferente, para criar uma boa via de circulação entre a Praça da República e o Largo Primeiro de Dezembro (…)” (IDEM: 17).

A conclusão surge simples. O tema do automóvel está no centro do debate e perfeitamente convergente com os problemas que o Projectista pretendia ver tratados. E, de um modo que terá muito mais a ver com um posicionamento intelectual do que factual – isto é, mais determinado pela aceitação do papel irreversível do automóvel na construção do território num futuro que se adivinha, do que pela sua importância e número de unidades, na época –, as opções vão reflectindo a adesão a uma alteração fundamental no uso do território e da cidade. A este propósito, a discordância de construção de uma escola na Avenida Marechal Gomes da Costa é exemplar.

“(…) Uma grande escola não deveria (...) ser situada numa artéria comercial e de grande circulação; a segurança dos alunos seria diminuída (…)” (IDEM: 29).

A terminologia usada – *grande circulação* –, claramente entusiástica, opõe-se a outras manifestações que negam uma tão importante presença do automóvel. As palavras são do Autor:

“quanto à execução das vias largas, aconselhamos muito que se faça por diversas fases. Nos bairros novos, a circulação é, ao princípio, muito reduzida, é portanto inútil fazer nelas imediatamente calçadas e passeios de grande largura (...). Os alargamentos progressivos da calçada e dos passeios poderão fazer-se pouco a pouco, no decurso dos anos, segundo as necessidades reais” (IDEM: 32).

Em síntese, o carácter contraditório das duas afirmações conduz à evidência de que a referência a uma *grande circulação* é marcada por um tom apologético na antecipação de uma realidade diferente, a que mesmo de Gröer, com as suas propostas mais conservadoras, não é capaz de resistir.

Regressando à mesma escola, reconhecemos que o seu afastamento do local proposto abre, ainda, oportunidade para localização dos equipamentos de acordo com novos tempos. Uma via de *grande circulação* assume ser o local correcto para outros usos:

“(…) é sem dúvida o melhor sítio para construir uma estação de camionagem, situado em pleno centro da cidade e muito próximo das paragens de caminhetas” (IDEM: 29).

A ambivalência que de Gröer manifesta, de vários modos e em diversas circunstâncias, é acompanhada por um desejo de ordem e convoca a hierarquização da circulação. Fá-lo segundo as categorias em que se dividem os arruamentos novos (IDEM: 30):

“Vias de circulação  
Vias de habitação e  
Caminhos para peões.”

O sistema é aprofundado. Cada uma das categorias é sujeita a uma definição rigorosa:

“Vias de Grande Circulação (com calçada de onze metros de largura, destinada a quatro fileiras de veículos) e vias de circulação média (com calçada de oito ou nove metros de largura, para três fileiras de veículos).

As vias de habitação podem, na realidade, ser também olhadas como vias de pequena circulação. São vias mixtas [sic], com uma calçada de seis metros (para duas fileiras de veículos).

As pequenas vias de habitação, que não tem outro fim senão o de servirem as casas que as bordem, têm uma calçada reduzida de cinco metros e cinquenta [sic] ou de cinco metros de largura.

Os caminhos para peões, de que traçamos um número bastante grande e em que os veículos não podem circular, são muito úteis como reduções do percurso e permitem às creanças [sic] atingirem sem perigo as escolas ou jardins. Muito económicos na construção, estes [sic] caminhos podem ter larguras variáveis entre quatro metros e um metro e cinquenta. – Os mais largos são empregados

nos lugares povoados; os mais estreitos podem ser usados, por exemplo, para servirem os terrenos de jogos no interior dos quarteirões” (IDEM, 30-31).

Na listagem, são incluídos os arruamentos que designa por *bêcos*, e que (como afirma) frequentemente utiliza nas zonas de habitação.

“(…) Os pequenos bêcos [*sic*] podem não ter senão quatro, cinco ou seis metros de largura e não ter nenhum passeio; podem ser construídos muito ligeiramente pois que não têm praticamente [*sic*] nenhuma circulação. Na extremidade do bêco encontra-se um pequenino largo, suficiente apenas para que um veículo [uma vez mais] possa dar a volta” (IDEM: 32-33).

Com o sentido de objectivar as definições e necessidades enunciadas, o Autor apresenta um quadro das vias-tipo (com caracterização da maioria dos perfis adoptados; Imagem 15 do Anexo II<sup>203</sup>). Percebe-se, portanto, que o automóvel dá um contributo fundamental para a definição morfológica, não apenas pela definição espacial, mas pela hierarquização proposta e as ligações pretendidas.

Umás vezes, benéfico, outras, uma ameaça, o automóvel assume diversas caras: tantas quantas as ambivalências do Autor, no olhar sobre a cidade. Neste âmbito, a ideia de progresso não vence o pictórico e o pitoresco na representação do espaço urbano. A rua do Caires, troço da circular – e, por esse motivo, com *calçada*<sup>204</sup> alargada para 11 metros e o seu lado ocidental preenchido com uma banda de arborização de 10 metros (como zona de protecção da habitação em relação à indústria) expressa novos significados que não casam com outras opções: de modo contrastante, a parte da parede superior da escola – aquela que “(...) poderia ser aberta com janelas ou revestida por uma latada com plantas trepadeiras (...)” (IDEM: 10) – está mais atenta aos ventos que sopram de trás, do que motivada para olhar para a frente. O tempo, aqui, parece não ser ainda o do automóvel que se move por novos espaços e requiere outras metodologias de configuração urbana. O Plano é um lugar

---

<sup>203</sup> Vd. Anexo II: 20. Perfis Transversais Tipo – esc. 1/200.

<sup>204</sup> Terminologia no original. Vd. Idem: 20.

de confronto, mais do que de sínteses. Vemos no texto que o Autor não vence o atavismo no modo como olha a arquitectura e a tradição. As contradições aparecem em todos os termos. A circular mostra-as nítidas, no tratamento a que é sujeita, tanto como nos contrastes com outras espacialidades. Os exemplos, reflectindo modos de pensar em claro antagonismo, são sublinhados pelo Autor.

“Estes passeios sob pérgolas [sic] cobertas de folhagens mostrar-se-ão muito agradáveis, e este trôço [sic] da avenida circular conservará o seu aspecto característico e tão lindo das estradas do Minho.

Regularizamos por arrelvados e arborizados a entrada da Rua Direita que dá sobre a Praça de Maximinos, o que nos permite conservar os antigos alinhamentos irregulares e pitorescos [sic] e as velhas casas

Suprimimos algumas ruelas inúteis entre a Rua Direita e a Rua do Caires, que não fariam senão embaraçar a grande circulação da avenida circular” (IDEM: 21).

Nada melhor do que uma leitura atenta das palavras de de Gröer para perceber até que ponto o pitoresco se instala na divisão da consciência. Dir-se-á, portanto, que de Gröer é um Autor em adaptação. No seu limbo, acha-se a meio caminho entre a tradição e a afirmação inevitável e sempre sedutora do automóvel.

Este é o contributo-chave do Plano: de Gröer é um entusiasta do automóvel, o que permite outra leitura deste Autor na produção do espaço urbano. O Urbanista move-se por terrenos da fenomenologia e o facto, ao colocar as opções na esfera da vontade, do desejo, do entusiasmo, acentua a apologética da acção e, portanto, coloca a ideia de progresso mediada pela intervenção e papel do automóvel como fundamental para um novo tempo, uma nova cidade.

**Episódios significativos de espacialização urbana a partir do automóvel**  
os Planos Gerais de Urbanização [1934 -1960]

**Imagem 12** – Ante-projecto do plano de Urbanização de Évora; Planta de Urbanização – esc. 1/2000.



#### **4.1.2.3     Ante-projecto do plano de Urbanização de Évora – 1945**

---

O Ante-projecto do Plano de Urbanização de Évora, novamente elaborado por de Gröer, ensaia pressupostos em tudo idênticos aos idealizados para Coimbra ou Braga. Dir-se-á que emergem a partir de uma proposta formal muito distinta, no entanto, confirmam argumentos defendidos com aquelas duas cidades.

Em Évora permanece a ideia do núcleo histórico rodeado pela cidade proposta, mas o traçado revela muito menos clareza e outras referências. Embora as larguras dos arruamentos mostrem um desenho adaptado a outros condicionalismos e motivações – distintos dos de outras épocas, e já do tempo do automóvel – a procura de reserva das zonas habitacionais – por meio de ruas sem saída e de um traçado quase enrolado sobre si mesmo – está muito mais próxima da cidade árabe do que dos modelos internacionais contemporâneos surgidos com este veículo. Mesmo o anel envolvente da cidade não é contínuo; é composto por vários troços que se vão ligando através de largos/nós de circulação.

Vemos, contudo, que a cidade é bastante hierarquizada pelo seu traçado.

A hierarquização assenta, desde logo, na clareza das vias de maior circulação e importância em contraponto às restantes, mais orgânicas, quase labirínticas, muitas delas sem saída.

A essas mesmas vias ligam-se as radiais – de posição também no topo na hierarquia – que são determinadas por correspondência com as portas de acesso ao interior da muralha.

Em complemento, a abertura das vias a Sul e a Poente da cidade muralhada (a Nascente já existiam ruas/zonas de habitação fora do núcleo histórico da cidade) configura, em conjunto com as extensões da cidade traçadas em torno de todo o perímetro defensivo, um grande anel envolvente: caracteriza-o a dominante da curva larga, fluida, que limita e enlaça o núcleo central da cidade.

Essa circunstância, conjuntamente com a hierarquização, é, certamente, o maior sinal do automóvel no desenho: o modo como as curvas são lançadas, como se realizam as concordâncias, como se abrem os alargamentos nos cruzamentos das ruas deixam perceber que este veículo passa a ser encarado, de modo sério, na forma da cidade:

Exactamente no mesmo sentido – e tal como em Coimbra –, a organização das extensões urbanas fortalece-o – ao automóvel – como referente para organização urbana. Com efeito, a descentralização espacial ocorre graças ao poder para vencer o distanciamento de forma rápida, fácil e individualmente (aliás, este será, como veremos, um motivo para legitimar a opção relativa às classes sociais que se colocam a residir nas extensões).

Através de uma observação superficial, o automóvel não influencia sobremaneira o traçado geral de Évora, mas a forma de cada espaço e o seu uso. Para um maior aprofundamento do assunto, a palavra do Autor assumirá – em contexto pouco revelador ou ambíguo – um papel de relevância.

A partir do documento escrito, a distinção que de Gröer faz, na cidade, condiciona modos de actuar diversos, mas não radicalmente opostos, como teremos oportunidade de concluir. À cidade intramuros, é atribuída a classificação de *cidade arqueológica*; fora da cerca a designação é de *cidade nova*; mas as duas serão articuladas pelas opções tomadas.

Concentrado nos acessos e no exterior dos muros medievais, a rede principal de *grande circulação*<sup>205</sup> (terminologia pouco inocente) é alvo de preocupações de beneficiação e simplificação. Neste âmbito, a ossatura do Plano é constituída pelas três estradas de entrada em Évora: Lisboa, Reguengos e Estremoz. Ou seja, é sobre estas três estradas, na forma como se organiza o acesso à cidade, que se encontram muitas das opções estruturantes.

Podemos assumir, como símbolo das mudanças pretendidas para novos tempo e espaço, as transformações propostas para lidar com o caminho-de-ferro. As duas passagens sob a linha férrea e uma outra, em ponte, são a face mais imediata de uma procura de eficácia que perpassa todo o plano<sup>206</sup>. Nada a submete: pesem embora as contradições e as ideias mais antagónicas que possam ser identificadas, nada bloqueará a expressão, decidida, de novas

---

<sup>205</sup> Terminologia no original. Vd. Etienne de Gröer (1945b) – **Relatório**. In Peças Escritas do Anteprojecto do Plano de Urbanização de Évora. Lisboa: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano: 3.

<sup>206</sup> A estrada de Beja e Reguengos, no primeiro caso; a estrada de Elvas por Estremoz, no segundo. Vd. IDEM: 3-4.



relações espaço/tempo procuradas a partir do interior de um automóvel: o território ajustar-se-lhes-á.

Essas novas relações constituem, também, a raiz de outros novos desejos e usos. Reportamo-nos à referência à estrada de Estremoz como *estrada turística*<sup>207</sup>. A classificação mostra um sentido de apropriação que se constrói com significados que descolam do utilitário e actuam em reforço de toda a argumentação que construiremos. Neste caso, o acesso ao parque suburbano (do Alto de São Bento), com passagem ao longo do aqueduto romano e junto do Convento da Cartuxa, elimina um sentido estrito, procurando, sim, uma legitimação no campo do deleite e fruição do património como modo de alcançar o lazer – em movimento, ao volante do automóvel.

O alargamento dos limites da cidade, no plano de desenvolvimento de novos equipamentos, coloca, ainda, o papel da estrada, do automóvel, ao serviço da mobilidade – naturalmente – mas transcende-a: uma vez mais, associa-a à fruição da vida e do espaço urbano. Esta fruição é, sem dúvida, expressão da articulação entre o automóvel e o lazer. De Gröer atesta-o com a estrada de Alcáçovas: “(...) ela servirá o futuro estádio municipal de Évora” (IDEM, 1945a: 43, trad. do autor). Pode parecer prosaico, mas é a estrada, no seu uso pelo automóvel, que permite o alargamento da cidade com um novo conjunto de edifícios e/ou equipamentos, distribuídos de acordo com as crenças e o optimismo dos projectistas, e com as facilidades ou conveniências territoriais e, além do mais, com os espaços de lazer e os desejos que transcendem a necessidade estrita.

Esta matéria remete para a localização dos bairros – segundo as suas características –, numa afirmação de potenciação do papel do automóvel: as classes favorecidas serão acomodadas nas extensões mais distantes, já que”(...) se supõe que os seus habitantes terão viaturas particulares” (IBIDEM: 45, idem), diz o Autor, com assertividade.

---

<sup>207</sup> Em complemento da estrada referida e dos seus significados, uma outra estrada turística fecha o circuito, com ligação a Évora um pouco mais a Oeste. Vd. Idem (1945a) – **Analyse de l'État Actuel**. In Peças Escritas do Ante-projecto do Plano de Urbanização de Évora. Lisboa: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano: 19.

Dois campos complementares de afirmação dos mesmos princípios – o do prazer e o da eficácia (exercida, esta, também, no plano do primeiro, isto é, com prazer) – serão suporte das acções em Évora como noutros locais.

É a eficácia, bem como o prazer do movimento com que se descobre o espaço, que impõem 20 metros para dimensionamento da largura da rede principal extramuros. Será este mesmo desígnio que cuidará de estender esse tratamento dimensional ao *anel circular* que servirá de articulação entre as estradas de ligação a Évora, em número de quatro, como às vias de estruturação das diversas extensões.

A largura proposta é importante, dá uma chave de interpretação do novo significado, mas é incompleta. Na verdade, as palavras constituem um dado preciso e são-lhe complementares. É preciso segui-las. A terminologia e o modo como surge aplicada à solução é fundamental para um entendimento mais claro dos dados, do olhar sobre a circulação e das opções de arrumação da cidade em função do automóvel e com hierarquia e segmentação. De Gröer revela-o ao referir que as estradas de entrada na cidade são ligadas por vias de *grande circulação* que contornam o centro e permitem evitar o seu atravessamento por viajantes que não tenham necessidade de entrar no espaço urbano. O uso dessa palavra – *viajantes* – quase com o sentido épico, expressa reconhecimento e admiração pelos utilizadores dos novos meios de transporte, que se mostram indissociáveis da acção concreta sobre o terreno. E, no momento de agir, o automóvel e esse sentido condicionam as opções, fazendo-o com apologética.

Por seu lado, o *anel circular*, traçado sobre os terrenos das futuras extensões da cidade, é, em si e pela própria implantação, um elemento da forma urbana e, uma vez mais – como noutros planos e em reforço das linhas acima –, instrumento de libertação do centro pela circulação automóvel. O entendimento global desta via não se produz, contudo, sem lhe equacionar a origem. Não está em causa um surgimento *ex novo*: contrariamente, a sua génese dá-se pela transformação da estrada de circunvalação – dos seus perfil e traçado – e a alteração fica a dever-se à falta de reconhecimento, por parte do Autor, de um cumprimento ajustado das exigências da circulação automóvel. De Gröer afirma, portanto,

esforço para conseguir melhorar a circulação automóvel para além das capacidades instaladas no terreno.

Assim, o anel encontra uma caracterização que não se legitima sem a presença do novo veículo ou na ausência de afirmação da velocidade mecanizada e do optimismo e entusiasmo que lhes surgem associados, diremos nós: quatro faixas de rodagem correspondem à procura de resposta para a cidade futura (IDEM: 42), mas, sobretudo, constituem expressão, sem constrangimentos, do movimento desejado do automóvel; mais do que um olhar virado para o futuro, trata-se, sim, de uma manifestação apologética do Autor.

A construção das ideias – expostas acima – não se faz sem uma profunda e visível hierarquização. Morfologicamente, o *anel principal de grande circulação* testemunha-o ao amarrar todos os *acessos secundários*: a capilaridade de cada um dos bairros (de cada extensão), junta, à via de *circulação principal*, as *ruas de habitação*, e é nela – na dita *via principal* – que as segundas se estruturam e, tal como em Braga, a hierarquização das vias/ruas é dada por um quadro (Imagem 16 do Anexo II<sup>208</sup>). As categorias definidas compreendem:

Ruas de Habitação (rua normal; rua importante)

Ruas de Circulação Média (rua principal; rua secundária)

Ruas de Grande Circulação

Ruas da Zona Industrial (rua principal; rua secundária)<sup>209</sup>.

---

<sup>208</sup> Vd Anexo II: 21. Perfis Transversais Tipo – esc. 1/200.

<sup>209</sup> As vias organizam-se segundo a definição abaixo:

“4 vias (11 m) (passeios de 4,5) – ruas de circulação principal

3 vias (9 ou 8 m) (passeios de 3, 5 m) – ruas de circulação média

2 vias (5 a 6 m) (passeios de 1,5 a 2,5) ruas de serventia das habitações.

Os arruamentos em impasse têm 4,5 ou 6 m de largura conforme o seu comprimento e são terminados por um alargamento dimensionado de forma a ser possível a giração de viaturas.”

CONSELHO SUPERIOR DE OBRAS PÚBLICAS (1947) – **Parecer 1774: Ante-projecto do plano de Urbanização de Évora**. Lisboa: Biblioteca e Arquivo Histórico do Ministério da Obras Públicas: 22.

A circulação, por seu lado, obedece à definição de *Principal*, *Média* e de *Habitação*, numa sistematização muito semelhante à já utilizada na cidade nortenha. E, também como naquela, os becos são propostos com o mesmo fim e de modo igual.

As categorias que se fundam no automóvel não são os únicos meios de defesa do e contra este veículo. Reforçando a argumentação, o uso de um outro recurso, também recorrente, coloca-o no centro do debate e como fundamento para as opções: as escolas obedecem a uma localização no tecido urbano que toma como referência as *Unidades de Vizinhança*<sup>210</sup>. A separação entre o peão e o automóvel surge, também aqui, como um dado caracterizador do modelo proposto. Com o peão protegido, o automóvel está livre para se afirmar sem reservas.

No conjunto, observamos medidas que procuram conforto no convívio com o automóvel potenciado na eficácia.

No interior da muralha, as medidas não são tão notórias ou impositivas. Os princípios de urbanismo postos em prática são muito diferentes – diz o Autor (IDEM, 1945b: 21) –, mas os impactos não se mostram menores. É verdade que é aberta uma única rua nova – para aliviar a circulação no eixo Norte/Sul da cidade e com o objectivo de libertar o novo traçado, do atravessamento da Praça do Giraldo. Mas a medida, apesar de isolada, é violenta, ao impor uma sequência de demolições a Poente da importante praça<sup>211</sup>. Dir-se-á, sobretudo, que a medida é paradoxal, atendendo ao valor patrimonial que de Gröer reconhece e quer manter em Évora. É o automóvel a vencer, mas com compromissos.

A largura da nova rua que o Autor afirma moderada<sup>212</sup> recorre a um estratagema fundamental para procurar eficácia, que surge segundo uma esforçada síntese com a “(...)

---

<sup>210</sup> “Cada escola está situada de tal maneira, que, mesmo no caso em apreço, de separação total de sexos, uma criança não tenha necessidade de percorrer mais de 400 metros para ir de casa ao estabelecimento de ensino.” Etienne de Gröer (1945b), Op. Cit.: 28.

<sup>211</sup> Embora, como o próprio afirma, “(...) sem que as obras toquem em nenhum dos valiosos monumentos (...)” Idem: 5.

<sup>212</sup> A largura visível é apenas a da faixa de rodagem, com oito metros. Os passeios estão sob o edificado e possuem quatro metros, de ambos os lados da rua. Vd. Idem, Ibidem.

escala tão pequena da cidade antiga” (IBIDEM: 5). A dar-lhe corpo, os passeios são propostos sob arcadas, inseridos no interior dos volumes de construção (imagem 16 do Anexo II<sup>213</sup>): arquitectura e circulação fundem-se num resultado que pretende atender tanto à velocidade da circulação mecanizada como à preservação do “(...) carácter artístico e tão pitoresco da antiga cidade de Évora” (IDEM: 8). Dois factos ressaltam. É necessário reter que se trata de *a nova grande artéria*. Isto é, de Gröer, ao classificá-la desse modo, define-a segundo fundamentos que definitivamente se reportam ao automóvel, mas sem que deixe de atender ao ambiente e escala espacial da cidade.

Quanto ao significado para a cidade, a artéria em causa dilata-se e amplia o sentido que configura: ao assumir e reforçar o papel de condução do trânsito no interior da muralha, conduz à Central de Camionagem, e, assim, associa-se à conquista de novos significados. De resto, estes significados são diversificados por vários usos que, mais uma vez e de igual modo, se articulam com o automóvel. Ou seja, reiteradamente, é construída uma síntese, nova, a que as vias de acesso se oferecem como instrumentos de acção. Por outro lado, a artéria será, junto com a Praça do Giraldo e com o eixo que atravessa este espaço (na direcção Norte/Sul), um dos novos suportes comerciais de Évora. Concluindo, a reunião de características permite vê-la associada à reconfiguração semântica da cidade, operada sobre a deslocação funcional que se motiva com o novo meio de transporte. Igualmente significativo é o facto de a mesma se associar, também pelo seu papel, aos mais significativos espaços urbanos. Assim – em síntese –, podemos dizer que obedece a procedimentos que domesticam o automóvel e o oferecem a entendimentos vários: este veículo, tanto serve as velocidades mais elevadas e destacadas do tecido urbano, como corre devagar e segundo a polissemia urbana.

Em contraste, os restantes alargamentos dentro da muralha, considerados secundários e pouco importantes, não merecerão a mesma atenção, nem imporão feridas semelhantes. A explicação é simples: de Gröer ressalva a qualidade e riqueza patrimonial locais. O

---

<sup>213</sup> Vd. nota 208.

Urbanista evidencia a qualidade do ambiente das ruas que reconhece na sua *estreiteza*<sup>214</sup>, ainda que, como refere, pouco prática para a circulação rápida. “A beleza paga, dizem os americanos (...)” – acrescenta. Tem maior peso, portanto, o entendimento de Évora como *cidade-museu*<sup>215</sup>, bem como “(...) os verdadeiros quadros pitorescos e alegres (...)” (IDEM: 9)

Alguns acertos, pontuais, para melhorar a circulação em locais mais circunscritos da cidade, não deixam de ser considerados (mas com muito menor importância). A importância da circulação realizada de modo rápido permanece como preocupação constante. Mesmo que as opções não lhe dêem satisfação plena, de Gröer não deixa de a colocar em evidência ou de apresentar bons motivos para se furtar a condições que a efectivem ou permitam. Equaciona-a – é certo – mas afasta-se dela. No que respeita ao automóvel, movimenta-se, desse modo, dúplice, num jogo de opostos, com expressão de paradoxos. Um claro exemplo será um conjunto edificado junto de uma igreja da cidade. Só a transcrição das palavras do Autor permitirá entender o total envolvimento de de Gröer a favor da preservação dos aspectos patrimoniais.

“Há em Évora um conjuncto [*sic*] muito lindo que se encontra contíguo á Igreja de S. Salvador e que está ligado ao aqueduto romano.

(...)

Queria muito defendê-lo porque tenho a certeza de que a escala do aqueduto e a da igreja podiam parecer mesquinhas se estes [*sic*] monumentos fossem desnudados e se lhes fosse tirada a vizinhança, tão favorável para eles [*sic*], destas casas muito pequenas. Além disso a cidade perderia um sítio pitoresco sem que seja obtido pela demolição daquela fila de casas, qualquer melhoramento apreciável da circulação. Com efeito, sendo os dois arcos juntos de forma de angulo recto e não devendo ser destruídos, a circulação tem de ficar sempre defeituosa neste [*sic*] ponto” (IDEM: 10).

---

<sup>214</sup> Terminologia no original, Vd. Idem, Ibidem.

<sup>215</sup> Terminologia no original, Vd. Idem: 8.

Observa-se que, apesar de um certo avanço no modo como aprecia o valor edificado a partir do significado do conjunto e não do objecto isolado<sup>216</sup>, a concepção das ideias está muito marcada pela óptica do pitoresco, do pequeno gesto sedutor – “(...) o seu carácter antigo e encantador (...)” (IDEM: 19). É esta visão que se opõe à afirmação com maior fulgor, do outro pólo de abordagem – o automóvel – sem, contudo, o reprimir totalmente ou de limitar o surgimento de sinais de um novo tempo.

Também em Évora – e de um modo que ajuda a situar o Autor e as suas opções – de Gröer dita a perda de importância do caminho-de-ferro, posto em causa pela circulação por estrada: os comboios, lentos e raros – como diz – não poderão competir com o apelo que – com o seu entendimento e meios – a deslocação rodoviária coloca em acção.

A verdade é que a procura do ambiente pitoresco, mesmo quando tomadas medidas com vista à transformação das ruas – facilitadoras da circulação –, é elucidativa quanto à importância desta visão mais conservadora e afasta soluções definitivas ou heróicas. Se, novamente, observarmos a actuação em Braga, reforça-se uma actuação atávica que de Gröer nunca rompe, pesem embora outras opções mais audazes. O Urbanista trabalha nessa cidade do Norte salientando o valor patrimonial do centro histórico, um partido que o leva a colocar a tónica na necessidade de preservação do ambiente construído, carácter e definição encontrados. E é assente neste espírito que recomenda o restauro das ruas e da arquitectura; a sua orientação é tão forte que aponta como desejável – embora impossível – a demolição de todas as construções do século XIX e XX que coloquem em causa o que se pretende preservar com o plano. Assim, no interior da cidade, o plano não vai além de um conjunto de medidas com vista à correcção de alinhamentos de fachadas, de coberturas, prolongamentos de arcadas, demolição de casas de banho (junto da torre de menagem), colocação de arbustos em fachadas e muros e, como corolário, de uma aproximação mais atávica:

---

<sup>216</sup> “As pequenas casas antigas não são todas obras-primas, mas o seu conjunto constitui o encanto das ruas de Évora e são elas que servem para dar um acompanhamento harmonioso aos monumentos.” Idem, Ibidem.

“todas as construções novas deveriam ser construídas num dos estilos antigos característicos para Braga. Arquitectura do século XIX e do século XX deveriam ser aqui excluídas. Fantasias poderiam ser admitidas para os rész [sic] do chão ocupados por lojas e cafés” (IDEM, 1942: 15).

Em síntese – e sem que o Anteplano de Évora obedeça a uma estrutura clara, mas a um traçado pitoresco, enrolado sobre si mesmo –, a presença do automóvel faz-se sentir como instrumento para conferir forma à cidade (mesmo que este facto não seja imediatamente reconhecível ou evidente). Com efeito, dá-se conta que de Gröer nunca chega a colocar em causa o automóvel e, pelo contrário, torna-o presente e regular no discurso e na prática urbanísticos; e destes sobressai, sobretudo, uma paradoxal ideia de modernidade, que se acentua com a proposta de um aeroporto, tema que nos conduz ao Plano de Tomar e aproxima diversos autores no voluntarismo e crença no transporte rápido e mecanizado, como indutor de mudanças profundas no território construído e na vida.

Com efeito, basta atender às palavras do Urbanista anos mais tarde, para perceber como todas as análises e projecções se processaram de modo voluntarista e crente – crente numa ideia e na subsequente construção de um modelo de desenvolvimento ou de progresso a partir dessa ideia. Convocando as palavras, tudo é mais claro:

“(…) basta ver a quantidade diminuta dos passageiros de 1ª classe na automotora de Lisboa a Évora para pensar que a era dos transportes aéreos, nessa parte do território, ainda não chegou”<sup>217</sup>.

Em conclusão, Évora volta a mostrar-nos como as preocupações patrimoniais e o conservadorismo, subsistindo, não chegam a submeter-se ao automóvel, sem que, tão-pouco, o neguem. O Homem em movimento é enaltecido, como testemunho de uma realidade diversa: o tempo, com apologia, é já o dos viajantes ao volante – e o espaço urbano reflecte-o.

---

<sup>217</sup> A afirmação é produzida na página 12 do documento escrito que acompanha a revisão do Ante-plano, no contexto de resposta às críticas formuladas pelo Conselho Superior de Obras Públicas. O documento não se encontra datado, mas corresponde à revisão do plano original e faz perceber, pelo conteúdo, que é datável de próximo de 1960. Encontra-se na mesma pasta que contém as restantes peças escritas e desenhadas.



**Episódios significativos de espacialização urbana a partir do automóvel**  
os Planos Gerais de Urbanização [1934 -1960]

**Imagem 13** – Anteplano Geral de Urbanização de Viseu; Planta de Urbanização – esc. 1/2000.



#### 4.1.2.4 Anteplano Geral de Urbanização de Viseu – 1950

---

O Anteplano Geral de Urbanização de Viseu deve autoria a João Aguiar<sup>218</sup>.

A morfologia (exposta nos desenhos) mostra um traçado radial, convergente no centro. É uma configuração, como um novo vinco, imposta territorialmente a partir das também novas vias de circulação.

O anel envolvente destaca-se e articula as novas avenidas e penetrações urbanas. A nova escala replica nos novos eixos urbanos pelo interior da cidade.

A aproximação que Aguiar realiza pretende construir uma metodologia que procura na objectividade parte do suporte. Mas os dados estatísticos que expõe funcionam apenas como álibi. A criação de uma cidade que se pretende na era do automóvel corresponde a uma antecipação desejada, e a quantificação do número de veículos automobilizados – que é exposta no *Inquérito* que precede a elaboração do plano –, ambiciona construir essa objectividade, é verdade (que dá força às ideias), mas – percebe-se – é prévia a qualquer inquérito. Os dados entram no detalhe de quantificar o número de motos, camionetas e ligeiros no concelho e na cidade<sup>219</sup>, ou de licenças emitidas para carros de bois e bicicletas<sup>220</sup>, mas não são tratados. Lê-se, portanto, que estão no texto apenas como um testemunho manipulado. Apresentá-los é dizer que a cidade a construir tem que representar um corte. O paradigma tem que ser outro, que se molde de acordo com o tempo que as estatísticas já testemunham ou indiciam.. Mas a forma urbana ou os espaços que se constroem não se fazem depender dos números apresentados.

---

<sup>218</sup> O plano tem início em 1947.

<sup>219</sup> Em 1949 existem em Viseu e no concelho, respectivamente: motos – 17 e 27; Camionetas – 77 e 105; automóveis ligeiros – 256 e 326.

Vd. João Aguiar (1950) – **Inquérito**. in Peças Escritas da Revisão do Ante-plano Geral de Urbanização de Viseu. Lisboa: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano: 59.

<sup>220</sup> Vd. IDEM: 60.

É no corpo da Memória Descritiva que a viragem para um novo tempo surge mais nítida. Em *Considerações gerais sobre a cidade – Programa*<sup>221</sup> – Aguiar põe em relevo um facto que passou a ser determinante para o tecido urbano, em termos genéricos, e que o vem condicionar bastante: Viseu “(...) é importante cruzamento de várias estradas”. (AGUIAR, 1950: 84). No contexto, o Autor faz a caracterização das comunicações que ligam a cidade ao restante país – atravessando-a<sup>222</sup> – bem como dos transportes que ali existem ou que ali têm origem ou fim.

Se o tipo de localização, bem como a relação que a cidade assume com as estradas se revelaram sempre de importância capital, assumem, na era do automóvel, uma acuidade ímpar. Na verdade, a cidade, após cada palavra revelada sobre o seu estado pré-plano, põe em evidência um espaço urbano que se encontra em desajuste com as solicitações de um novo tempo. No seu centro, a realidade é semelhante: “os arruamentos em torno da Sé (...) mantêm hoje, no seu maior número, as mesmas características (...) [iniciais e] têm reduzida largura” (IDEM: 85).

Em contraste com esse passado indesejado, o presente dá outros sinais.

“Novas artérias inter urbanas e o caminho de ferro promoveram o progresso da cidade pela facilidade de desenvolvimento comercial, estabelecimento de feiras, etc...”<sup>223</sup> (IDEM, IBIDEM).

Antevê-se, portanto, uma deslocação de olhar e interesse para análise e compreensão do espaço urbano, que se vai estabelecer segundo novos parâmetros.

---

<sup>221</sup> Título de uma das secções do texto. Vd. João Aguiar (1950) – **Memória Descritiva**. In Peças Escritas da Revisão do Ante-Plano de Urbanização de Viseu. Lisboa: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano: 84.

<sup>222</sup> Cf. Idem: 51-52.

<sup>223</sup> Segundo acrescenta o Autor, é a rede de estradas e a actividade comercial da cidade que motivam a origem da feira que tinha realização, originariamente, a 23 de Abril. Cf. Idem: 88.

O período é, contudo, de contradições. Apesar de identificada a vocação do novo tempo, são reconhecidos entraves para a assumpção plena de um modelo ou ideia de espaço urbano:

“os acessos inter urbanos, embora assegurados, não permitem com facilidade atingir-se o centro cívico, dadas as suas reduzidas larguras que não comportam o intenso tráfego moderno de veículos automóveis, misturado com o tráfego de tracção animal que ainda se mantém através das ruas de Viseu” (IDEM: 89).

A antinomia que sobressai coloca-se entre os conceitos fundamentais expressos – *intenso e moderno* opõem-se ao atavismo de formas de transporte desajustadas – e, elástica, a contradição atinge o âmbito local: “os acessos intra urbanos também se não fazem com facilidade, pelas mesmas razões” (IBIDEM). Para ser ainda mais claro, Aguiar avança no único sentido que as afirmações produzidas lhe permitem, sem querer deixar outras saídas ou opções. Não lhe interessa outro caminho que não seja o de uma era que entre em contraste e ruptura com o período precedente. O espaço urbano tem que ser outro e “a rede arterial da cidade precisa de ser melhorada no sentido de satisfazer as exigências dos intensos tráfegos inter e intra urbano que se verificam” (IBIDEM). Acrescidamente – no reconhecimento de novas necessidades, de novos usos do território, de novas actividades económicas e de lazer, e na procura de adaptação à realidade em afirmação que se deseja potenciar –, outras palavras são vitais para perceber até que ponto a realidade cede perante enquadramentos diversos:

“destacam-se os acessos ao Adro da Sé que precisam ser estudados de modo a satisfazer o movimento turístico provocado por este notável núcleo cultural e artístico” (IDEM, IBIDEM).

A conclusão surge-nos prontamente. Observa-se determinação para romper com quadros de vida estabelecidos e contextos físicos patrimoniais que possam ser limitadores para as potencialidades que o automóvel transporta no seu movimento. É significativa, também, a

diferença estabelecida entre o centro – a *Cidade Velha*<sup>224</sup> – e as outras áreas urbanas: no primeiro, a vida é insalubre, em contraste com o Bairro de Massorim, bem como com os troços de estradas integrados na cidade, onde reconhece estarem “(...) satisfeitas boas condições de higiene e salubridade nas habitações” (IDEM: 90).

Aguiar constrói, pois, uma dicotomia entre o tecido antigo e as extensões ao longo da estrada: as segundas, mais aptas a lidar com condições de vida actualizadas e segundo *standards* recomendáveis.

Num outro âmbito, mas que permite manter o discurso na convergência com uma apologética, Aguiar convoca, para o discurso, a indústria de transportes e o contraste que esta estabelece com o tecido urbano:

“ A indústria de transportes está muito desenvolvida no distrito, sendo elevado o número de carreiras de camionettes.

[Contudo,] o local de início e terminus das carreiras de Carregal do Sal, Castro Daire, Ceia, Gouveia, Guarda e Lamego, é o largo de Santa Cristina, que não se encontra urbanizado em condições de comportar o intenso tráfego a que está sujeito, apesar das suas amplas dimensões.

Outro local é o Largo Major Monteiro Leite, junto à Avenida Emídio Navarro, de área insuficiente para comportar o número de camionettes de Satão, Aguiar da Beira, Moimenta da Beira, Trancoso e Sernancelhe que ali chegam e partem” (IDEM: 93).

Em conclusão, Aguiar pretende afirmar um desajuste entre os usos que se afirmam e a cidade que os suporta, se construiu e chegou à época do plano. Consequentemente, Aguiar deseja pensar a cidade de um modo mais articulado, o que, no contexto, significa estabelecer relações entre usos, espaços e com as estradas. Significativamente, a *central de camionagem*<sup>225</sup> deve ser, segundo o próprio, “convenientemente localizada” (IDEM,

---

<sup>224</sup> Aguiar divide a cidade entre a Cidade Velha e os Bairros modernos. Vd. Idem: 90.

<sup>225</sup> Terminologia no original. Vd. Idem: 93.

IBIDEM), o que significa atender à implantação do centro cívico, da feira, da estação de caminho-de-ferro e das estradas nacionais<sup>226</sup>.

A ideia de falta de articulação entre os diversos progressos e modos de usar a cidade conduz o Autor à constatação de que também no que se refere aos *espaços livres públicos*<sup>227</sup> a urbe está cindida e em falta de sintonia com o tempo. Aguiar expressa-o com o julgamento de que os vários “(...) locais não têm área suficiente nem o recato exigido a parques de recreio e repouso, visto pertencerem a Praças de grande tráfego”<sup>228</sup> (IDEM, p, 94).

Noutro extremo, mas como *outra face da mesma moeda*, encontramos a falta de utilização de outros espaços por insuficiência de ligações e de acessos convenientes. O mais significativo de todos é salientado por Aguiar:

“com referência especial, cita-se o Parque do Fontelo que é normalmente pouco frequentado pela população de Viseu que não o considera acessível em condições de comodidade e rapidez” (IBIDEM).

As ideias que manifesta são convergentes com as aspirações da Câmara Municipal de Viseu e demonstram uma sintonia de esforços que lhe permitem actuar dentro de princípios que moldam também outros planos.

“A Câmara Municipal vem solicitando o Plano Geral de Urbanização para resolver em definitivo os vários problemas, nomeadamente comunicações inter urbanas, acessos (...) acessos ao Estádio Municipal e Parque do Fontelo (...)” <sup>229</sup>(IBIDEM: 96).

---

<sup>226</sup> Vd. Idem, Ibidem.

<sup>227</sup> Terminologia no original. Vd. Idem: 94.

<sup>228</sup> Estão em causa a placa ajardinada da Praça da República, o Campo da Feira e o Campo de Viriato, os largos de Santa Cristina e de Alves Martins e a Praça Mouzinho de Albuquerque. Vd. Idem.

<sup>229</sup> Além de outras matérias, ligadas com a expansão da cidade, com a sua higienização, com o centro cívico, com a valorização da Sé e com a implantação de alguns equipamentos. Vd. Idem: 96.

A citação é uma manifestação de intenções e, acrescidamente, afirmação do desejo de uma realidade distinta e declaração do papel que se atribui ao automóvel: o espaço urbano tem que lhe dar resposta e moldar-se para o acolher em função da sua rapidez, eficácia e da pertinência deste veículo manter independência e capacidade de encurtar distâncias.

Indo ao encontro destas ideias, Aguiar afirma:

“a cidade de Viseu é, pelo número de estradas que nela se iniciam e pela Estrada Nacional nº 2 que a atravessa um nó rodoviário muito importante” (IDEM: 105).

Avança com essas palavras – salientando uma realidade que, de todo, não lhe desagrada, mas lhe dá argumentos – avança, dizíamos, na direcção de um conjunto de críticas que lhe permitirão ganhar espaço para construção de um discurso mais sólido, contrastante com um contexto insatisfatório e indesejável.

“O Tráfego inter urbano ao qual se junta o da própria cidade de Viseu e o que a procura é intensíssimo. E como ele converge no núcleo central da cidade, nota-se congestionamento que prejudica não só o tráfego inter urbano como o intra urbano” (IDEM: 105).

E para que não restem equívocos quanto às motivações, Aguiar profere, lacónico: “O trânsito em Viseu, pode considerar-se o problema mais importante a resolver” (IDEM, IBIDEM).

As convicções, fortes, conduzem o Autor a um tema recorrente. Referimo-nos ao trânsito interurbano: é mais uma vez demonstrativo da segmentação da circulação e da sua respectiva divisão em categorias. E esta matéria cruza-se com uma outra, respeitante ao tecido urbano. As transformações são necessárias, mas não surgem impostas a todo o custo, nem se sintonizam com outras intervenções mais radicais, do mesmo arquitecto: em Viseu, mostrar-se-á, senão mais conciliador, mais reticente em impor graves feridas. Fá-lo com consciência das limitações:



“não sendo fácil manter o trânsito através da Cidade de Viseu, cujas ruas não oferecem possibilidades de alargamento pelo elevado valôr [sic] das construções que as marginam e pelos numerosos cruzamentos que apresentam, a mais conveniente solução consiste em desviar para uma Periférica da Cidade o trânsito inter urbano” (IDEM, IBIDEM).

Aguiar encontra motivação patrimonial no empenho para evitar o atravessamento do centro por automóveis e, assim, “com a construção da Periférica da Cidade, parte do Trânsito que hoje percorre aquelas ruas é desviado para esta artéria” (IDEM: 124). O Autor lança, aliás, meios e acções para evitar que também o trânsito intra-urbano atravessasse o centro cívico da cidade<sup>230</sup>. A limitação de estacionamento aparece como uma medida articulada com esta intenção: estacionamento e circulação surgem como *duas faces da mesma moeda*, isto é, são encarados como dependentes quando se trata de equacionar o uso dos espaços pelo automóvel. Em suma, as necessidades de espaço e de o adaptar a uma realidade em mudança determinam novas formas e dimensões.

A nova via de circunvalação, num outro registo, acumula a particular característica que lhe sublinha a importância de “(...) limitar terrenos para a expansão de Viseu” (IDEM: 105-106). Mas a acção que exerce sobre a forma urbana faz-se sentir de modo mais imediato através da configuração de um traçado radiocêntrico: “cruzar-se-á com as seis penetrações intra urbanas existentes originando um esquema de cidade tipo radial centrica” (IDEM: 106).

Por esse dado e pelo que nos é dito em relação ao universo interno e externo da cidade, vemos que o conjunto dos dois tipos de vias em que, uma vez mais, a circulação é dividida, contribui – também aqui – para encontrar princípios morfológicos. Basta observar que, de acordo com os parâmetros-base em que o traçado se consubstancia, a permeabilidade, selectiva, a partir do volante é perseguida:

---

<sup>230</sup> Cf. Idem: 124.

“as ligações intra urbanas, isto é, as penetrações na cidade, serão estabelecidas de modo a atingir-se o centro cívico (Praça da República e ruas próximas) onde se encontram o comércio e principais instalações oficiais, colectivas e de interesse histórico e turístico” (IDEM: 107).

Estas vias estabelecem-se, com vimos, a partir do enlace com a *via periférica* e partindo do princípio de que algumas artérias existentes podem ser aproveitadas para o que, de forma grave, Aguiar considera a “(...) resolução de tão importante problema” (IBIDEM): a resolução dos acessos. Novos dados fortalecem a argumentação:

“a Rua Periférica da Cidade e as Penetrações intra urbanas que confluem na Praça da República, dividirão a cidade em cinco grandes áreas, distintas, com características bem definidas e onde se encontram interesses de carácter geral cujos acessos precisam de ser estudados” (IDEM: 119).

[Prosseguindo,] “as artérias de penetração terão os cruzamentos indispensáveis para estabelecer as comunicações às áreas que limitam” (IDEM, IBIDEM).

Do conjunto das afirmações percebe-se, com efeito, que o modo como o esquema arterial é traçado estrutura os diversos sectores da cidade e configura o limite desta: a necessidade de cruzar os interesses funcionais e de uso urbano com os acessos para lhes dar satisfação consubstancia-se, pois, como imperativo morfológico.

No mesmo âmbito, a Cidade Antiga ficará limitada por um anel de circulação que a contém e lhe garante acesso<sup>231</sup>. Aqui, em complemento, observa-se um subsistema dentro da cidade, que se estabelece segundo moldes idênticos. Isto é, trata-se de um traçado radiocêntrico que permite penetrar na zona e que é realizado a partir de alargamentos e rectificações nos arruamentos – serão sacrificados edifícios arruinados e sem valor histórico. O traçado é – induz-se – mais importante do que essas marcas do passado, fora de tempo. A conclusão é rápida e simples: o automóvel tem de chegar a todos os pontos, dominando sobre toda a cidade, moldando-a.

---

<sup>231</sup> Cf. Idem: 119.

A revisão do plano, em 1959, vem acentuar muitos destes conceitos, com reforço da segmentação, da hierarquia e das classes em que se dividem as circulações. A classificação proposta divide-as em três classes (*atravessamento, acesso ao centro e local*). E dentro do espírito ordenador, as vias são separadas noutras tantas subdivisões: interurbana, urbana e residencial (AGUIAR, 1959: 166). O processo é acompanhado pela definição dos perfis tipo das ruas (IDEM, 1950: 184-86), seguindo os conceitos propostos e os diversos fins.

Outros dados relevantes são expressos a propósito da circulação intra-urbana. Regressando à proposta inicial, vemos João Aguiar estabelecer um desacordo com a Junta Autónoma das Estradas e contrariar o traçado estabelecido para a via Periférica. Aguiar nega o alargamento da Rua Alexandre Herculano, pretendido pela JAE, à custa de 29 edifícios. Além de o considerar demorado, caro e desajustado face às necessidades de habitação de Viseu<sup>232</sup>, assevera que do ponto de vista viário não é a solução adequada. Declara-o de modo directo,

“(…) atendendo ao seu terminus [*sic*] encastrado no núcleo central do cruzamento de três artérias de tráfego local intenso, considerado como um dos pontos de maior congestionamento de Viseu” (IDEM: 108).

Em contraste, afirma:

“a resolução do problema consiste na construção de uma artéria sensivelmente paralela, a poente da Rua Alexandre Herculano, e que terminará na Praça da República” (IDEM, IBIDEM).

Mas, negando as demolições – facto a sublinhar no Autor –, Aguiar propõe uma nova via de 20 metros, mais eficaz, portanto, do que os 18 metros que a JAE conseguiria com o alargamento e com o acréscimo constrói mais um argumento a seu favor e da sua actuação.

---

<sup>232</sup> Cf. Idem: 107-108.

Aguiar está motivado pela fluidez do trânsito automóvel e empenhado em evitar graves pontos de conflito das artérias e dos cruzamentos<sup>233</sup>.

É a mesma preocupação que preside à articulação do arruamento em questão com um dos pontos notáveis da cidade – a Praça da República – e comanda a interacção com o edifício de um antigo convento. Ao propor a demolição do edifício, o Autor é assertivo:

“o seu aproveitamento [do convento] seria dispendiosíssimo e não permitiria um bom traçado da Avenida, nem um arranjo equilibrado da frente Sul da Praça” (IDEM: 109).

Devemos sublinhar que Aguiar vê a praça como um espaço notável da cidade. O dado é relevante: permite concluir que o património não deve opor-se à composição espacial e dos traçados e ao desenvolvimento da cidade, que deverão processar-se segundo regras equilibradas de desenho e de eficácia.

No julgamento de Aguiar, entram outros factores, factores esses que ajudam à formação da decisão e que a fazem evoluir para o âmbito da representatividade e do simbolismo. Falamos de parâmetros que se suportam e dão ênfase em e a novos usos e formas de viver a cidade. Assim, a rua A, proposta, é pensada como *a solução* – com o seu traçado alternativo – porque “conduz o trânsito de turismo a uma ampla praça, a mais importante de Viseu” (IDEM, IBIDEM): a Praça da República. O redesenho junta ali, portanto, espaço urbano, circulação em tempos livres, lazer e deleite (o turismo), num novo sistema a que o automóvel confere sentido.

O tratamento de outras importantes penetrações intra-urbanas coloca questões diversas e de outro modo.

O Autor reconhece ser insuficiente a largura que a Rua Formosa (localizada no centro) oferece para conduzir ao centro da cidade e para “(...) comportar o trânsito proveniente de Mangualde” (IDEM; p. 111). Verifica-se aqui um outro problema que – ao olhar de Aguiar

---

<sup>233</sup> É este o propósito que o move na chegada do arruamento em apreço à Praça da República. Vd. Idem: 108.

– se mostra agudo, isto quando a percepção da circulação se coloca num patamar de difícil convivência com outros usos da cidade:

“os passeios do núcleo central são estreitos e insuficientes para comportarem o trânsito de peões provocado pelo comércio (...)” (IDEM: 105).

O alargamento da rua é, ainda assim, rejeitado. O custo e o esforço implicados mostram-se de defesa impossível<sup>234</sup>. A escolha recai sobre outro espaço: o Autor projecta o alargamento da Rua da Vitória até ao Largo de Santa Cristina. Com a alternativa, Aguiar introduz uma outra variável no tratamento e escoamento do tráfego: a circulação de sentido único que surge dividida entre este arruamento e a Rua Formosa. A acção é, sem qualquer dúvida, motivada pelo automóvel e nasce a partir das suas necessidades: apesar de não estarem em causa, neste particular, medidas de grande radicalidade, o espaço urbano é equacionado com um novo sentido que se reporta ao novo modo de circular, mais intenso, com maior rapidez e segundo regras próprias, já não tão flexíveis como as dos anteriores meios de transporte. O automóvel impõe, com efeito, canais precisos e o volume de circulação que determina (potencialmente) sugere rigor e precisão no desenho dos espaços urbanos. A opção por vias de sentido único é, pois, uma medida adicional e molda transformações específicas na percepção urbana: a distância mais curta já não é o modo de chegar de um local a outro. O Autor não crê, todavia, que medidas deste tipo sejam duráveis. Apenas nos anos próximos do da decisão acredita que produzam efeitos positivos:

“(...) se atendermos ao desenvolvimento do comércio e inevitável aumento de número de veículos é de reear que este conjunto de arruamentos, Rua Formosa, Rua da Vitória, Rua Cinco de Outubro, respectivamente com 8,5 metros, 12 metros e 11,5 metro de largura, não satisfaça o tráfego local de peões e veículos e o de penetração inter urbana proveniente de Mangualde, que é uma das mais concorridas” (IDEM: 111).

---

<sup>234</sup> O Autor sustenta-o a partir de uma afirmação-chave: “pode mesmo afirmar-se que és esta a mais importante artéria comercial de Viseu, dado o elevado número de lojas, café, restaurante e bancos que se encontram instalados nos edifícios que a marginam de um e outro lado.” Idem: 111.

Como se deduz, as larguras das ruas citadas mostram dimensões que se vêem como limitadas no contexto em mudança. Mas, evitando acções de esvaziamento, Aguiar propõe uma solução conciliadora e sem radicalidade. Suporta-a com a via periférica (a partir da EN Nº 16<sup>235</sup>; Mangualde), ou seja, o realismo – e antinomia entre esta via e as ruas citadas – é, como alternativa, a nota dominante da operação, marcada por algum afastamento relativamente a outros âmbitos e a um ideário ou doutrina claros quanto à afirmação do automóvel. Afirma-se um contexto diverso, marcado, portanto, pelo compromisso.

Também no que se refere a outras penetrações intra-urbanas, o Autor manifesta preocupação de ligação ao centro e à Praça da República, que realiza através de rectificações, alargamentos e ramificações de ruas existentes<sup>236</sup>. Faz sentido destacar os esforços para estabelecer a ligação entre as zonas alta e baixa da cidade: esta ocorre por substituição dos antigos arruamentos por um novo, mais largo e eficaz, abandonando as circulações em sentido único<sup>237</sup>. A medida tem um significado preciso em convergência com todas as outras opções: Aguiar sente-se em uma nova era, que reconhece e pretende consolidar, em ruptura com os anteriores esquemas de circulação, já insuficientes. Com a mudança, a cidade fica percorrível em moldes inteiramente novos: o automóvel não poderá lidar com limitações que anteriormente não se afirmavam – ou não se faziam sentir de modo tão notório – e, assim, este veículo impõe transformações inadiáveis para manter a cidade utilizável e dotada de sentido.

A penetração a partir do exterior, de Nelas, oferece às comunicações intra-urbanas um reforço argumentativo. Muito moldada pela percepção não objectiva da realidade, a preocupação com um troço da Estrada Nacional Nº 337 – compreendido entre a Rua Periférica e o Largo do Hospital – é significativa pela aproximação fenomenológica e pelo condicionamento que, assim, provoca na apreciação da circulação, sobrevalorizada. Segundo Aguiar, o troço em questão é problemático:

---

<sup>235</sup> Cf. Idem: 112.

<sup>236</sup> Ligação da Estrada Nacional Nº 337 e Rua 28 de Maio, Vd. Idem: 115.

<sup>237</sup> Cf. Idem: 118.

“(…) não tem condições para se conservar como penetração intra urbana. Passa junto do edifício do Hospital o que se considera grave inconveniente para aquele estabelecimento que exige independência e socêgo [sic], impossível de conseguir-se com uma artéria tão movimentada como esta penetração” (IDEM: 115).

Mas os contributos tanto para o ambiente, como para circulação, deverão ser objecto de um filtro interpretativo. Para evitar impactos que lê subjectivamente na circulação, o Projectista propõe outras medidas e traçado<sup>238</sup>, é certo, mas o que, sobretudo, importa reter, ultrapassa-os: a terminologia e a expressão usada são demonstrativas de um olhar alinhado com um sentido subjectivo e apologético de transformação da cidade e da vida, que, de resto, marca toda a actuação e adquire um peso enorme no conjunto das limitações elencadas e das soluções propostas. Assim, a artéria tão movimentada é abandonada e o sossego conseguido. No processo, destacamos o duplo contributo que o traçado alternativo garante: a melhoria do trânsito funciona, dualmente, como instrumento de defesa da vida em relação aos efeitos da circulação e vice-versa. É uma interpretação que extraímos directamente das palavras do Autor:

“o recinto do hospital é alargado até ao novo troço projectado, constituindo-se uma ampla zona de protecção e defesa das instalações hospitalares” (IDEM: 115-16).

Nas palavras, salientamos a maior eficácia ganha pelo trânsito. É a grande conquista da defesa em relação ao automóvel.

No plano da hierarquização, as vias não se limitam a dar cumprimento às duas grandes categorias atrás referidas. A cidade é organizada segundo padrões de reserva relativos às perturbações impostas pelo automóvel.

---

<sup>238</sup> Vd. IDEM: 115-119.

“[Nos bairros habitacionais] os arruamentos projectados terão características residenciais e destinar-se-ão unicamente ao trânsito local” (IDEM: 166).

Esta reserva de intimidade faz parte de uma consciência que se manifesta também a propósito do uso dos espaços públicos e num esforço de segmentação da cidade que a pretende hierarquizar a partir, mais uma vez, dos impactos da circulação. O Largo Alves Martins constitui – também ele – um exemplo desse desejo de ordem pelo que convocamos a limitação que ali se lê, se pretende reduzir e advém do automóvel:

“(…) junto de Santa Cristina é o de maior área mas não possui o recato necessário visto ser ali que têm início e terminus [sic] o maior número de carreiras de camionettes” (IDEM: 169).

Todo o desejo de arrumar o espaço em diversas categorias atravessa o conjunto das opções. Recuperamos a importância da terminologia usada: está omnipresente e atravessa os diversos conceitos que dão corpo às ideias. Fazêmo-lo para sublinhar a relevância que o automóvel assume na determinação dos modelos de cidade que se cruzam.. A localização do Liceu, suportada pela Rua H, é a todos os títulos exemplar. Este arruamento “(…) constitui o eixo desta ‘Unidade de Vizinhança’ “ (IDEM: 120). A referência a este método de sectorização da cidade está presente nas palavras e não deixa dúvidas: a assumpção de um modelo que só faz sentido na esfera do automóvel é um partido assumidamente referido e integrado.

Na esfera das opções, é sem surpresa que emerge a associação entre o automóvel e as funções urbanas. A rua B “(…) com seus amplos passeios e rodagem central tem condições para ser uma artéria comercial” (IDEM: 130). Este tipo de relação e interdependência, reforça, em termos marcadamente novos, a hierarquização viária:

“(…) Verifica-se a tendência do comércio em instalar-se nas artérias intra urbanas e a sua concentração no núcleo central de Viseu servindo zonas residenciais anexas” (IDEM, IBIDEM).



No mesmo âmbito, acham-se outros contributos para determinação da consciência da cidade da nova era. A aplicação de uma unidade de medida para análise da cidade parte sempre do automóvel e da capacidade que os espaços urbanos apresentam, ou não possuem, para lhe dar acolhimento. Falando da zona central e da capacidade que esta revela para a apropriação pela vida urbana, Aguiar declara:

“(...) esta área da cidade acha-se hoje muito congestionada pelo tráfego que a percorre, o qual prejudica e põe em perigo a vida dos peões” (IDEM: 124).

As novas preocupações apresentam-se como elementos-chave das opções, e o novo desenho urbano da Praça da República pode ser apresentado como síntese das apreensões de Aguiar. Ali se juntam motivações para conjugar circulação automóvel, movimento de peões, estacionamento e usos urbanos, segundo uma organização global. Ou seja, com o automóvel, os significados ampliam-se. A polissemia urbana é alargada e outro cuidado surge na arrumação e organização nos espaços, mais complexa e dotada de soluções específicas.

“A Praça da República precisa ser urbanizada de modo a atender ao tráfego que hoje e de futuro a procurará, a função primordial que desempenha na vida da cidade.”

(...)

“As ruas que limitam a placa central, entre a Câmara Municipal e os edifícios fronteiros, têm uma largura insuficiente para o movimento de sentido único e uma zona de estacionamento para automóveis junto da referida placa (...).”

(...)

“Os passeios exteriores da Praça são insuficientes, com larguras variáveis de 1,0 a 1,5 metros, para o trânsito de peões que os percorrem.”

(...)

“ [Assim] apresenta-se um arranjo que prevê passeios de 5 metros de largura, arborizados e uma rodagem em torno da placa central com 6 metros de largura, e um parque de estacionamento junto da fachada Sul da Câmara Municipal para, aproximadamente, 35 carros” (IDEM: 125).

Novos desígnios acentuam necessidades. O estacionamento, para além de uma função que se articula com outros usos, surge como programa que se difunde como uma evidência<sup>239</sup>. É assim que é previsto “(...) um parque de estacionamento para automóveis, junto da Avenida José Relvas” (IDEM: 174). O seu significado é claro: a cidade obedece ao desejo de um novo paradigma: o do automóvel.

Fechamos esta sequência com uma medida de peso simbólico. Trata-se, aliás, de uma aspiração que a Câmara Municipal pretendia ver satisfeita com a elaboração do plano. Referimo-nos à ligação melhorada ao Parque do Fontelo, que Aguiar concretiza ao evitar o cruzamento com a *Via Periférica* (que, ocorrendo, provocaria, nas palavras do Autor, um grave ponto de conflito). Aguiar projecta uma passagem inferior que fará aproximar a cidade da área verde. E com o gesto sobressai, sobretudo – como com as restantes opções – um modo de ler o espaço que contrasta com a cidade preexistente. É garantido por um significado que se altera juntamente com o modo de a percorrer: a cidade é outra, construída e usada diversamente quando oferecida à dinâmica do automóvel.

Em Viseu, vemos como funções, equipamentos, novos usos, e circulação se unem numa síntese global, a que o discurso sobre o automóvel dá sentido, segundo um aprofundamento de significados e relações. É a polissemia que ganha complexidade e já não se explica sem o novo veículo.

---

<sup>239</sup> Este programa não é uma novidade e está já presente na cidade, juntamente com outros equipamentos ligados ao automóvel: Estação de serviço e reparação de carros (uma); Estação de serviço e recolha de carros (uma); Estação de Serviço e camionettes (uma); Estação de serviço e exposição de carros (uma); carrosserias de automóveis (duas); reparação de automóveis (três); representação de automóveis (seis). Vd. Idem: 79-81.

**Episódios significativos de espacialização urbana a partir do automóvel**  
os Planos Gerais de Urbanização [1934 -1960]

**Imagem 14** – Ante-plano Geral de Urbanização de Castelo Branco; Plano de Apresentação –  
esc. 1/2000.



#### **4.1.2.5 Ante-plano Geral de Urbanização de Castelo Branco – 1945**

---

O Ante-plano Geral de Urbanização de Castelo Branco, também de João Aguiar possibilita uma interpretação não muito distinta da legitimada anteriormente.

Os temas são similares e tratados ao longo dos anos.

A circulação envolvente da cidade é antecipada no plano de 1945 e aprofundado na versão de 1962.

Na versão original, já vários nós (rotundas, sobretudo) articulam as radiais em que se consubstanciam as várias estradas de acesso/saída à e da cidade. Assim, vários pontos focais, espaços singulares (praças e largos) recebem cada uma das ligações a Castelo Branco. E é com base nesses pontos que as várias radiais se unem entre si, no sistema capilar com que a cidade se estrutura.

Neste sistema sobressai um espaço central, junto do núcleo central da cidade. É a Praça do Município.

A definição morfológica completa-se com os contrastes que se consubstancia no edificado. À zona de casas corresponde um traçado mais orgânico; à zona de blocos, aos quarteirões e ao alinhamento do construído atribui-se um traçado mais rectilíneo, mais favorecedor de uma circulação que se objectiva entre diversos pontos da cidade.

Outros sinais óbvios (ruas sem saída – rematadas por pracetas para inverter a marcha dos automóveis – situadas na zona de habitação) são um indicador relevante do modo como o transporte mecânico toma, já, parte das opções de desenho urbano e marca a cidade.

Como tem sido aduzido, é através da escrita que o Autor expõe um pensamento mais claro. Mais uma vez será esta a conduzir-nos ao longo de um processo interpretativo.

Com a Memória Descritiva, é colocada em evidência a nomenclatura habitual para os mesmos tipos de circulação: interurbana (AGUIAR, 1945A: 17) e intra-urbana (IDEM: 37). Ao partir das comunicações do primeiro tipo, o Projectista apressa-se a informar que “a cidade de Castelo Branco é nó importante de ligação de estradas que a atravessam em tôdas

[sic] as direcções”<sup>240</sup> (IDEM: 17). Fá-lo para colocar em evidência um problema recorrente das cidades portuguesas.

“O tráfego pesado, a camionagem e o ligeiro e o de turismo proveniente destas estradas, ao atingirem a cidade utilizam arruamentos que pelas suas dimensões e perfís, dificilmente comportam êsse [sic] tráfego (...)”<sup>241</sup> (IDEM: 22).

A observação está em relação com duas outras: “(...) existe um grande tráfego de camionagem” (IBIDEM: 16); “a população utiliza também os carros de aluguer” (IDEM: 17). A circulação, no entanto, é realizada num contexto em transformação, ainda sem superação da pré-mecanização da mobilidade:

“(...) O transporte de víveres para abastecimento da cidade e produção agrícolas provenientes das regiões circunvisinhas [sic] é feito em geral por veículos de tracção animal (...)” (IDEM, IBIDEM).

Os novos dados são, porém, mais fortes do que o discurso – afirmam uma realidade em mutação e contrária ao arcaísmo afirmado e o Plano será a procura de potenciar e evidenciar, de modo objectivo e claro, um novo paradigma.

As medidas a usar são várias, como veremos.

---

<sup>240</sup> A Estrada Nacional Nº 15 – 1ª liga à Guarda, por Alpedrinha, Fundão e Covilhã; a Estrada Nacional Nº 15 – 1ª, a Portalegre, por Vila Velha de Ródão e Nisa; a Estrada Nacional Nº 14 – 1ª, a Abrantes, por Proença –a-Nova; a Estrada Nacional Nº 14 – 1ª, à ponte internacional de Segura, ligando ainda a Idanha, Monfortinho e Penamacor; a Estrada Nacional Nº 40 – 2ª, com Coimbra, por Pampilhosa da Serra, Arganil e Lousã; a Estrada Nacional Nº 14 – 1ª, a Tomar, por Proença-a-Nova e Sertã.

Essas estradas estabelecem ligação com todas as sedes de concelho do distrito e com todas as sedes de freguesia do concelho.

Vd. João Aguiar (1945a) – **Memória Descritiva**. In Peças Escritas do Ante-Plano Geral de Urbanização de Castelo Branco. Lisboa: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano: 17 e 22.

<sup>241</sup> Essa dificuldade verifica-se principalmente nas Ruas do Espírito Santo, Dr. J.ª Morão, da Sé e da Mina. Vd. Idem: 22.

Os arruamentos citados na abertura do texto são complementados pela já aberta (recentemente, à época) Avenida que estabelece a ligação directa com a estação de caminho-de-ferro que serve, aqui, como elemento de mediação entre dois tipos de transporte – o automóvel e o comboio – e consubstancia-se como sinal das alterações de sentido operadas na cidade.

Porém – a contrariar a evolução ou retardando-a – os arruamentos de Castelo Branco, entendidos enquanto elos de ligação a um passado que se mostra lento a reconfigurar-se, “(...) encontram-se, dum modo geral, mal tratados. Só o trôço [sic] da Estrada Nacional que atravessa a cidade se encontra bem pavimentado (...)” (IDEM: 34). O estado de degradação tem relação com o transporte de víveres (realizado por veículos de tracção animal), e ainda não incorpora – tão-pouco na vida quotidiana – o desejo de mudança que o plano quer introduzir. Aguiar acrescenta:

“a faixa de rodagem das ruas, de calçada à portuguesa ou de Mac-Adam (em péssimo estado de conservação) nem sempre é ladeada de passeios, o que constitui [sic] um perigo para os peões” (IDEM: 34).

A frase é, quanto a nós, esclarecedora: só outra forma de deslocação, mais célere, faz pressupor a existência de um perigo e, ainda assim, cremos, trata-se da expressão de uma consciência exponenciada em dois planos complementares: a vontade de radicalizar o discurso para defender um modelo ou ideário sustentado no automóvel ou, pelo menos, com forte apoio naquele; a alteração de percepção da realidade, motivada pelo desejo de implementar esse ideário, que se estrutura mais no campo dos conceitos, do que na leitura efectiva do contexto e do momento. Ou seja, a referência ao perigo para os peões é uma decorrência e um instrumento, e supera os pressupostos físicos locais de que parte o desejo de afirmação do automóvel.

Colocada a acção nesse patamar, metodologicamente, a abordagem quantifica os veículos automóveis e bicicletas, segundo uma actuação em tudo idêntica ao que ocorre noutros planos e, dir-se-á, encarada como via para justificar a necessidade de reequacionar o

crescimento e desenho da cidade. Com efeito, as tabelas apresentadas não motivam o Autor a nenhuma conclusão ulterior; são, apenas, o espelho autoral da era do automóvel, que a pretende mostrar em plena expressão e em corte com o tempo que a precedeu.

Mais explícitos e transparentes a enunciar as intenções são os propósitos do Plano (IDEM: 37), aqui sintetizados:

- “1º. orientar o desenvolvimento da cidade;
- 2º. desenvolver as comunicações inter-urbanas [sic];
- 3º. estabelecer comunicações intra-urbanas entre as áreas agora urbanizadas e as existentes;
- (...)
- 11º. delinear a rede de arruamentos, tendo em vista os trânsitos inter e intra-urbanos e a economia municipal.”

Neste âmbito – e com evidente recurso a medidas e opções que, naturalmente, se repetem de plano para plano – surge o *anel de circunvalação*. O seu aparecimento faz-se com o propósito de libertar a cidade do trânsito automóvel – e, mais uma vez, tal como em Viana, o seu perfil é marcado pelas praças de regularização do trânsito (é destas que se desenvolvem as artérias de penetração na cidade). Com efeito, nesta articulação, mostra-se evidente a relação entre a regularização e ordenamento do trânsito e a estrutura da cidade: o mesmo é dizer que o automóvel e as opções que lhe estão associadas condicionam a estrutura da cidade.

“Com o propósito de desviar dos arruamentos que constituem o núcleo urbano de Castelo Branco, o trânsito inter-urbano [sic], estabelecemos em redor da cidade um anel periférico, constituído pelas Ruas A e B. Com êste [sic] anel cruzam-se as estradas existentes, cujo tráfego poderá utilizar os troços compreendidos entre várias praças abertos nêsses [sic] cruzamentos. A cidade fica assim libertada de um trânsito que muito a prejudica” (IDEM: 37-38).

É assim que Aguiar expõe a síntese das ideias que o motivam: pretende permitir um bom acesso à cidade e fácil movimento mecânico no interior desta; e, por outro lado, libertar o



espaço urbano da presença do automóvel, deixando-o, a este, exercer as suas liberdade e vocação, que se desejam expressas por movimentos fluidos e sem obstáculos.

Este desejo não está só. Tem de encontrar mecanismos de compatibilização com a linha de caminho-de-ferro (sem os quais a eficácia não se cumpre). Novos artefactos têm de surgir. Assim, o atravessamento da linha far-se-á por meio de duas passagens, uma aérea e outra inferior.

Também os peões, segundo a expressão de um entendimento único e novo do movimento na cidade, terão uma passagem inferior a ligar a praça do edifício da estação com a rua aberta a Sul da via-férrea.

No conjunto, todas as passagens – superiores ou subterrâneas – são mecanismos de afirmação do automóvel, que se pretende compatibilizado com a complexidade crescente da circulação no interior da cidade. Só o cumprimento desta compatibilização o tornará livre e permitirá atingir a plena eficácia, liberta de obstáculos e de cuidados com o movimento de pessoas.

Uma caracterização com maior detalhe das comunicações intra-urbanas, permite a Aguiar aprofundar o sentido que atribui à estrutura urbana. Em relação à Rua C, declara:

“liga a praça onde terminam as estradas de Ponte Internacional de Segura, Monfortinho, Idanha-a-Velha e Penamacor, de Nossa Senhora de Mércules e Rua B, com o centro oficial e comercial da cidade” (IDEM: 38).

No que refere à Rua D, acrescenta:

“liga a praça circular ficada [sic] no cruzamento das estradas da Pampilhosa da Serra e Coimbra, do Fundão, Covilhã e Guarda e Rua B com o centro oficial e comercial da cidade” (IDEM, IBIDEM).

Em relação à Rua E, afirma tratar-se de um troço da actual estrada de Proença, Sertã, Tomar e Abrantes e, agora alargado, promove a ligação desta mesma estrada com a zona central da cidade (IDEM, IBIDEM). Quanto às Ruas F e G, Aguiar afirma:

“estes 2 arruamentos constituem a comunicação directa ao centro de Castelo Branco do trânsito que, proveniente de Rodam, Niza e Portalegre, atinge a praça ficada no cruzamento desta estrada e das Ruas A e B” (IDEM: 39).

No conjunto das afirmações, Aguiar expressa um tecido hierarquizado e em rede capilar, organizado a partir das estradas nacionais. O ponto último desse sistema é, pode afirmar-se, o local de paragem do automóvel, introduzido no plano e no seu regulamento.

“(…) [É] obrigatória a existência de um espaço livre privativo (dentro da propriedade) bem visível e com acesso directo da via pública, destinado ao estacionamento dos veículos automóveis (...)” (AGUIAR, 1945B: 9).

Para Aguiar e de acordo com os termos do mesmo regulamento, a rua deve permanecer livre de obstáculos. Para dar cumprimento à medida, a proporção dos parques de estacionamento deve ser objecto de especiais cuidados<sup>242</sup> – respeitar a capacidade máxima, no interior do lote, de dois carros para cada família<sup>243</sup>. Assiste-se, aqui, a uma espécie de realismo que, contudo, mostra novas necessidades, de novos programas, segundo um olhar sobre a cidade também ele novo.

Praticamente a fechar o texto, Aguiar afirma que a economia presidiu ao traçado dos vários arruamentos que dão corpo ao Antepiano. Este princípio de racionalidade é, todavia, associado ao novo – e em ruptura com as preexistências – entendimento do espaço urbano. Não adianta que refira que “(…) os novos arruamentos projectados são, por assim dizer, a

---

<sup>242</sup> Artigo 21º. Vd. Idem (1945A) – **Regulamento**. in Peças Escritas do Ante-Plano Geral de Urbanização de Castelo Branco. Lisboa: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano: 9.

<sup>243</sup> Artigo 48º. Vd. Idem: 14

continuação dos existentes” (IDEM: 44). As várias transformações de alinhamentos e perfis pensados (Imagem 17 do Anexo II<sup>244</sup>), bem como a forma urbana procurada e proposta radicam na estabilização da cidade existente, é verdade, mas, sobretudo, está em causa outra ideia. Apesar de Aguiar ser dos autores que menos referências fazem ao automóvel, as destruições sistemáticas que impõe nos planos têm a origem facilmente identificável, como o próprio, por sua iniciativa, faz notar. O novo modo de circular no espaço é incontornável na sua palavra, e o tempo é já o do automóvel, assume.

Em suma, deste plano, fica-nos, como herança, a rede capilar que estabelece a partir do anel de circunvalação e com base num sistema de radiais que tem início num sistema de nós de articulação e termina no lote, no estacionamento privado, como testemunho de um corpo organizado do exterior para o interior, gradual e hierarquizadamente, do geral para o particular, do mais genérico e abrangente, para o mais privado e reservado, a partir do automóvel. É já uma actuação sistémica que se afirma no entendimento do espaço, a partir deste veículo.

---

<sup>244</sup> Vd. Anexo II: 22. Para complementar o texto, observar a tabela de perfis tipo: Perfis Tipo de Ruas – esc. 1/10.

**Imagem 15** – Plano de Embelezamento e Extensão da Cidade de Portalegre – esc. 1/2500.

**Imagem 16** – Plano de Embelezamento e Extensão da Cidade de Portalegre; Extensão Norte – esc. 1/1000.



#### 4.1.2.6 Plano de Embelezamento e Extensão da Cidade de Portalegre — 1944

---

O Plano de Embelezamento e Extensão da Cidade de Portalegre tem autoria conjunta de Faria da Costa e de Miguel Jacobetty (1901-1970)<sup>245</sup>.

A Morfologia proposta é resultado do âmbito do plano. A Norte, está em causa a reestruturação da periferia da cidade; a Sul dessa área, os autores tratam de consolidar o tecido existente. Nesse contraste, a intervenção divide-se entre uma área fragmentada de habitações unifamiliares (a que as vias e os arruamentos dão consistência e estrutura) e uma outra, com um traçado mais sólido e compacto, que rodeia as preexistências (salienta-se, neste sector, um grande eixo central/espço público).

O sistema configura uma antinomia e pretende clarificar um desenho mais linear e claro, adaptado aos tempos e ritmos do automóvel, potenciado por inúmeras correcções de alinhamentos e de traçado.

Movendo-nos dos desenhos para a palavra escrita, superamos essa leitura superficial e pouco reveladora que esconde motivações mais profundas.

Na aproximação ao tema, os Autores apresentam a cidade como “(...) amplamente servida por uma rede de comunicações que a ligam não só com a sua região mas também com a província e todo o resto do País” (COSTA; JACOBETTY, 1944: 7). A afirmação, se, por um lado, reconhece a cidade numa boa posição geográfica, não chega a ser totalmente tranquilizadora. O olhar para o interior da mesma – da cidade – permite ver problemas a requerer solução na era do automóvel e a reclamar coerência com o universo externo. Isso mesmo é referido:

“Impoz-se-nos [sic] o estudo de uma ligação comoda entre estas importantes vias de comunicação (hoje quási inexistente) porque automaticamente ficavam resolvidos dois grandes problemas: o da franca penetração das vias de acesso através [sic] da cidade; e o da criação [sic] de um grande sistema arterial para facilitar a circulação interior por meio do jôgo de aquelas mesmas vias” (IDEM: 7).

---

<sup>245</sup> Os projectistas são contratados em 1938.

As soluções são encontradas em transformações alargadas sobre o espaço da cidade, “(...) ora à custa do alargamento e rectificação de velhas e estreitas ruas, ora da criação [sic] de pequenos e novos troços” (IDEM, IBIDEM).

A descrição do plano, no parecer de avaliação do CSOP<sup>246</sup>, expõe palavras claras quanto à estratégia a seguir e à divisão em zonas. Segundo é dito, além do cumprimento da vocação de cada uma delas – “(...) conforme os seus destinos (...)” – é perseguido “(...) o criterioso delineamento do esquema das vias de grande tráfego (...) garantindo uma circulação fácil [e] permitindo (...) atender às crescentes exigências do tráfego (...)” (CSOP, 1945c: 4).

A solução encontrada pelos Autores – o CSOP apresenta a chave de interpretação – permite ser lida como reforço de opções claramente a favor de uma mobilidade eficiente e rápida.

“Assim quanto à circulação exterior e interior recorreu-se à lógica solução para descongestionamento da cidade de fazer convergir a uma artéria periférica, que se cria, as grandes correntes de circulação, assegurando-se ao mesmo tempo um maior desfôgo [sic] à circulação local por transversais às duas estreitas artérias de mais intenso tráfego da cidade que permitam deslocá-lo para as vias transversais” (CSOP, 1945c: 9).

Apesar do rumo para um novo traçado e esquema de circulação, não se faz um caminho com total indiferença a outros factores. Valores arquitectónicos e históricos do passado emergem como obstáculos à afirmação total e plena de um modelo coerente ou, mais radicalizado. Isto é, em total contraste com a realidade. Quem o diz são os Autores:

“A porta antiga da cidade tem, como tôdas [sic] as do Alentejo, um grande interesse não só sob o ponto de vista pictoresco [sic] como arquitectónico e arqueológico; as suas vias, tortuosas, acidentadas, têm um character que é preciso respeitar. Por consequência não devemos pensar em crear nesta parte da cidade, de artérias tão sinuosas e reduzidas, uma circulação de grande velocidade, tanto mais que económicamente [sic] isso seria proibitivo” (IBIDEM: 8).

---

<sup>246</sup> Conselho Superior de Obras Públicas.

Temos, portanto, três entradas-chave – adicionais –, a considerar para o discurso: *grande velocidade*, *pictoresco* e *factores económicos*, isto é, a conciliação como ponto de partida para o discurso. Na verdade, não obstante o fascínio que caracteriza o movimento como *grande velocidade*, este não chega a ser um factor determinante para moldar, em absoluto, a estrutura de circulação da cidade: “evitámos alargamentos e rectificações, causas de expropriações custosas e só as propomos a longo prazo” (IBIDEM: 8).

Não é, todavia, uma atitude resignada, a que os Autores vão adoptar. Para eles, o mundo é outro e necessita de acções em sintonia com o tempo. Acreditam em novas necessidades – que demonstram com uso de expressões glorificadoras do movimento e do trânsito – e, confrontados com a impossibilidade de alargamento imediato das principais artérias de *grande circulação local* – expressão só por si de significado importante – constroem alternativas, pensadas para além do óbvio. O discurso di-lo com determinação ao afirmar o objectivo ambicionado:

“(…) fazer ligações transversais a estas artérias, que constituem o grande sistema de circulação, reduzindo-se assim no mínimo os inconvenientes do estrangulamento do trânsito que subsistirá apenas em pequenos troços das vias (...) mencionadas [5 de Outubro e 31 de Janeiro]” (IDEM; IBIDEM).

As ideias vêm ao encontro dos princípios – dir-se-á, doutrinários – com que os Autores vêem a actividade a que se dedicam com o plano. O automóvel integra-os de uma forma tanto mais importante, quanto mais reconhecemos que o traçado proposto o toma como elemento gerador e transformador da realidade – na construção de um novo quadro espaço-temporal – e, assim – pela importância adquirida – este veículo é colocado no topo da hierarquia do que ambos definem ser as prioridades do planeamento. Jacobetty e Faria da Costa confirmam a hipótese – sem reservas – ao dar conta de que “(…) a facilidade de circulação numa cidade [é] das principais preocupações do urbanismo” (IDEM: 9).

Com princípios de racionalidade e hierarquização, o argumento reforça-se na noção de especificidade de cada arruamento, considerando critérios de distribuição física e

importância intrínseca (IDEM: 9-10). A consequência é a divisão dos arruamentos em duas categorias: *vias de circulação e ruas de habitação*<sup>247</sup>. É esta subdivisão que serve de base à proposta e permite superar a realidade: “apoz [sic] um exame da rêde actual fômos [sic] levados a fazer certos alargamentos e rectificações, obtendo-se a nova rêde que o nosso Plano apresenta” (IDEM: 10). Neste contexto, as estradas nacionais (EN N° 17 e EN N° 15) melhoradas e alargadas, juntamente com a Rua da Corredoura, sujeita à mesma beneficiação, participam no desenho com uma alteração de significado concordante com a mudança desejada.

“Estas três vias entram no (...) plano com função de artérias radiais e são ligadas por uma artéria concentrica [sic] formada pela ligação das Ruas de Elvas, do Carmo, de Infantaria 22, pela Avenida George Robinson, etc.” (IDEM: 10).

A expectável alteração de sentido do tecido urbano herdado, em reforço das medidas citadas e segundo perfis-tipo a fornecer<sup>248</sup>, é resultado de um sistema globalmente idealizado:

“o alargamento e rectificação das vias constituídas pela E.N. N°17-1ª e pela E.N. N°90-2ª, permite completar o sistema racional que sêrve [sic] tôda a cidade, ficando assegurada a ligação com tôdos [sic] os pontos suburbanos” (IDEM, IBIDEM).

A análise das palavras e ideias mostra, além de um novo quadro de relações entre as componentes do sistema de circulação – melhoradas e com relações reconfiguradas e em ruptura com o tempo da acção –, mostra, dizíamos, uma concepção em rede que se alonga para além do núcleo urbano: a citação demonstra que este é ramificado para o exterior, e que, portanto, fica mais permeável.

A nova geografia urbana é, todavia, construída em oposição à atitude com que se molda a parte velha da cidade, que se sujeita a outras cautelas. O conservadorismo adoptado é

---

<sup>247</sup> Terminologia usada pelos autores. Vd. Faria da Costa, Miguel Jacobetty (1944) – **Peças Escritas do Plano de Embelezamento e Extensão da Cidade de Portalegre**. Lisboa: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano: 10.

<sup>248</sup> O seu fornecimento foi previsto com a entrega do plano definitivo. Cf. Ibidem: 10.



justificado com medidas de racionalidade económica e os alargamentos ficam reduzidos ao mínimo, pelo excessivo custo de uma intervenção mais dilatada.

A antinomia, entre a afirmação de novos valores e a conservação do significado ancestral da cidade, com a sua escala de valores e sistema de relações, transporta para uma outra camada de análise e encontra convergência com a escolha tipológica. Faz sentido transcrever as palavras dos Autores. Só através das mesmas é apreensível a total medida da acção, incompleta, e o rumo definido para as transformações ou a falta de desejo de reescrever a história; o caminho é, sim, de conciliação com o passado, projectando-o no futuro e, ainda assim, segundo óbvios preconceitos:

“Há já muito tempo que, na ciência urbana, se chegou à conclusão de que a forma ideal da habitação é a moradia familiar com jardim, porque é a que melhor responde aos requisitos da higiene e da moral, satisfazendo as aspirações sociais dos povos no capítulo do alojamento.

Se nas grandes cidades este [sic] ideal é difícil de atingir, dado o custo elevado dos terrenos urbanos, o mesmo não sucede em Portalegre onde os terrenos a utilizar são quasi na totalidade municipais, ou agrícolas de fácil expropriação. Isto justifica o partido que se adoptou na Extensão projectada, dando muito maior desenvolvimento ao bairro de residências particulares, em detrimento do de habitações colectivas” (IDEM: 17).

Em reforço do que afirmamos, diremos que identificamos o raciocínio dos Arquitectos como fazendo parte de uma estratégia mais global que não pode ser vista como decorrente ou uma influência de *Broadacre City*. Em Portugal, as motivações são outras, alheadas da procura de uma vida inteiramente nova, bem como da superação dos suportes de vida conhecidos. Os valores do passado – no sentido mais tradicionalista – são, ao contrário da reinvenção da relação do Homem com o meio físico, a fundamentação:

“no que diz respeito aos aspectos pictorescos [sic] da cidade e à sua feição tradicional (...) é nosso intento estabelecer normas tendentes a garantir a sua conservação (...)” (IDEM: 18).

A sublinhar a ideia que defendemos – de hesitação entre o partido do pitoresco e a afirmação de uma nova era – os Autores dão novamente o mote. Fazem-no numa tentativa

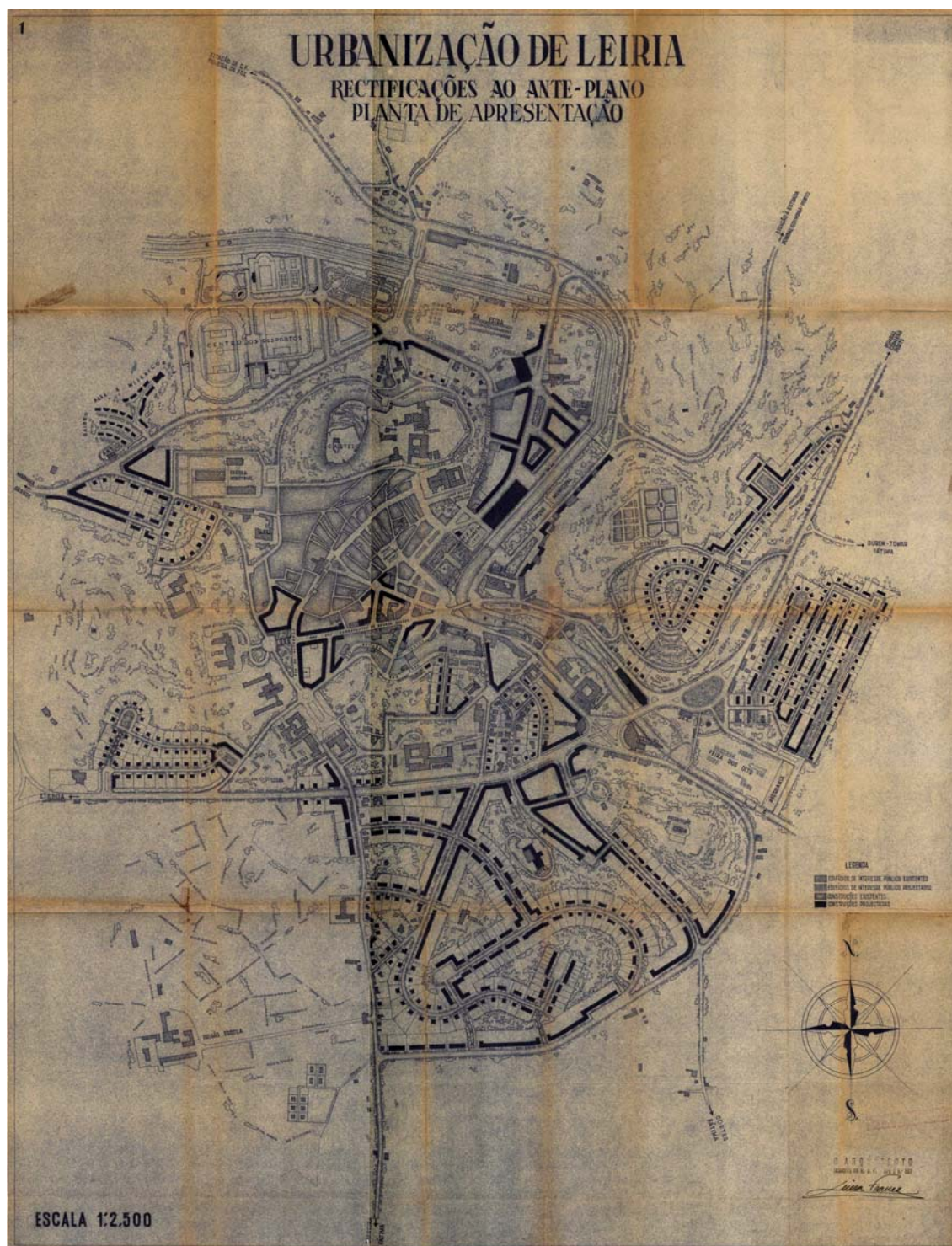
de conciliação da circulação moderna com a forma mais tradicionalista de colocar a articulação entre a parte antiga da cidade e as novas extensões. Jacobetty e Faria da Costa referem assertivamente e de uma forma que podemos ver como doutrinária, o que consideramos ser o contributo decisivo para este tema.

“(…) O caracter que os arcos existentes (antigas portas das muralhas) imprimem à povoação, foi por nós explorado no nosso estudo como elemento característico unificador entre a parte antiga e futura e, por isso, os empregámos com uma certa insistência sem prejuízo do tráfego citadino” (IDEM: 19).

Portalegre interessa-nos pela declarada e assumida conjugação entre a afirmação de um novo tempo expresso na circulação e a conservação do pitoresco e dos valores do passado, sem rupturas não sentidas como necessárias. Passado e automóvel são a síntese ambicionada.

**Episódios significativos de espacialização urbana a partir do automóvel**  
os Planos Gerais de Urbanização [1934 -1960]

**Imagem 17** – Rectificações ao Ante-plano de Urbanização de Leiria; Planta de Apresentação – Variante – esc. 1/2500.



#### 4.1.2.7 Rectificações ao Ante-plano de Urbanização de Leiria – 1957

---

O Ante-plano de Urbanização de Leiria, de Lima Franco, permite-nos um percurso pelos mesmos temas<sup>249</sup>. Vêmo-lo com a análise das condições que o precedem.

As marcas morfológicas que com mais evidência possam identificar um contexto de mudança de paradigma resumem-se com brevidade.

O traçado orgânico suporta a fluidez facilitadora da circulação. A correcção de alinhamentos e configuração dos cruzamentos marca ruptura com a inadequação de um tempo outro. O corte da cidade operado pela estrada nacional é minimizado por duas passagens, uma superior (do lado Nascente da cidade) e outra inferior (do lado Poente), que fazem parte de um sistema em que o desenho de nós viários já participa. O isolamento da habitação unifamiliar e os *cul-de-sacs* (nas zonas de implantação daquela) correspondem ao afastamento desejado relativamente ao automóvel, isto numa cidade já visivelmente hierarquizada. A hierarquização do traçado, essa, corresponde ao maior dos sinais para ordenar o espaço urbano, face aos modos, em mudança (quer interna, quer externamente), de o percorrer.

Em conclusão, a forma, quer urbana (na sua globalidade), quer dos espaços (isoladamente), tem já a ver com a regulação do trânsito, à qual o desenho urbano se vincula<sup>250</sup>.

É novamente com concentração no texto do plano que se busca maior aprofundamento das observações iniciais. Com a palavra, o Autor refere um tecido urbano fora do tempo: “na parte velha as ruas são estreitas e tortuosas (...), o trânsito é consequentemente bastante precário” (FRANCO, 1957b: 13); a zona nova da cidade, embora melhorada, não consegue superar completamente a ineficácia:

---

<sup>249</sup> Vd. Anexo II: 23. Planta de Urbanização, versão de 1948 – esc. 1/2500.

A versão de 1957 dá complexidade à original, de 1948, no que refere aos princípios relativos à integração do automóvel em meio urbano. Preferimos, portanto, trabalhar sobre a revisão do plano.

O Ante-plano é entregue em 1948, após desenvolvimento do esboço, de 1947.

<sup>250</sup> Vd. Idem: 24. Rectificações ao Ante-plano de Urbanização de Leiria; Esquema das possíveis Variantes às EE. NN. 1 e 109 Junto à Cidade de Leiria; esc. 1/25 000.

O desenho complementa a compreensão do discurso sobre a extensão das medidas pensadas com o fim de conciliar cidade e automóvel.

“a parte mais recente da cidade apresenta um traçado mais regular, no entanto as construções ali efectuadas aglomeram-se bastante tendo-se apenas conseguido melhorar nas dimensões das ruas” (IDEM, IBIDEM).

Não é por acaso que estas considerações surgem com esta clareza e tão cedo no texto do plano. Na análise dos *Arruamentos*, Lima Franco debruça-se sobre os *Acessos* para sublinhar um factor que contribuirá para o moldar indelevelmente – ao plano – e terá condicionado a realidade prévia:

“a situação de Leiria, num grande centro de turismo do país, justifica o intenso movimento de automóveis e o grande número de carreiras de camionetas de passageiros e carga e têm como centro de interesse esta cidade” (IDEM: 14).

Recorde-se, além do mais, que a observação entra em convergência com orientações fundamentais do Estado Novo. Referimo-nos à promoção do turismo – também ancorado no património cultural e urbano – e ao incentivo que a estrada recebe como um dos meios de alcançar essa mesma promoção. Poderá dizer-se, pois – sem surpresas –, que estão aqui expressas orientações que ultrapassam a cidade e conformam um corpo de medidas estratégicas para o país. A cidade é, no contexto, através do automóvel, a extensão dessas opções políticas. Trata-se de um facto a reter: coloca o automóvel num patamar político-ideológico, como instrumento ao serviço do Estado. Contudo, como temos visto, a maioria das medidas surge pelas mãos dos projectistas.

Com o objectivo de desenvolver as *Bases Para o Plano de Urbanização*, Lima Franco expõe os objectivos que o movem. Não se trata de uma lista diferente, em substância, de outras, nem se desalinha relativamente ao automóvel. A criação de ordem dentro do aglomerado surge à cabeça da enumeração das medidas a promover, rejeitando os locais e imóveis insalubres, em contraste com os sectores em bom estado e com condições dignas – especialmente os edifícios e locais de interesse. E, em seguida, constrói um discurso que se

volta para preocupações com a expressão de um novo paradigma e com outro modo de construir o espaço, “(...) procurando crear [sic] uma boa circulação, tendo em vista as interligações dos diferentes locais do aglomerado (...)” (IDEM, IBIDEM). O *Traçado*, quando reportado aos *Arruamentos*, converge imediatamente com a ideia. Com efeito, nesses pontos do seu texto – *Traçado* e *Arruamentos* – o Arquitecto declara que “uma das nossas principais preocupações foi, precisamente, a de descongestionar o grande trânsito a que a Cidade é forçada pela sua situação” (IDEM: 66). A medida é uma invariante e faz aproximá-lo de outros autores e de si próprio (nos demais planos que realizou). Prosseguindo a mesma linha, refere:

“não é de aconselhar que a circulação das estradas seja forçada a atravessar a Cidade não só pelas razões apresentadas como ainda pelo perigo e atrazo [sic] que a marcha lenta a que os veículos são forçados, ocasiona” (IDEM, IBIDEM).

O pensamento expõe uma espécie de *motivo condutor* – que condiciona a elaboração do plano e funciona como álibi. Franco fica liberto para o que verdadeiramente o motiva, numa época em que já ninguém pode ficar indiferente a alterações e evidências iniludíveis.

“Leiria é permanentemente atravessada por toda a espécie de viação; uma análise da planta mostra que a actual estrada Lisboa-Porto corta sinuosamente no sentido Poente-Nascente, dividindo-a – podemos dizê-lo grosseiramente – em duas partes iguais, e que junto do Rio Liz existe uma confluência de transito, próximo da ponte ‘Hintze Ribeiro’, das estradas da Figueira da Foz e da estação de caminho de ferro” (IDEM, IBIDEM).

A exposição dos constrangimentos serve-lhe de estratégia para o discurso e acção. Franco declara que “são estas as duas principais causas de congestionamento, e [que] mantendo-as não é fácil, evidentemente, resolver este grave problema”. A cidade tem que ser outra. Acrescenta, sem surpresas e de acordo com o que já vimos antes, que “uma solução se impunha (...): o desvio dos grandes trânsitos” (IDEM, IBIDEM).

Mais assertivo e sem hesitar, manifesta-se relativamente ao conjunto de princípios que vê como indispensáveis. Fá-lo, em nosso entender, sem deixar de pretender seduzir o poder pelo lado que lhe parece mais vulnerável:

“à primeira vista pode (...) apontar-se esta solução como prejudicial à vida da cidade; no entanto as características de Leiria sob o ponto de vista turístico só seriam valorizadas no nosso arranjo” (IDEM, IBIDEM).

Aliás, quando Lima Franco sai em defesa das alterações –

“pelo desvio do grande trânsito pesado e rápido, em nada se sacrifica a cidade as suas características que possui [sic]: capital de distrito, cabeça de concelho e bispado, e com o grande centro de turismo que é o seu famoso castelo” (IDEM: 67).

– quando sai em defesa das alterações, dizíamos, não só está a evidenciar um modo de olhar a cidade como a construir um discurso que se orienta para o exterior, com uma pretensão clara: garantir aliados. Assume, com efeito, que são desejáveis mudanças fortes, que o trânsito e o automóvel são peças importantes para o desenho, mas que o progresso ou o corte radical com o território herdado – que se pretende transformado – não colide com a estabilidade e os valores que devem ser defendidos, antes os afirma e promove. Lima Franco é, portanto, embora consciente da necessidade de mudança, cauteloso a lidar com os seus anseios, por forma a ganhar espaço e argumentos para os tornar consequentes.

Concretizando o discurso, o resultado desejado visa, em síntese – face às dificuldades detectadas na cidade – favorecer um movimento automobilístico sem entraves e com eficácia. Franco atesta-o:

“com efeito, o novo troço que substitue [sic] a parte da E.N. 1 que atravessa a Cidade em muito más condições, constitui um tramo de grande artéria que circunda toda a Cidade e que é servida de radiais em número suficiente e em locais apropriados, para que o acesso à Cidade nunca venha a ser prejudicado pelo novo traçado” (IDEM: 66-67).



E, adaptando o traçado a novas utilizações, bem como os programas recentes à nova forma urbana, o edificado e o espaço convergem segundo os usos propostos e os significados induzidos. Deduzimo-lo das palavras.

“[Em] uma dessas radiais localizamos a Gare Rodoviária, com o desafogo necessário, onde convergirão outras artérias conduzindo a todos os pontos da cidade” (IDEM: 67) – “trata-se de uma construção absolutamente indispensável, dadas as características da Cidade como centro de turismo e de tão grande tráfego, como já bastantes vezes frisámos (...)” (IDEM: 75).

Esse discurso sublinha o essencial, segundo – diremos – um aparente receio de que a mensagem não fosse convenientemente captada, e posta em causa a possibilidade de prosseguir com a *capa protectora* dos sectores de actividade que pudessem entrar em linha de convergência com o Poder<sup>251</sup>. O turismo – sublinhado – é, quanto a nós, a estratégia de persuasão, um mecanismo que convoca a adesão a um novo paradigma urbano. Eventuais focos de conservadorismo são assim potencialmente vencidos por argumentos inatacáveis. O automóvel é colocado como instrumento indispensável para a prossecução de objectivos nacionais e, portanto, incontornável: as suas desvantagens, a existir, serão largamente vencidas pelos benefícios.

Em resumo, observa-se que as alterações desejadas são totais e não apenas parcelares. Este, como outros autores, identifica e induz uma alteração de sentido no espaço urbano que

---

<sup>251</sup> Como se depreende da argumentação constante no texto da revisão do Ante-plano, datada de 1957, a construção de uma nova ordem de circulação na cidade não foi inteiramente pacífica. A EN Nº 1 envolveu um diferendo entre a JAE (Junta Autónoma das Estradas), a Direcção-Geral dos Serviços de Urbanização e o Autor, com este a bater-se contra a intenção de manter, embora provisoriamente, o atravessamento da cidade pela que considerava a via de maior trânsito do país. A JAE, no entanto, acabou por desenvolver estudos posteriores em que o assunto foi ultrapassado, ainda antes da apresentação oficial desta revisão. Vd. Lima Franco (1957b) – **Memória Descritiva e Justificativa**, in Peças Escritas da Revisão do Ante-Plano de Urbanização de Leiria. Lisboa: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano: 2.

pretende concreta. O discurso sobre os restantes arruamentos permite perceber que se trata de um objectivo alargado à escala da cidade:

“quanto aos restantes arruamentos, projectamo-los de harmonia com as características de cada zona tendo sempre em atenção, evidentemente, as ligações internas de cada uma e a interligação das várias zonas” (IDEM, IBIDEM).

As mudanças reflectem-se, acrescentamos, sobre a organização das zonas residenciais. Estas usam as vias como importantes instrumentos de organização ou localização, lêmo-lo no texto: embora estas zonas considerem a adaptação à orografia como um dado a considerar (IDEM; p. 68), tomam a grande artéria de circulação como limite (a Sul) ou dispõem-se ao longo da EN 242. A circulação automóvel é, pois, motor de um movimento mais fácil e rápido; e aqui, como no resto da cidade, consubstancia-se como meio para agir sobre a forma do território, permitindo entendê-lo, usá-lo e vivê-lo de um modo outro.

Em Leiria, vemos como a argumentação para construção de um novo espaço urbano estruturado sobre fundamentos que se suportam no automóvel servem propósitos de persuasão. O discurso converge com importantes linhas de orientação do Estado na procura de dar força à ambição de mudança, aos sonhos e à nova realidade. O turismo é o seu suporte.

**Episódios significativos de espacialização urbana a partir do automóvel**  
os Planos Gerais de Urbanização [1934 -1960]

**Imagem 18** – Ante-plano de Urbanização de Tavira; Planta de Urbanização – esc. 1/2000.



**4.1.3 Outras cidades.**

**4.1.3.1 Ante-plano de Urbanização de Tavira – 1948**

---

O Ante-plano de Urbanização de Tavira, de Raul Lino, mostra um autor menos interessado em elevar o automóvel ao heroísmo.

Um grande realismo na abordagem, a par com a personalidade e convicções profissionais do Arquitecto, afastam aproximações mais triunfalistas, mas não chegam a negar apologética no que concerne à inserção urbana desta nova máquina.

Lino confronta-se com os problemas de circulação, equaciona-os e dá algumas soluções para a sua resolução, mas, de modo bastante lúcido, recusa a transformação total da cidade, que a ligação à vida e às – sempre em equilíbrio – finanças locais não aconselham. Sublinhe-se, além do mais, a necessidade – que defende – de aprofundamento da matéria fora do âmbito de um antepiano. A proposta é, pois, comandada pelo imperativo de manter o essencial das construções, quer pelo espírito do Plano – visando a conservação da cidade (IDEM, 1948a: 6) – quer pelo realismo – e de forma a evitar demolições difíceis de defender e suportar (IDEM: 7).

“É que no estudo urbanístico que empreendemos pareceu-nos mais acertado partir de realidades existentes e de possibilidades de execução em anos mais próximos, do que deixarmo-nos arrebatar por sedutoras visões sem viabilidade ou – pelo menos – probabilidade de alguma vez serem traduzidas em obras verdadeiras” (IDEM: 1).

Os factos justificam a menor capacidade para lermos relevantes sinais morfológicos caracterizadores da operação de Lino. Sublinhamos o esforço que faz para manter o essencial do traçado, e que é apenas posto em contraste com alguns – poucos – novos rasgamentos, entre os quais sobressaem o traçado marginal – de ambos os lados do rio Gilão – bem como uma curva franca e larga na extensão da cidade. Esta é a marca mais visível do desenho de Lino. Mas, ainda que quase isolada, é um gesto significativo na importância e nos impactos: articula-se com as vias exteriores ao espaço urbano e corresponde à introdução de uma nova ordem que se reporta à circulação automóvel.

Como referimos, Raul Lino não se mostra tão propositivo quanto os outros autores e, assim, constitui um exemplo de claro desalinhamento em relação aos demais arquitectos/urbanistas.

Lino não representa, de qualquer modo, uma antinomia completa: também procura soluções e resultados que superem acções de puro conservadorismo (apesar de evidentes diferenças de formação, personalidade, percurso e de convicções em relação a outros profissionais). A constatação é de capital importância: permite adivinhar, dentro de uma matriz de diversidade, a expressão de propósitos comuns, com enfoque no automóvel e comandada com olhar optimista, olhar que não afasta uma certa ideia de progresso.

As diferenças assentam, desde logo, na metodologia que se propõe usar. Lino duvida do propósito de enunciar dados mais ou menos inconsequentemente e sem tradução nos planos. Como temos visto, estes são muito mais sujeitos aos dogmas dos autores, do que se apresentam em convergência com um caminho de dedução da solução a partir de estímulos locais. O Autor demonstra ter consciência disso mesmo. Raul Lino frisa a inconsequência, não apenas a partir da recolha de dados climáticos<sup>252</sup> que nunca – em qualquer plano – ultrapassa uma listagem sem qualquer reflexo e condicionamento em e de opções de desenho. O Arquitecto alarga o comentário à (muito mais) significativa fórmula de determinação do crescimento demográfico usada nos planos. O incremento populacional apresenta-se como recorrente na justificação e sustentação dos modelos de desenvolvimento, pelos urbanistas. Raul Lino, em contraste, pretende escusar-se ao exercício estéril dos inquéritos. Duvida dos dados estatísticos que obtém e não está seguro de qualquer variação positiva na população, que julga dependente de múltiplos factores impossíveis de determinar por antecipação<sup>253</sup>.

---

<sup>252</sup> O autor desenvolve uma argumentação contra a recolha desses e de dados afins. Cf. Raul Lino (1953) – **Análise**. In Peças Escritas da Revisão do Ante-Plano de Urbanização de Tavira. Lisboa: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano: 1.

<sup>253</sup> Os dados que apresenta são resultado, claramente, da obrigação de os coligir e expor; não se inibe de o expressar, ainda que implicitamente. Esta leitura é-nos permitida tanto pelas considerações que Lino faz à volta da metodologia com que chega ao valor de crescimento da população no horizonte do plano, como

Essa é a mesma cautela que ajuda a perceber o cepticismo com que olha as zonas mais densas da cidade. Apesar de as ver caracterizadas por múltiplos e pequenos arruamentos, não se permite equacionar uma transformação total ou radical de Tavira. Di-lo, no modo como se refere ao tecido urbano.

“A remodelação dessas zonas que aliás se afigura muito difícil em face do estado evolutivo da cidade, parece não só não ser de encarar num ante-plano, de urbanização, como também conduziria no seu conjunto a uma série de demolições alarmantes” (IDEM, 1953. p. 17).

Esta espécie de autocensura – lúcida – molda a proposta que fará e o modo como os arruamentos e consequentemente a circulação serão caracterizados e construídos.

Lino não nega, aliás, a importância dos novos modos de circular e de aproximar as distâncias. Reconhece-os e equaciona-os. Rapidamente encontramos referências às limitações que reconhece à cidade para lidar com uma nova realidade. São, a todos os títulos, exemplificativas e expostas com total convicção:

“uma realidade que não oferece dúvidas e a que é preciso atender desde já, é a urgência de se desviar para fora do âmbito do aglomerado a principal artéria de longo curso que actualmente passa pela parte mais densa da cidade, tendo que se esgueirar por ruas estreitas em vistas e curvas e atravessar a velha augusta ponte sobre o Gilão” (IDEM, 1948a: 3).

Em 1953, expressa de uma outra forma a agudização do problema. As palavras permitem, mais uma vez, situá-lo para lá do conformismo:

“do incremento da camionagem, e da convergência dos trânsitos interurbano e intraurbano [sic] para a única ponte sobre o rio, resulta para o aglomerado um problema que em determinadas horas do dia já assume aspectos agudos. Assim na zona Sudoeste da cidade em que se apresentam as

---

pela forma como refere os dados que convergem no condicionamento dessa mesma variação – a falta de credibilidade do valor a que chega é a forma como se lhe refere. Vd. Idem: 5.

estradas de ligação a Faro, Lisboa e à povoação de Santo Estevão, há a concentração de todo o trânsito em duas passagens, cortando o Cº de Ferro”<sup>254</sup> (IDEM, 1953: 17).

“Na outra margem do rio há a considerar principalmente o trânsito de Vila Real que se faz pela Rua Cândido dos Reis, mas esta canaliza o tráfego todo para a zona junto da ponte em que os arruamentos são de tal forma estreitos que houve necessidade de estabelecer sentidos únicos de trânsito pelas Ruas António Cabreira e Cinco de Outubro” (IDEM, IBIDEM).

Com as palavras, é feita a análise e a consideração dos principais constrangimentos, que prossegue. Manifesta-se de um modo que o lança já para uma outra dimensão do problema, segundo um ponto de vista crítico: “a observação conjunta da planta, intensidades de tráfego e do local, são suficientes para se ajuizar da circulação” (IDEM: 18). E, em paralelo, não mostra consciência aliviada, face à análise e ao conhecimento das orientações da JAE: nem a supressão das passagens de nível nem o tratamento do atravessamento da cidade pelo trânsito de longo curso, através de uma variante, o confortam. A solução deste organismo não se lhe mostra adequada. Lino afirma:

“O problema nestas condições parece estar extraordinariamente simplificado, mas, na realidade, de aí não resulta senão uma diminuição considerável da agudeza daquele, que persiste no entanto” (IDEM, IBIDEM).

E, num registo alternativo, apresenta a sua própria saída.

“(…) O problema diário reside no facto da existência de uma única ponte, e assim, todo o trânsito proveniente quer das estradas nacionais, quer das estradas municipais que entre na cidade, por exemplo, pelo Sul e se dirija para a parte Norte, terá que ter acessos cómodos e fáceis à ponte; a inversa para o trânsito proveniente do Norte é absolutamente idêntica.

---

<sup>254</sup> Todo o trânsito interurbano, juntamente com o que se destina à margem oposta do rio, faz-se pelos percursos mais fáceis (segundo diz), utilizando os seguintes conjuntos de arruamentos: Avenida Dr. Teixeira de Azevedo, Rua da Liberdade, Praça da Liberdade ou Rua Dr. Miguel Bombarda, Rua da Liberdade, ou Rua dos Mouros, Rua Dr. Miguel Bombarda. Vd. Idem: 17.



Nestas condições parece absolutamente necessário prever [vários] arruamentos na parte Sul da cidade<sup>255</sup> (IDEM, IBIDEM).

A ideia visa atingir rapidamente a 2ª ponte através de uma via que o Arquitecto considera, se não como arruamento de cintura, pelo menos como um *distribuidor do trânsito*<sup>256</sup> proveniente das estradas e caminhos municipais a Sul do aglomerado.

Por outro lado, Lino promove uma nova geografia para a cidade. Fá-lo com base nas novas vias de trânsito, abertas ou reordenadas, e através do seu contributo para ajudar a localizar alguns bairros (IDEM, 1948: 5).

Todavia, é cauteloso, confrontado com a impossibilidade ou desajustamento de demolições em ruas que só permitem um sentido de trânsito no acesso à ponte. O argumento é económico – diz o Autor – e não se demove. Defende uma forma, diversa, de atingir a travessia. Propõe-a através de outros arruamentos, onde, aí sim, admite que se promova demolições (IDEM, 1953: 19): os impactos são menores e menos graves.

Em todo este caminho, Raul Lino mostra-se sem dogmas. E isto, quer pela forma como configura soluções mais conciliadoras, quer como se mostra aberto para uma decisão ulterior do problema, a ser considerada por um técnico de arruamentos (com um estudo de pormenor e ponderação das dificuldades expectáveis – as impostas por demolições e expropriações).

Para o Autor, tudo está em aberto. Não demonstra preconceitos em relação à realidade e às saídas possíveis. A circulação tem de ser resolvida, a decisão passa por encontrar a fórmula indicada. E é com esta orientação que Lino afirma a necessidade de construção de uma *envolvente*<sup>257</sup>, que orienta pelo lado Norte do aglomerado. Admite ser a melhor forma de lidar com os problemas de trânsito, isto segundo o reconhecimento de que a maior parte dos arruamentos tem orientação radial e de que – pelo facto – a localização proposta poderá

---

<sup>255</sup> Idem: 18.

<sup>256</sup> Terminologia no original, Vd. Idem: 19.

<sup>257</sup> Idem, Vd. Idem, Ibidem.

canalizar parte do trânsito proveniente de estradas e caminhos municipais, em melhores condições.

A partir desta ideia, o Arquitecto recomenda uma série de medidas para redireccionar percursos, realizar novas ligações directas à ponte e rectificar traçados.

Apesar da argumentação evidenciar um Autor conciliador e cauteloso (como se disse), a realidade não é passiva – o discurso tem sido a sua demonstração e outros dados consolidarão a ideia. Lino nunca nos confronta com a actuação de alguém que recusa a transformação urbana. Na verdade, orienta-se por princípios facilitadores da circulação e promoção da eficácia do automóvel. É o próprio que o refere: “o conjunto destes arruamentos [propostos] juntamente com os existentes julga-se que poderão vir a resolver de forma satisfatória o problema viário” (IDEM: 20). E é o mesmo desejo de eficácia – afirmado em vários domínios, sempre convergentes – que move o Arquitecto ao retomar a ideia de que não são possíveis – nem desejáveis – enormes demolições. A fixação de perfis *a priori* só deve ocorrer para partes novas do aglomerado. Defende, em contraste, que nos restantes casos devem processar-se adaptações pensadas em função das circunstâncias, sem negar, todavia, uma atenção firme ao automóvel: referindo-se aos traçados já existentes torna a ideia evidente, ao afirmar que “(...) para estes arruamentos seria desejável uma faixa com o mínimo de 6 m para permitir um estacionamento e um cruzamento embora difícil, e passeios de 1,50 m” <sup>258</sup> (IDEM, IBIDEM).

Noutro patamar, as preocupações com o trânsito e o automóvel continuam centrais.

Mostram que a cidade se encontra em completo desajuste com o tempo – os transportes por camioneta fazem “(...) estacionamento na Praça da República, o que nem sempre é cómodo

---

<sup>258</sup> Vd. Anexo II: 25-26. Sobre a fixação da largura e corte dos arruamentos, observar Rua 1º de Maio, Corte A-B – esc. 1/50; Rua 1º de Maio, Perfis – esc. 1/50; Rua 1º de Maio, Planta – esc. 1/500; Perfis Transversais – esc. 1/50.

para o passageiro<sup>259</sup>“ (IDEM, IBIDEM) – e Raul Lino expressa padrões abaixo dos quais já não lhe parece admissível descer. As necessidades são iniludíveis. Também para ele, a cidade, mesmo a existente, não pode recusar-se a respostas eficazes. Esta orientação coloca-o num outro patamar de actuação e os equipamentos têm de localizar-se segundo a lógica com que o aglomerado se desenvolve: a relação entre os equipamentos (de assistência) e o trânsito tem de mostrar-se evidente.

“Conviria [diz] que estes serviços estivessem instalados em locais de fácil acesso, relativamente centrais, em zonas sossegadas e de pouco trânsito (...)” (IDEM: 21).

Reconhece-se que o trânsito, embora pela ausência (também) desenha a cidade.

Raul Lino, que demonstra não ter uma *agenda prévia*<sup>260</sup> para desenho ou organização do espaço urbano, estrutura, com a criação de condições de circulação, talvez o mais forte

---

<sup>259</sup> Atendendo às novas necessidades, Raul Lino indica, no plano, possíveis localizações da estação de camionagem, numa zona central. Vd. Idem: 30.

<sup>260</sup> Raul Lino age com um tipo de actuação que o torna único no contexto do programa lançado por Duarte Pacheco. Este autor não procura formas com um desenho fechado, segundo um modelo ou ideia prévios. São várias as indicações que fornece com este alinhamento.

Com essa forma de pensar e quanto aos arruamentos, refere que os traçados se baseiam-tão só numa *indicação sumária* sem preocupação de pormenores destituídos de sentido num ante-plano. O momento certo para os desenvolver será durante a elaboração dum projecto de arruamentos. Vd. Idem: 20.

De acordo com a mesma actuação, Lino mostra acreditar na ligação à vida como meio de regular o crescimento da cidade – impossível de determinar por antecipação. Isto é mais forte do que o desejo de projectar a cidade: “cremos que nisto de criação e localização de estabelecimentos comerciais, acontece que os interesses dos comerciantes coincidem quase sempre em absoluto com os da clientela, e havendo concordância entre estas duas entidades, julgamos que a respectiva regulamentação é mais questão de pormenor em que as repartições camarárias intervêm como é do uso.” Idem: 29.

Mais à frente, o Autor é mais preciso com as palavras: “quando se projecta um aglomerado completo, criado de raiz, é fácil, lógico e indispensável que se determinem com precisão locais para edifícios públicos mais importantes. É diferente quando se trata de uma antiga cidade, existente há séculos, onde nos últimos tempos não se têm manifestado acentuadas tendências ou possibilidades de expansão, e onde é forçoso excluir-se a possibilidade de se levarem a efeito grandes expropriações ou demolições. Parece que o mais razoável será contar com oportunidades esporádicas de se poder empreender qualquer obra destas de utilidade pública onde e quando as circunstâncias o aconselharem ou permitirem.” Idem, Ibidem.

contributo para mudar a vida em Tavira. Tudo o resto será de menor urgência e resolúvel numa lógica “caso a caso”.

“Estabelecidas as diferentes zonas e gizadas as principais artérias que permitirão o circular fácil de peões e veículos, os problemas que se oferecem serão ou de ordem secundária, particular, ou de natureza especializada, pelo que poderão ser resolvidas, cada caso de per si, dentro do ante-plano estabelecido” (IDEM, 1948, p 6).

Em síntese, Raul Lino, com uma espécie de *manual-de-bom-senso* faz uma caracterização perspicaz da cidade no momento em que o trânsito começa a desenvolver-se. Como se lê, no conjunto de factos e argumentos, o exemplo de Tavira não diverge do restante panorama urbano nacional – o automóvel, também aqui é um factor determinante nas opções de desenho urbano.

O seu caminho será outro – é verdade; mas sê-lo-á mais na actuação do que na ideia base. Lino não é tão propositivo como outros, mas, tão-pouco, nega consciência do tempo em que vive.

Nesse tipo de actuação ressalta um factor-chave. É pela acção mais moderada do plano que Tavira dá contributo ao debate. Demonstra que, mesmo um autor com maior apego à tradição e aos valores de continuidade na cultura, toma o automóvel como um dado fundamental de um novo tempo espacial, que afirma com recursos e medidas semelhantes aos aplicados noutros momentos e locais.

**Episódios significativos de espacialização urbana a partir do automóvel**  
os Planos Gerais de Urbanização [1934 -1960]

**Imagem 19** – Ante-projecto do Plano Geral de Urbanização Tomar; Planta de Urbanização – esc. 1/2000.



#### **4.1.3.2 Ante-projecto do Plano Geral de Urbanização de Tomar-1942**

---

Tomar deve a elaboração do Ante-projecto do Plano a Carlos Ramos.

É com o princípio de determinar o crescimento urbano por um desenho forte que o Arquitecto actuará em Tomar.

“Elaborado a partir (...) [da] crença dogmática nas virtualidades do plano formalista (...), Carlos Ramos propõe no plano de Tomar uma “cidade nova” na margem esquerda do rio, em oposição à cidade existente, tão longe desta quanto necessário, para uma não “contaminação” ou ausência de vínculo, a qualquer determinação estranha ao factor impositivo eleito.

A nova cidade é composta com base num losango implantado e determinado a partir dos seus eixos, de 24 metros de largura cada. O primeiro, de direcção Poente/Nascente, segue a direcção da Ponte; o segundo, perpendicular ao primeiro, encontra (...) [fundamento] na igreja de Sta. Maria do Olival, a que contrapõe um outro edifício de culto na extremidade oposta. O resultado é um sistema ortogonal alicerçado em importantes preexistências e remetendo para o sistema de composição da cidade antiga; e na cidade antiga é procurado o modelo morfológico: o quarteirão” (DIAS, José Cabral, 1999: 269).

O desenho, esse, supera o funcionalismo ou utilidade do traço. Num primeiro momento, sobressai o desejo de compor bem, o prazer com a estética urbana, trabalhando a cidade como um objecto manipulável no seu fim, acabado<sup>261</sup>.

A composição encontra motivações, todavia, que transcendem o deleite com o bom desenho. A largura das ruas não o desmente (Imagem 25 do Anexo II<sup>262</sup>). A dimensão que

---

<sup>261</sup> Na forma dos quarteirões é visível uma óbvia dificuldade de ventilação e insolação – no interior dos mesmos, o ângulo agudo formado pelas faces dos losangos é disso evidência. O argumento higienista havia sido, em oposição, o argumento para Ramos encontrar uma forma diversa daquela que a cidade existente lhe poderia oferecer como modelo. De resto, também a orientação das ruas propostas é diferente daquela que seria a mais indicada para um eficaz insolação. Para além das evidências do traçado em si mesmo, os dados atrás citados reforçam a ideia de outros desígnios que superavam os estritamente funcionais e funcionalistas.

<sup>262</sup> Vd. Anexo II: 27. Observar a hierarquização para os diversos arruamentos expressa em Perfis Transversais Tipos – esc. 1/100.

lhes é atribuída constitui um factor que entra em convergência com um outro, tanto para construção da cidade proposta, como para o modo como o tecido urbano existente é condicionado. Referimo-nos ao automóvel: a cidade é, claramente, representativa da concretização de princípios que tomam este veículo como importante motor do pensamento urbanístico e relevante condutor do desenho.

A cidade portuguesa e também Tomar – é um facto – alarga-se com motivações que lhe são dadas pelo novo meio de transporte. A representatividade pode estar presente no desenho – com certeza estará nas simetrias entre edifícios<sup>263</sup> e na relação entre cidade nova e existente/histórica –, mas não explica tudo. Outras razões morfológicas, espaciais, têm de ser procuradas fora do âmbito simbólico e/ou compositivo.

A chave para leituras mais complexas e alargadas está na palavra escrita, no discurso que o Autor constrói para legitimar e justificar as opções do plano<sup>264</sup>.

Carlos Ramos encontra Tomar com marcas de um povoamento que se produz por alastramento ao longo de estradas nacionais (1942c: 17). E, para Ramos, “a cidade é (...) um nó de comunicações” (IDEM, 1942a: 3) – di-lo ao identificar, para além do caminho-de-ferro, as estradas de Leiria, Castelo Branco, Torres Novas e Lisboa, orientadas para os diversos quadrantes.

E a apreciação positiva de uma realidade que coloca a cidade como uma peça da mobilidade no território é amplificada por outras palavras. A era do automóvel é a maior motivação do discurso e, nesse mesmo contexto, este meio de transporte confere uma aura de quase mitificação do visitante da cidade, entendido em movimento: “(...) o viajante repousará a

---

<sup>263</sup> Para além do exposto, está em causa a simetria determinada para implantação de diversos equipamentos: oposta à praça de touros localiza-se o hospital; opostamente ao mercado, o estádio municipal. Vd. José Cabral Dias (1999) – **A Evolução Urbana de Tomar: da margem esquerda à margem esquerda... fixando a margem direita ou uma leitura crítica dos acontecimentos**. Porto: Dissertação de Mestrado em Planeamento e Projecto do Ambiente Urbano apresentada à Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, Texto policopiado: 272.

<sup>264</sup> Vd Anexo I: 27. Em complemento do texto e da imagem do plano, observar Planta Geral – esc. 1/200.



vista numa paisagem de tranquilas ondulações cobertas principalmente de oliveiras” (IDEM, 1942b: 5).

É de sublinhar a importância que a actividade turística aqui assume, num nó que amarra o automóvel, a cidade e o deleite. Mais uma vez, o movimento não é apenas a necessidade de circular. Corresponde, mais do que isso, a um prazer, que transporta, portanto – em si mesmo – novos significados: a cidade é suporte da transformação e submete-se e submete a e o automóvel de modo dialéctico.

Claro que, de um modo geral e não apenas aqui, a circulação é um novo tema de preocupação permanente na organização do espaço urbano. Trata-se já – diremos – de uma realidade que se desdobra e é separada ou equacionada de dois modos distintos. Isto é, os peões adquirem uma autonomia discursiva que se legitima, apenas, no quadro de profundas alterações na hierarquização urbana das circulações, autonomia essa tão-só motivada pela evolução do automóvel – está em causa o imperativo de o isolar (ao automóvel), tanto por requisitos de segurança como de eficácia e rapidez, ou seja, do outro lado estará o automóvel a suscitar medidas que lhe permitem mover-se, circular, sem conflitos e com eficiência.

Em relação à nova extensão, esta procura de separação representa um dado seguro. A proposta de zonamento é evidente no enunciado: um *zoning razoável*, refere o Autor (IDEM, 1942b: 6), deve procurar diferenciar “(...) as áreas reservadas ao comércio, à habitação, às escolas, mantendo e facilitando ao mesmo tempo entre elas a circulação fácil de peões e veículos” (IDEM: 6-7).

Se observarmos as peças escritas e os desenhos da proposta, vemos melhor o uso do zonamento. Constatamos, é certo, que Ramos encontra uma normativa que ordena a cidade proposta, mas essa explicação é redutora e insuficiente. Observamos, em paralelo, uma clara indefinição – podemos dizer – em matéria doutrinal – referimo-nos à aplicação dos modelos e teorias urbanísticas como referente das hesitações: Ramos não se libertara da grande composição retórica, que aplica em simultâneo com princípios mais funcionalistas e para segmentação e especialização do espaço urbano. É precisamente o zonamento próprio

da cidade moderna que lhes dá face e afirma a contradição. O zonamento consubstancia um instrumento que permite arrumar a cidade na era do automóvel, sem o qual não faz sentido. Com ele, a tradição sucumbe. No que lhe diz respeito os modelos urbanos são outros, correspondentes à afirmação de novos conceitos espaciais: o zonamento é, com efeito, um instrumento pensado no contexto de forte e facilitada mobilidade e, também aqui, em Tomar, um mecanismo para ampliar a leitura da mobilidade automóvel, já que a promove – Tomar testemunha-o, como farão outros planos. Ou seja, o espaço como era entendido, fica no passado.

No capítulo da organização concreta da cidade e dos fluxos, as classificações não surpreendem. Mais uma vez, a divisão produz-se entre “(...) a circulação interna e a circulação proveniente do trânsito de passagem” (IDEM, 1942d: 1). Neste sistema, o Autor acusa as disfuncionalidades – “o trânsito faz-se na sua maior parte pelas artérias que são estradas nacionais (...)”<sup>265</sup> (IDEM, IBIDEM) – e faz notar os impactos decorrentes da falta de hierarquização e ordem: a circulação interna revela-se menor do que o trânsito de passagem (IDEM, IBIDEM). Reter esta realidade é importante para perceber as transformações a operar sobre a cidade existente.

O trânsito originado com a estação de caminho-de-ferro é, aliás, um outro factor de perversão do sistema urbano.

“Êste [sic] trânsito serve não só a cidade mas ainda a região a NO cujo acesso se faz pela Avenida dos Combatentes da Grande Guerra, Rua Torres Pinheiro, Rua Everard, Ponte, Rua Marquez de Pombal e dos Voluntários da República” (IDEM, IBIDEM).

As ruas de trânsito mais acentuado, essas, contribuem duplamente para os problemas em foco. Na verdade, todas confluem para a ponte, determinando que seja o “(...) local de maior intensidade de trânsito na cidade” (IDEM: 2).

---

<sup>265</sup> Rua Everard, Rua Marquez de Pombal, Rua dos Voluntários da República e Avenida Cândido Madureira, Rua de Leiria, Avenida Marquez de Tomar e Rua Tôres Pinheiro. Estes são os arruamentos citados no texto da Memória. Vd. Carlos Ramos (1942d) – **Parte II**. In Memória Descritiva e Justificativa do Ante-projecto do Plano Geral de Urbanização de Tomar. Tomar: Arquivo da Câmara Municipal da Tomar: 1.

Toda a cidade tem que ser transformada e fica sob a alçada das hesitações do Autor.

“Esse incerto comportamento é extensível à cidade antiga, organismo equacionado como integrável (...) [no] todo mais dilatado e, portanto, manipulável como matéria de projecto. Atendendo à (...) circulação automóvel, é proposta a correcção de alinhamentos em algumas artérias – antiga rua da Graça (Torres Pinheiro), antiga Levada (rua Everard) e, de forma mais vincada, na Avenida Marquês de Tomar – referidas na Memória do plano como artérias de circunvalação e, assim, suficientemente impositivas – a par com a Rua Direita dos Moinhos (de perfil completamente refeito no plano) – para demolição de parte do tecido urbano” (DIAS, José Cabral, 1999: 272).

“É (...) [esse] sentido glorificador, em clara atitude apologética, que, em Tomar, advogará a correcção dos alinhamentos na cidade velha. O elogio desenvolvimentista encarrega-se, também, de propor um novo núcleo industrial, a Sul do aglomerado e de contraponto à fábrica de fiação. Em clara atitude premonitória ou antecipadora de uma realidade desejada, Carlos Ramos pretende ali, junto de fábricas hipotéticas (sabêmo-lo hoje), um bairro operário para mais de uma centena de famílias, em nítida aceitação de um partido: o da máquina, da industrialização e do triunfo de ambos como sinónimo de progresso e de modernidade” (IDEM: 275).

É com este enquadramento que o automóvel deverá ser lido, aqui como noutros planos. E aqui, como noutros planos, o optimismo supera a objectividade, o desejo, a necessidade.

Paralelamente, o estacionamento constitui o sublinhar de um quadro já suficientemente desfavorável na desadequação da cidade aos novos tempos. Mesmo em arruamentos onde o trânsito não é intenso<sup>266</sup> – os movimentos normais da rotina urbana (paragens para carga e descarga) introduzem perturbações que revelam o inconciliável das actividades com o trânsito: a largura diminuta das ruas impede ultrapassagens. Mas não só: “nestas artérias o cruzamento de veículos é bastante penoso para os peões (...)” (RAMOS, 1942d: 2).

Colocando-se noutro contexto, mas com o intuito de reforço das mesmas ideias, o Autor, embora certifique que a circulação de veículos se faz, habitualmente, sem entraves, reconhece que os dias de mercado contrariam a normalidade e provocam

---

<sup>266</sup> Ruas Silva Magalhães e de Infantaria 15. Vd. Idem: 2.

congestionamentos que, uma vez mais, se motivam na incapacidade da cidade conciliar o estacionamento com a circulação de veículos (IDEM, IBIDEM).

Face a esta realidade, Ramos faz acompanhar o plano de uma *Postura Sobre Estacionamento e Trânsito de Veículos na Cidade de Tomar* (IDEM, 1942e). A regulamentação dos locais, periodicidade e duração do estacionamento, bem como de sentidos únicos em muitas das ruas, são, no entanto, medidas parcelares para a ordem urbana realmente desejada. A promoção (proposta) de novos quadros de vida esbarra com outros valores. Se, por um lado, as determinações de um avanço para além do presente provocam alterações de profundo significado, as mesmas orientações, apesar das transgressões evidentes, não se mostram totais em nenhuma das direcções, mas hesitantes. Nem a conservação do passado é totalmente assumida, nem um novo entendimento do cenário urbano é concebido sem reservas. Embora Ramos refira que para “(...) além das artérias de circunvalação pouco se acrescentou à cidade velha”, a verdade é que a rasgou sem contemplações. Mas uma observação completa dá conta de que a forma, como se lhe refere, não é convergente com ambições modernizadoras. Trata-se de uma contradição inconciliável em que sobressai o pitoresco como bem a defender, como dado fundamental de caracterização do ambiente. É o próprio Autor que atribui medida à sua intervenção:

“conserva-se, portanto, integralmente o velho burgo adormecido aos pés do castelo dos Freires de Cristo, com o seu pitoresco recorte, com as suas ruas em cujo traçado pouco se mexerá (...)” (IDEM, 1942b: 7).

A defesa desse pedaço de cidade ganha um sentido mais profundo se se perceber que acontece num contexto de que não estão afastados constrangimentos – procura-se “(...) apenas a regularização do trânsito que evite, com os actuais estacionamentos, certas dificuldades” (IDEM, IBIDEM) – ou seja, esta defesa produz-se contra o intuito reformista que, paradoxalmente, assume responsabilidade pela destruição de parte da cidade existente. Mas nada disso é objecto de surpresa, se as palavras do Autor forem totalmente observadas: “o burgo medieval crescido à sombra do Castelo é inadapável às funções urbanas da actualidade” (IDEM: 12). Assim, conservá-lo poderá responder a um imperativo histórico-

patrimonial, mas não suportará a vida ambicionada. Apesar das transformações propostas – umas ligeiras, outras mais profundas – a *vida actual* produzir-se-á em oposição ao pitoresco, com o qual não procura vínculos ou compromissos e se afirma em oposição. Não se trata, sublinhamos, de uma oposição que funcione completamente a favor de um novo tempo. É, sim, resultado da *hesitação* entre dois universos claramente distintos, bem como expressão de uma negação ideológico-conceptual: Ramos oscila confortavelmente e não faz escolhas que não sente necessárias, Ou seja, constrói a libertação para um outro modo de expressão, que coloca no território como escolha de complementaridades.

Por outro lado, a natureza deste plano soma a uma geometrização ambígua, porque dual, uma realidade nebulosa que oculta uma saída fácil e contrapõe, em permanência, a falta de clareza ou de formulação teórica de base. Na Memória Descritiva do Plano, Carlos Ramos refere:

“a maior parte das cidades portuguesas tem [sic] aumentado de população e de área. Tomar sem fugir à regra, ilustra-o de maneira particularmente clara. Com 5105 habitantes em 1878, 9730 em 1930 – o que representa um acréscimo de 90% – deve contar hoje cêrca de 12000, se se manteve o ritmo de nascimento observado nos últimos decénios.

O desenvolvimento populacional marca-se sempre por um alargamento da área urbana, pela transformação dos arrabaldes em elementos dessa área, ou ainda por uma arrumação diferente dos habitantes dentro do perímetro primitivo” (RAMOS, 1942a: 1).

Em Tomar, porém, optou pela criação de uma “*cidade nova*” executada com “*largueza e liberdade*”, como ele próprio refere no mesmo texto (IDEM). Aí, deixa subentender que o princípio subjacente à elaboração do plano de Tomar pretendeu evitar a densificação do tecido existente, privilegiando uma solução de raiz – princípio base do crescimento da *cidade-jardim*. Este dado convoca de novo o debate sobre os limites do automóvel no entendimento o espaço urbano: seria possível essa *transgressão*, no alargamento da cidade, sem um novo modo, ampliado, de percorrer o território?

Concluindo:

“(...) o Plano de Tomar é racionalista e funcionalista (...) na utilização do desenho; retórico na composição; historicista e conservador (...) [na defesa do património mais sensível]; tipologicamente contraditório onde politicamente e, segundo o peso da tradição (...)”, [a habitação unifamiliar deve tomar lugar] (DIAS, José Cabral, 1999: 278).

Como vimos, as ideias libertam o desenho, com largueza, como Ramos diz, da cidade existente, para que possa surgir um novo universo, mais descomprometido e onde o automóvel se afirma. As antinomias não obstam, contudo, a que o racionalismo, na adaptação ao novo tempo, vença a história ou outros compromissos.

O híbrido que Ramos constrói dá medida ao pensamento. O pragmatismo é o campo onde se move e o afastamento à cidade antiga abre campo de manobra para novas liberdades; a interdependência com a cidade antiga, por seu lado, dita a manutenção dos valores históricos, nunca rejeitados; o automóvel, esse, move-se nos espaços que lhe são oferecidos, umas vezes com mais liberdade e transformação, outras sem recusa de compromisso espacial e formal com a cidade histórica e com a tradição, que, apesar das hesitações, não deixam de abrir brechas rumo a um novo tempo.

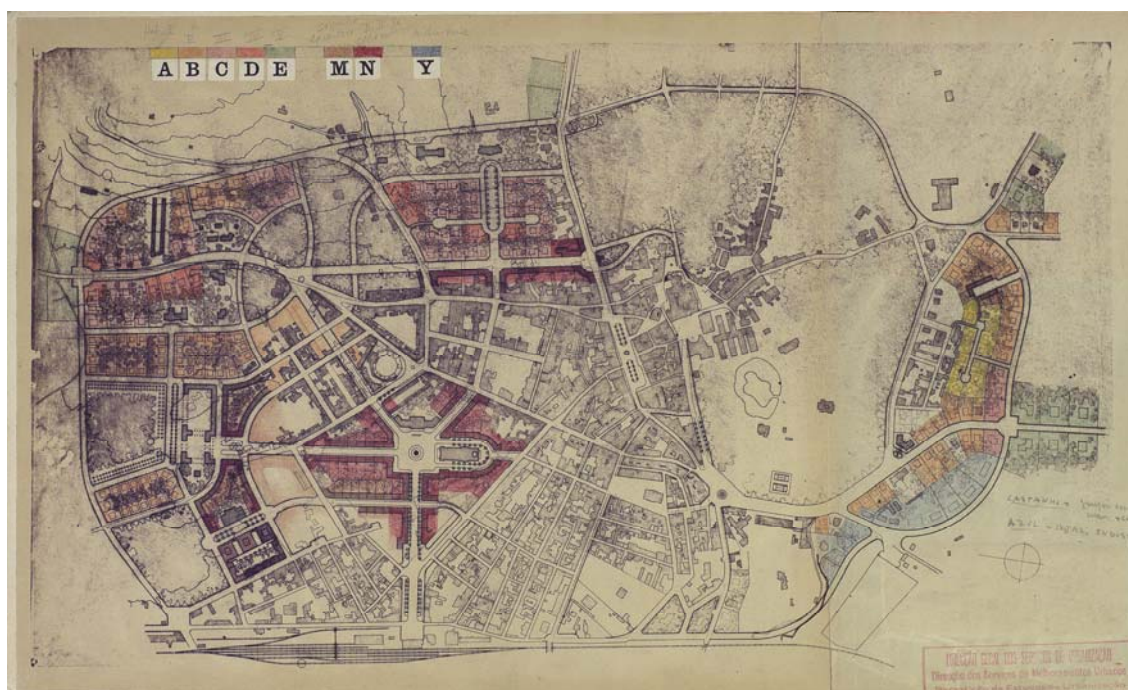
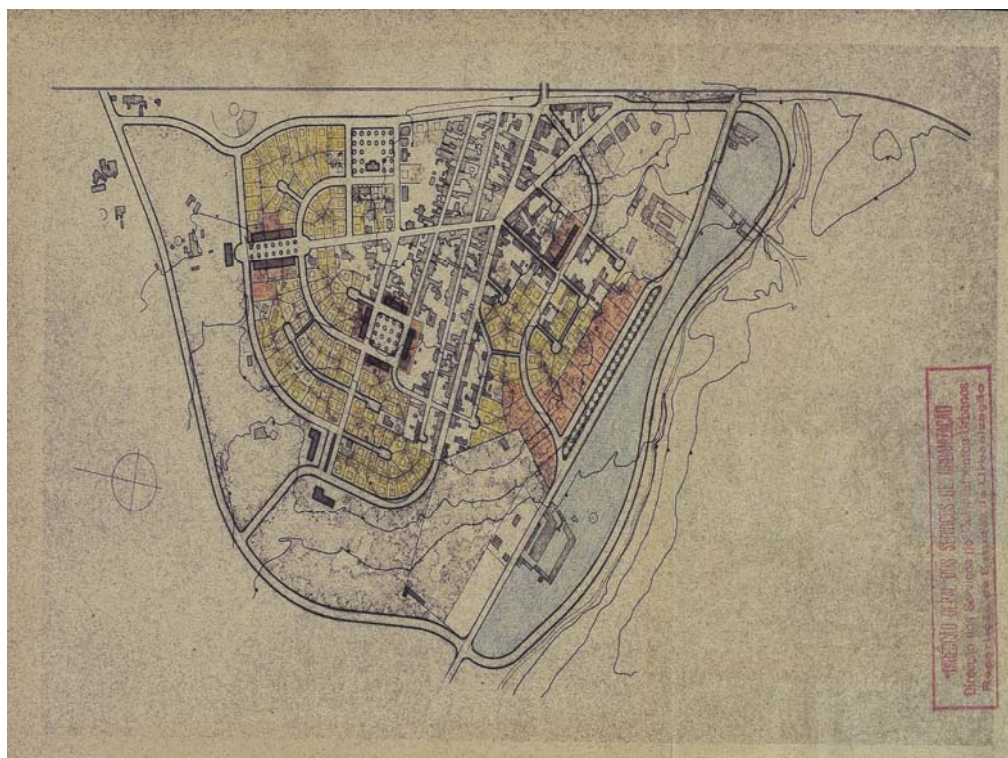
Tomar mostra como o plano alarga o perímetro urbano com confiança no papel do automóvel para vencer distâncias. Face à impossibilidade da cidade antiga se modernizar e transformar acentuadamente, este veículo conduz os habitantes à outra margem, não sem deixar de condicionar, na zona antiga, as alterações mais significativas à sua própria acção, aos seus imperativos e aos da circulação.

O automóvel assume essa força, e a história – se outras motivações não a submetem – cede perante o novo olhar que se molda na esfera do motor de combustão.

**Episódios significativos de espacialização urbana a partir do automóvel**  
os Planos Gerais de Urbanização [1934 -1960]

**Imagem 20** – Plano de Urbanização das Caldas da Rainha; Planta do Sector Leste – esc. 1/2000.

**Imagem 21** – Plano de Urbanização das Caldas da Rainha; Planta do Sector Oeste – esc. 1/2000.





#### 4.1.3.3 Plano de Urbanização das Caldas da Rainha – 1949

---

O Plano de Urbanização das Caldas da Rainha tem autoria de Paulino Montez.

Apresenta um traçado sem um princípio de composição facilmente tradutível em palavras. É o traçado das ruas propostas que dá coerência à descontinuidade do edificado. A nova estrutura surge definida para dar forma à cidade.

No desenho mais indefinido ressaltam, apesar de tudo, evidentes preocupações com a facilidade de circulação nos vários arruamentos. Não se assiste, é verdade, à definição dos espaços a partir da associação/relação da e entre a forma construída; sobressai, sim, o traçado fluido, moldado com a liberdade da curva, que constrói articulações com as preexistências. Basta observar as diversas correcções de alinhamentos e demolições: ocorrem com prioridade à rua e à circulação e denunciam a pretensão de afirmar espaços de movimento que se sustentam na lógica do automóvel.

Com efeito, as preexistências cedem à nova realidade: mais uma vez, as correcções no tecido urbano adoptam-nas, transformam-nas e quando se localizam em cunhais do edificado/cruzamento de ruas, mostram evidentes relações com o automóvel, no qual se motivam. Mas estes dados explicam pouco. Centraremos a atenção nas peças escritas; o texto segui-las-á, para procura de maior clareza.

No Inquérito Urbano, o Autor cedo toma o automóvel como tema central. De um modo a todos os títulos significativo, refere e enumera, nos pontos 18 e 19, as *Vias da rede da Cidade, consideradas de maior trânsito ou de maior congestionamento*<sup>267</sup> e os *pontos de maior congestionamento, nas vias referidas no nº18*<sup>268</sup>. O modo de se expressar coloca em

---

<sup>267</sup> “Avenida Manuel Figueira, Largo Conde de Fontalva, Rua General Queiroz, Praça da Republica, Rua José Malhóia, Rua Capitão Filipe de Sousa, Rua da Nazaré, Rua Diário de Notícias, Ruas Heróis da Grande Guerra, Rua da Praça de Touros e as vias de acesso à Estação de Caminho de Ferro (Rua Almirante Cândido dos Reis, Rua Dr. Miguel Bombarda e Avenida da Independência Nacional.” Paulino Montez (1949a) – **Peças Escritas do Plano de Urbanização das Caldas da Rainha**. Lisboa: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano. Vol I: 20.

<sup>268</sup> “Embocaduras das Ruas General Queiroz e Heróis da Grande Guerra, sendo o congestionamento em toda a extensão da primeira e em parte da segunda (lado do largo de Fontalva); embocaduras das Ruas

evidência a importância que subjectivamente e por motivações pessoais reconhece ao automóvel, encarando-o a como instrumento fundamental para forçar as transformações urbanas. É o próprio que o declara, enumerando *Outras vias da Cidade que necessitam de correcções do alinhamento, regularizações ou alargamentos, considerados de mais fácil realização, ante as possibilidades financeiras do Município*, no ponto 20<sup>269</sup>. E prosseguindo, no ponto 21, acrescenta as *Vias novas cuja construção se deve prever*. Assertivo, Montez caracteriza-as:

“De um modo geral, [devem ser] todas as que possam remediar os congestionamentos citados nos Nº 18 e 19, além das julgadas necessárias para a extensão da cidade” (MONTEZ, 1949a: 22).

Acontece tudo isto, na verdade, sem uma quantificação ou *Números estatísticos sobre o movimento de viaturas e peões, nas vias de maior trânsito*<sup>270</sup> – fora da objectividade, portanto. O mesmo se passa em relação a *Números estatísticos sobre o movimento de mercadorias, por estrada ou por caminho de ferro e referidos a entradas e saídas da Cidade*<sup>271</sup>.

Nenhuma outra evidência é capaz de colocar o discurso no plano do discurso conceptual e das aspirações, tal como fazem os dados em ausência: Montez coloca as necessidades de transformações em domínios que se estruturam a partir do automóvel porque presente e deseja essas transformações; não pode contar com valores que validem a acção

---

José Malhó e da Nazaré; cruzamento das ruas Cândido dos Reis e Heróis da Grande Guerra; estrangulamento da Rua Capitão Filipe de Sousa (junto do Bêco das Flores); e cimo da Praça da República.” Idem: 21.

<sup>269</sup> “Vias de acesso à Praça 5 de Outubro, ao Bairro das Águas Santas (Além-da-Ponte) e à Igreja e Torre o Hospital Termal, Rua de Camões (junto ao Largo da Copa), Travessa do Parque, Rua do Sacramento, Rua de Sebastião de Lima (enfiumento da Ponte de acesso ao Bairro das Águas Santas), Rua do Diário de Noticias (antiga do Chafariz das Cinco Bicas), Largo do Conde de Fontalva – cintando, apenas, as vias cuja regularização ou alargamento mais se impõe” Idem: 21.

<sup>270</sup> Ponto 22. Vd. Idem: 22.

<sup>271</sup> Ponto 23. Vd. Idem, Ibidem.

transformadora; mas isso não o limita. Nas observações<sup>272</sup>, mantém o registo do discurso, e das palavras sobressaem certezas.

“(...) A rede de circulação (Estradas e caminho de ferro) que serve o aglomerado, muito tem contribuído para o desenvolvimento economico [sic] da região, e, conseqüentemente, para a prosperidade comercial da localidade, facilitando ainda o abastecimento dos milhares de doentes, veraneantes e forasteiros que a ela se acolhem” (IBIDEM: 74-75).

O automóvel é – observa-se – um instrumento de desenvolvimento – que ganhará amplo espaço de afirmação e será enfatizado como um objecto de mediação entre o desejo de um novo contexto e a realidade concreta.

Neste âmbito, é relevante referir uma outra aproximação de Montez ao método que segue.

“Também, [no] capítulo sobre PRINCIPIOS ESPECIAIS, nos dispensâmos [sic] (como fizemos no capítulo sobre PRINCIPIOS GERAIS) de expor doutrina urbanística de caracter universal, visto tratar-se de um trabalho de urbanização e não de urbanologia. Essa doutrina deduz-se, de resto, em grande parte das directrizes urbanísticas que presidem aos estudos referidos à Cidade” (IBIDEM, 1949b: 4).

O Autor abre espaço, portanto, para uma conclusão ímpar: a de que o plano consubstancia, de per si, a expressão de princípios doutrinários. Lêmo-los na sequência das opções e das palavras. E as palavras, essas, são transparentes, deixando ver o que se passa para além dos seus limites imediatos. O texto é claro:

“todas as necessidades e aspirações do aglomerado – que são de ordem muito diversa – se reduzem a problemas de circulação, e problemas de saúde [sic] e higiene, a problemas sociais e economicos, e a problemas espirituais (intelectuais e morais, incluindo os de estética)” (MONTEZ, 1949b: 4).

O tema da circulação não aparece isolado; é convocado num plano de igualdade com outros, é certo. Mas se surge integrado com mais matérias, sem hierarquização, a verdade é que

---

<sup>272</sup> Consultar as palavra do autor. Vd. Idem: 74.

aparece destacado como tema de base e chave para entendimento da cidade. Consequentemente, a concretização das directrizes do plano tratará de fornecer o restante enquadramento doutrinário, segundo uma especial atenção ao automóvel.

Assim, aparecem, evidentes, as Bases Especiais do Plano, com as medidas preconizadas:

“(…)

2ª – Solução dos problemas de trânsito de atravessamento (…).”

3ª – Revisão do problema do trânsito exclusivamente local” (CSOP, 1952f: 14-15).

Estes temas são, aliás, uma constante no texto e surgem retomados para reforçar o papel das vias de comunicação (no momento de elaboração do plano), para fomento da economia local e regional. Observamo-lo nas palavras do Montez.

“A construção de novas estradas ou de novos trôços [sic] e o melhoramento de muitas, com francos alargamentos e supressões de passagens de nível – muito aumentaram a circulação de viaturas automóveis para transporte de pessoas e mercadorias” (IMONTEZ, 1949a: 87).

As facilidades alcançadas produzem-se em todas as direcções, tanto visando as duas maiores cidades do país – Lisboa e Porto – como Santarém e as terras do interior, do Leste e do Sul.

Outras estradas nacionais ou regionais alargam a região das Caldas e permitem um contacto mais rápido e fácil com os portos, as praias e as novas zonas florestais e agrícolas do litoral. E em reforço e alargamento do ângulo do enfoque, Montez acentua argumentos e o papel do automóvel.

“A rede de circulação regional fizera, também, das Caldas da Rainha um centro de excursões” (IDEM: 88).

“Situada numa região de valiosos monumentos arqueológicos [sic], historicos e artisticos; de encantadoras praias e admiraveis paisagens de campo e litoral – Caldas da Rainha, mercê também das comunicações existentes, é por outro lado um importante centro de turismo” (IDEM: 115).

Como se vê, o turismo, actividade grada do Regime<sup>273</sup>, entra como um dado suplementar na equação dos efeitos multiplicadores da estrada e da era do automóvel.

Do lado oposto da barricada, contrariando todas as expectativas e constatações, “o casario, construído em fita pelas beiras das estradas principais, e sem permitir o alargamento destas,

---

<sup>273</sup> O turismo como actividade tutelada oficialmente é anterior ao Estado Novo, mas é este que lhe dá um forte incremento e o transforma numa actividade central na política, como vimos atrás, em 3.1 – *Modernização versus tradicionalismo: o lugar das contradições*.Vd. p. 75.

Sublinhamos a sua radical expressão como parte integrante de uma estratégia governamental, a partir de 1939, com a passagem dos serviços de turismo para a alçada do Secretariado de Propaganda Nacional, na sequência da qual os mesmos serão reformulados, facto que ocorre já na sequência – como sinal premonitório – da realização I Congresso Nacional de Turismo, em 1936 (Vd. Susana Lobo (2004b) – **1942-2002: 60 Anos de Pousadas**. In *Arquitectura Moderna Portuguesa, 1920 – 1970*. Lisboa: IPPAR: 82-101.

O surgimento dos Serviços de Turismo ocorre em 1911, com a criação do Conselho de Turismo, acompanhado pela Repartição de Turismo, sob a jurisdição do Ministério do Fomento. Era um tempo de total desorganização do sector, marcado por hotéis de qualidade inferior.

Em 1921 e para dar um outro fôlego ao sector, o Decreto nº 1152, de 23 de Abril de 1921, fez criar Comissões de Inciativa em todas as estações hidrológicas, praias, estâncias climatéricas, de altitude, de recreio e de turismo.

Numa aposta para uma maior eficácia e com a reorganização já levada a efeito pelo Regime de Salazar, em 1936, esses organismos foram substituídas por Comissões Municipais e Juntas de Turismo (na dependência dos municípios).

A partir de 1927, data de criação da Junta Autónoma das Estradas, a renovação e consolidação da rede de estradas vai permitir deslocções mais fáceis para os vários pontos turísticos. Um outro incremento, chega com a Fundação para a Alegria no Trabalho – FNAT – em 1935, organismo que se ocupa da organização de colónias de férias e visitas de estudo focadas em locais de relevância histórica.

Em 1930, com os Decretos nº 19 101, de 8 de Dezembro, e nº 19 174, de 24 de Dezembro, o Regime tem intenção de dar um incremento ao sector hoteleiro, regulando-o, determinando para que se modernizasse e ultrapassasse as graves carências do passado.

Todo esse processo culmina na assunto que nos ocupa. O Decreto-Lei nº 29 224, de 7 de Dezembro de 1938, dá uma importância fulcral às Estradas de Turismo. Mas é ainda antes, em 1931, com o Decreto nº 19 252, de 17 de Janeiro, ao visar as estradas entre Lisboa e as zonas de turismo de Queluz, Sintra, Estoril, Cascais, bem como a Estrada Nacional 11 – cujo traçado antecedeu o da Marginal – que a nova expressão de actuação tem início: pretendia-se o embelezamento dos percursos de automóvel. O preâmbulo desse diploma é, aliás, fundamental para perceber a importância do turismo para o Governo, a sua relevância e da sua articulação com as estradas e este tipo de veículo: aí mostra-se “(...) a importância que na economia do País pode representar o desenvolvimento do turismo e a necessidade que para tal fim há em aumentar as riquezas e belezas naturais, especialmente nas zonas que maior frequência podem ter de turistas nacionais e estrangeiros (...)”. António José de Santa-Rita (2006), Op. Cit.: 160.

Vd. Paulo Pina (1988) – **Portugal, o Turismo no Século XX**. Lisboa: Lucidus.

veio agravando, dia a dia, as deficiências da circulação local” (IDEM: p.100). Montez inicia, aqui, uma exposição de factos que o levará até onde deseja.

‘

“Ao desafogo espontâneo conquistado pelas construções, não corresponderam quaisquer alargamentos daquelas estradas ou lançamentos de vias novas, descongestionadoras da circulação. Não se corrigiram, mesmo, os pontos e passagens de maior aperto do trânsito, como se deduz das indicações do INQUÉRITO” (IDEM, IBIDEM).

Vai mais longe, ao frisar que não só se tem comprometido o desenvolvimento local por omissão, mas também por erros de actuação. O discurso confirma-o.

“Por outro lado, muitas vias secundárias se lançaram com prejuízo da economia municipal, dadas as desnecessárias extensões de muitas dessas vias, as despesas de construção e conservação correspondentes” (IDEM: 100-101).

Tão importante como os relatos é a terminologia usada. Esta acrescenta valor ao discurso. Além de estabelecer contrastes mais violentos entre a realidade encontrada e os termos do antepiano, dá indicações mais precisas quanto às convicções do Autor. E referimos não apenas a importância que é reconhecida ao automóvel, mas – superando-a – um enfoque totalmente comprometido com esse veículo, num misto de optimismo e de exaltação.

Com efeito, *Grande circulação* é a unidade de medida com que Montez determina a eficácia da intervenção. *Grande* representa a aceitação e desejo de ruptura de paradigma; *Grande* é a única forma de actuar consequentemente. Montez argumenta neste sentido. A propósito do *Quadro Citadino*<sup>274</sup>, diz:

“[verifica-se] não terem sido satisfeitas as necessidades de grande circulação, nem corrigidos os congestionamentos actuais, ainda que as vias secundárias se rasgassem com prejuízo da economia local” (IDEM: 105).

---

<sup>274</sup> Expressão do autor. Vd. Paulino Montez (1949a), Op. Cit.: 95.

De uma outra forma – mas com o mesmo significado e visando o mesmo contexto – o Autor faz a apologia de um tipo preciso de circulação – um tipo de circulação que só faz sentido ser equacionado com o automóvel e o promove livre e fluidamente. *Acelerada* é a palavra que usa. E é inequívoca quanto ao papel a que o desenho urbano se deve submeter. Com efeito, o plano é, em si mesmo, lugar de afirmação do automóvel. O argumento clarifica-se se considerarmos que parte importante do desenvolvimento urbano é posto na dependência deste veículo. As palavras do Arquitecto voltam a ter um papel-chave para o entender.

“o caminho de ferro, como as estradas de circulação acelerada, deram á cidade, um grande impulso comercial, fazendo dela entreposto centralizador e distribuidor de produtos agrícolas e industriais, com certo raio de acção extra-concelhio” (IDEM: 116).

Em suma, a agricultura e a indústria, conjuntamente com a relevância turística da zona, são inequivocamente associadas ao progresso e à disseminação do automóvel e articuladas com a necessidade de resolução dos problemas existentes com as comunicações regionais: tal é dito por Montez – estas surgem como indispensáveis ao sucesso das Caldas, enquanto estação de turismo e significativo centro de actividades rurais (IDEM: 117).

Mas a idealização supera o pragmatismo ou a imposição da realidade. É de notar que a fé inabalável no progresso ditado pela mecanização do movimento e pela rapidez que vem permitir, adquire feição de símbolo – tão forte – que se alarga a outros meios, mais difíceis de justificar. Não o entende Montez, que diz que as “carreiras aéreas (...) deveriam ter, próximo das Caldas, um campo e aterragem” (IDEM, IBIDEM).

É rumo a um cenário que, como vemos, não se quer preso às teias da realidade mais imediata que o discurso se alinha e as opções surgem. Sem perder ligação ao concreto, incorpora outras valências e o automóvel permite novos entendimentos do território e da vida.

“(…) [É] indispensável continuar, para Norte e para Sul, a estrada que liga a Cidade á Foz-do Arêlho. Para Norte, subindo a Serra do Bouro, com passagem pelo facho, e seguindo até S. Martinho. Para Sul, atravessando a Lagôa de Óbidos e atingindo, as praias do Baleal até Peniche, e

sem prejuízo da entrada marginal que convém construir à volta da mesma lagôa” (IDEM: 117-118).

Para se sentir mais legitimado nas considerações, Montez deixa expresso um importante ponto de vista.

“A rede de circulação da Cidade está ligada, como vimos, à rede geral do país, pelo Caminho de Ferro e por Estrada” (MONTEZ, 1949b: 8).

Seria natural, portanto, que essa rede se tornasse mais eficaz. Para estabelecer os parâmetros da intervenção, o Autor vinca, então, o contraste entre a realidade e o cenário desejado. As suas palavras cumprem esse papel, mostrando um contexto que se pretende ultrapassado:

“Trôços [sic] de estradas nacionais ou regionais, convertidos em arruamentos, atravessam a Cidade, dando origem a que, á circulação nacional ou regional se junte a circulação local. Grandes congestionamentos se verificam, em consequência deste facto, sem que possam evitar-se pelos meios correntes de alargamentos de pistas. Não podem, sem avultadíssimas despesas, arrazar-se [sic] as construções que, em extensos alinhamentos, se fixaram nas bermas daqueles trôços [sic], havendo que rasgar-se portanto, novas artérias que descongestionem o transito” (IDEM: 10).

Esse é, pode dizer-se, o tema do trabalho de Montez. Dentro desse espírito, as Caldas não podem ficar arredadas das grandes linhas de circulação: “como estação de turismo, a cidade deve centralizar, na sua area [sic], aquelas grandes linhas” (IDEM, IBIDEM). E, através das palavras, o Projectista vai marcando as balizas que quer que orientem o discurso e prática urbanísticos. A sucessão de princípios, reforça-se, ademais, com uma adjectivação que, com normalidade, não é inocente. A expressão de ideias nunca é neutra. Com Montez tão-pouco o é. Dentro deste raciocínio, os *congestionamentos* – considerados *grandes* –, bem como as *grandes linhas de circulação* sujeitam-se a um modo de classificar que consideramos apologético: quanto a nós, trata-se de um desejo de construir um partido.



Alinhado com a mesma hipótese, Montez é capaz de superar as suas classificações: *Grave* é o modo como denuncia os congestionamentos que observa na cidade<sup>275</sup>.

A palavra – que expressa preocupação com os entraves à circulação e com a saturação nas ruas – é uma dupla motivação do Autor e confirma o argumento: leva-o a pensar alternativas à localização de equipamentos, e, em consequência, a desviá-los do centro administrativo da cidade, que deseja descongestionado.

Com coerência argumentativa, atribui o congestionamento do centro à má instalação de serviços públicos; e é também o agravamento da circulação que reconhece durante as horas em que funciona o mercado, que não o faz hesitar: é necessário uma reorganização urbana<sup>276</sup>.

A abordagem alarga, portanto, o âmbito de actuação. E é uma orientação baseada em princípios similares – sustentada em igual necessidade de cuidar dos equipamentos (alargada aos edifícios de interesse social, bem como aos espaços livres para os habitantes) – a que Montez impõe nos bairros existentes. Aqui convoca as vias de circulação e serventia para promoção de uma solução que “(...) possa constituir melhoria colectiva e melhoria das habitações” (IDEM: 14).

Em suma, o âmbito de actuação do automóvel alarga-se à arquitectura, nas ligações que esta estabelece com os usos e a forma urbana. Trata-se, como afirmámos atrás, da afirmação de um partido: o da construção de um espaço de vida com este veículo.

Outra camada de intervenção, entra por uma via diversa.

“A rede de circulação citadina, na parte que se refere a serventias secundárias, não fôra [sic] sempre traçada com objectivos de economia, de higiene ou de estética” (IDEM: 11).

Ao considerar que a estética deve constituir um factor fundamental de caracterização da rede de circulação, este princípio leva a pensar a necessidade de demolição de alguns dos

---

<sup>275</sup> Vd., Idem (1949b) – **Peças Escritas do Plano de Urbanização das Caldas da Rainha**. Lisboa: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano. Vol. II: 11.

<sup>276</sup> Cf. Idem: 12.

arruamentos em apreço, como alternativa radical à correcção de traçados ou alinhamentos (também considerada<sup>277</sup>).

É a partir das premissas expressas que o Autor parte para as soluções. Fá-lo, previsivelmente, com grande peso das propostas viárias. O próprio confirma-o, moderado, contudo, por alguma cautela.

“Impõe-se, pois, a resolução do problema local da circulação, já por meio de novas vias, já alargando as existentes, devendo, todavia, neste caso, ter-se em atenção que os recursos municipais não admitem avultados encargos com demolições” (IDEM, IBIDEM).

De qualquer modo, a prudência não obsta ao desenvolvimento das soluções. Faz parte delas; integra-as, sem travar uma era segundo um paradigma em sintonia com o tempo.

São mais uma vez as palavras de Montez a dar sustentação às ideias que extraímos do seu discurso: são tópicos, pode dizer-se, para um novo cenário urbano:

“Novas artérias para descongestionamento do transito [sic], nos trôços das estradas nacionais e regionais que atravessam a cidade (...)”; “novas vias locais e descongestionamento das existentes, nos estreitamentos que prejudicam o transito citadino (...)”; “ francas ligações entre todos os sectores e bairros da cidade (...)”; “Via envolvente, abrangendo a extensão prevista do aglomerado”; “passagens inferiores e superiores à via férrea [sic] (...)”, “perfis transversais de todas as novas vias, estabelecidas consoante as características da circulação (...)” (IDEM: 89-90).

As palavras enunciam uma síntese da acção proposta por Montez no que concerne à circulação. E, como se observa, confirma uma preocupação notória de agir sobre a cidade a partir do automóvel. Equacioná-lo com total sentido, é também pensá-lo para uma utilização no interior urbano. É expectável, portanto, que esta máquina se faça marcar pelos espaços que ajuda a ligar e onde se movimenta e, em síntese, que a cidade se sujeite ao seu imperativo de circulação, segundo as suas lógicas.

---

<sup>277</sup> Cf. Idem, Ibidem.

Assim, as medidas, como invariantes, replicam efeitos. A *Via Envolvente* assume-se como elemento para determinação da morfologia urbana. Não o faz, apenas, pelo testemunho citado. Reportando-nos à definição dos limites dos bairros em que a cidade se divide, encontramos – além de outros arruamentos – a via em apreço<sup>278</sup>: limitando-os, esta é um instrumento de forma.

Daqui, voltamos a atenção sobre factores adicionais. O corte do tecido urbano imposto pela via férrea é ponto de partida para reacção a uma separação da cidade em dois sectores: Montez age, uma vez mais, para intensificar o movimento do automóvel, que pretende liberto dos antagonismos que impedem fluidez e liberdade de circulação. É com esse sentido que a passagem superior (principal atravessamento da linha férrea) é desejada mais larga – para permitir a circulação de viaturas em dois sentidos<sup>279</sup>. Adicionalmente e com o mesmo espírito, a vontade de substituição de um outro atravessamento da linha – de nível – acompanha as alterações: uma passagem inferior<sup>280</sup> surge como instrumento de igual procura de continuidade da circulação automóvel, cujo movimento já não faz sentido cortar. É a própria natureza do automóvel, não dependente e quase autónoma, que se impõe. E são estas características – que fazem contrastar com o peão (dotado de outros ritmos e sem a mesma autonomia) – que alargam o leque de medidas: uma outra passagem inferior é proposta para uso exclusivo de peões, nas imediações da estação. Peão e automóvel, reconhecidos como diferentes nas necessidades e propósitos de circulação, são cindidos. O automóvel ganha espaço de eficácia; o peão, de protecção.

Na construção do universo em mudança, os programas eminentemente ligados ao automóvel marcam presença. O estacionamento é um dos mais significativos e a sua

---

<sup>278</sup> Cf. Idem: 105-106

<sup>279</sup> Em duas faixas de rodagem de 3 metros. Os passeios são previstos com 2x1,5 m. Cf. Idem: 44.

<sup>280</sup> Também com 6 metros de largura, nas rampas de acesso. Vd. Idem, Ibidem.

afirmação é, também, a de um território urbano marcado e concebido pelo e para o automóvel.

“Devem (...) prever-se parques de estacionamento, não só nas imediações do campo da feira e no novo mercado municipal, mas na zona centrica [sic] da cidade – independentemente de outros recintos que venham a crear-se, para o mesmo fim, em talhões particulares; e daqueles que, no extremo Leste da Mata, junto do antigo campo hípico, continuem a ser aproveitados” (IDEM: 18).

As palavras citadas colocam em evidência a ligação do estacionamento a outros equipamentos. A inter-relação entre programas é, dir-se-á, demonstrativa da cidade pensada: o transporte rápido e individual é definitivamente a unidade de medida espacial.

Com a configuração dos canais que suportam a ideia espacial proposta, Montez reforça o seu pensamento: refere que “para os perfis transversais das novas vias, a integrar na rede de circulação da Cidade, prevêm-se módulos [sic] correntemente aceites (...)”, cujas características, notamos, são diversificadas, em função da hierarquia proposta – segundo funções distintas, com ou sem necessidades de estacionamento, para maior ou menor circulação, com grande ou diminuto trânsito de peões<sup>281</sup> – características que são determinadas pela circulação automóvel que irrompe pela cidade, que a rasga e ajuda a configurar.

Assim, as ruas são concebidas segundo um sistema de modulação de 5 metros para as faixas de rodagem e de 0,75 para passeios; as variações produzem-se até aos 12 metros de largura de faixa de rodagem e contemplam ou não árvores; em vias de pouco trânsito, onde seja necessário contemplar estacionamento regular, é prevista a diminuição da dimensão do módulo aplicável à faixa de rodagem; é, ainda, previsto que as vias de pouco trânsito que se destinem a servir moradias individuais sejam dotadas de uma largura que se reduza até ao limite do possível; acrescidamente, as *serventias*<sup>282</sup> destinadas a peões não excluem o

---

<sup>281</sup> Cf. Idem: 41-43.

<sup>282</sup> Terminologia no original, Vd. Idem: 43.

automóvel e são materializadas com larguras que lhe permitem a passagem (2,5 a 3,0 metros).

Trata-se, em síntese, de um sistema flexível e adaptável segundo um sistema de regras antecipado mas não aplicável segundo princípios apriorísticos: observamos, que, embora a sua utilização se produza sobre os arruamentos existentes – segundo o mesmo sistema de módulos e dimensões das vias novas –, há “(...) sempre que ponderar convenientemente, em ruas demasiado estreitas, as medidas que devem ser sacrificadas em benefício de outras” (IDEM: 43).

Construímos aqui a conclusão deste plano: embora a cautela e a moderação na actuação sejam determinantes e recorrentes no novo espaço das Caldas, este não deixa de ser concebido para o automóvel, com soluções que sem a sua presença não fazem qualquer sentido. O seu âmbito de actuação alarga a área de influência territorial à região, às praias, às zonas florestais, ao litoral.

Contudo, a maior lição das Caldas é outra: a realidade do possível substitui a idealização do modelo. A exaltação e o optimismo, não tendo desaparecido ou diminuído, aliam-se a um modo de fazer e pensar que afasta a concepção ideal e convoca realismo.

**Imagem 22** – Anteprojecto do Plano de Urbanização da Vila de Matosinhos; Planta de Zonas e Orientação – esc. 1/2000.



#### 4.1.4 Vilas.

##### 4.1.4.1 Anteprojecto do Plano de Urbanização da Vila de Matosinhos, 1944

---

O Plano de Urbanização de Matosinhos, de David Moreira da Silva e Maria José Moreira da Silva (1914-1996), coloca temas e problemas que aproximam de realidades já descritas.

Nas peças desenhadas, sobressai a abertura de grandes vias de circulação, articuladas com os arruamentos existentes; em contraste com um subsistema rematado em *cul-de-sacs* que conduzem, hierarquizadamente, até zonas de habitação unifamiliar. Completando o sistema, pequenas correcções de alinhamentos e dispositivos de organização do trânsito (cruzamentos em forma de praça/largo circular), na confluência de arruamentos, marcam presença segundo requisitos que se fundam, sem equívocos, no automóvel.

De um modo mais lato, pode dizer-se que se observa uma clara hierarquização das vias e modos de transporte. Nessa lógica, o espaço urbano é concebido como um organismo reticular, em rede.

Na procura de ligar a hierarquização idealizada, ao sistema de organização viário territorial, a cidade projecta-se para fora dos seus limites. Já não se apresenta como uma organização espacial circunscrita, mas alargada, contaminada por dados externos, na forma e hierarquia. O plano vai longe ao prever a ligação com os arruamentos pensados (mas ainda não executados), por Antão de Almeida Garrett (1896-1978), para o Porto. E, alargando o raio de acção, os desenhos mostram uma outra articulação, efectiva, com o plano rodoviário regional, com especial atenção às vias de ligação ao aeródromo (já aprovado superiormente).

Os factos mostram que o automóvel tem um papel decisivo na definição das ideias. Procuraremos percebê-las com mais profundidade, nas Peças escritas.

Matosinhos “(...) cresceu rapidamente [*sic*] e sem ordem” (IDEM: 18). É assim que os autores se lhe referem no texto que acompanha o plano. As palavras evidenciam um cenário urbano desadequado a uma nova forma de percorrer o espaço. Consideram que existem demasiadas ruas, como excessiva é, também – dizem –, a largura de muitos desses

arruamentos em contraste com os restantes. Raramente, possuem, adiantam, uma largura que corresponda à função que os determina. Para além de uns, que são inutilmente largos – “(...) dado que o papel que desempenham é puramente local (...)” –, outros são apresentados como excessivamente estreitos e causadores de adivinháveis limitações:

“(...) [trata-se dos que] pela sua localização e natureza não possam deixar de ser considerados como elementos cuja zona de influência ultrapassa, por vezes, os limites do próprio concelho” (IBIDEM: 49).

Quanto à praia a Sul do Molhe de Leixões, “os seus inconvenientes ou defeitos principais consistem apenas no facto de não ter acessos capazes” (IDEM: 10).

Como reflexo de um sistema urbano disfuncional, uma das acções mais significativas que os Moreira da Silva promovem, vai assentar na construção de artérias novas e na alteração de existentes<sup>283</sup> – as que se lhes “(...) afiguram indispensáveis para bem completar a respectiva rede de ligação aos concelhos limítrofes e da região” (IDEM: 77). Os autores referem, em complemento, outras vias contempladas noutros planos e projectos (IBIDEM) e, como corolário – diremos –, sublinham a consagração do automóvel como *o meio de transporte*: a rua e a estrada são o suporte para o movimento no território, definitivamente alargado, segundo a consciência de um novo tempo. E este tempo surge confirmado com um elogio inequívoco: Matosinhos encontra-se ligada ao país pela “(...) excelente rede de estradas municipais e nacionais de que, por felicidade nossa, presentemente dispomos [sic]” (IDEM: 33).

---

<sup>283</sup> “(...) 3 – transformação da estrada da circunvalação em grande avenida anelar; 4 – alargamento da E.N. N.º6-1ª; 5 – alargamento e ligação da estrada de Perafita à chamada “Via Industrial”, que liga o tôpo Este da futura doca nº 2 à cidade do Pôrto; 6 – prolongamento da Avenida de Duarte Pacheco, com perfil a determinar, até à futura estrada de Braga, prevista, ao que parece, no Plano de Urbanização da cidade do Pôrto; 7– Prolongamento da Avenida Victória até ao Douro, passando pela Avenida do Marechal Gomes da Costa, na cidade do Pôrto; 8 – Construção de uma Avenida ligando directamente Leça da Palmeira ao aérodromo de Pedras Rubras; (...) 10 – Construção de uma estrada ligando o aérodromo de Pedras Rubras com a estrada de Penafiel, no ponto em que esta bifurca com a referida futura estrada de Braga.” David Moreira da Silva e Maria José Moreira da Silva (1944) – **Peças Escritas do Plano de Urbanização da Vila de Matosinhos**. Lisboa: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano: 78.



Uma das vias estruturantes para as alterações é a Avenida Marginal de Turismo. A sua designação alia vários sentidos numa síntese condensada em expressiva semântica. O turismo, associado ao deleite, tempo e desfrute da paisagem, funde-se com as vias que se constroem para as necessidades, crescentes e em evolução, da sociedade que se automobiliza. Por essa via, o automóvel adquire significados mais amplos, que demonstram vontade de o prender à construção territorial e urbana, segundo paradigmas em transformação e enriquecimento. Percorrer não é mais chegar de um ponto a outro: o tempo rápido com que o automóvel permite o movimento altera o entendimento da deslocação – e a cidade incorpora esta transformação.

Em suma, a cidade e o seu espaço são outros; vivem-se com outros objectivos, trazidos por novas velocidades e, conseqüentemente, convocados por outra percepção da realidade.

A reformulação urbana a que Matosinhos se sujeita resulta, ainda, de outros modos e entendimentos. Ao mesmo tempo que o automóvel traça caminho por sobre a cidade e se afirma no alargamento dos limites desta ou a liga a outros contextos, as vias que se constroem para o servir suportam propósitos mais cenográficos ou de nobilitação da paisagem urbana. É o que pode ser concluído da abordagem que o Autor faz das ligações ao Centro Administrativo. Este ficará na dependência de uma solução provisória, “(...) enquanto se não tornar um facto o seu alargamento ou transformação em condigna avenida de acesso aos Paços do Concelho” (IDEM: 82). Com efeito, testemunhamos mais um dado que supera um fim imediato ou estrito e abre a cidade, se não a significados inteiramente novos, pelo menos convocados por abordagens, estas sim, inovadoras, desde logo pela velocidade de movimento.

Contudo, apesar da modernidade que é anunciada e posta em prática pelas ideias veiculadas, a tipologia habitacional recusa acompanhar a evolução. Mais atávica, mantém-se fiel a princípios que radicam no tradicionalismo e num certo receio de mudança. “Os blocos e casas de rendimento (...)” (IDEM: 56) – segundo tendência quase generalizada nos anos em

que Moreira da Silva faz o plano, como reconhece – são liminarmente postos de lado. Os argumentos balançam entre o prejuízo para a saúde e a educação das crianças, e o enfraquecimento dos laços familiares; nas ruas, acrescenta, os ruídos e a promiscuidade, os conflitos, os maus exemplos e a falta de limpeza contaminam e alastram; para além do mais, “(...) o indivíduo incauto facilmente [sic] se exalta e revolta, se junta ou procura conduzir subversivamente as massas (...)” (IDEM, IBIDEM).

A defesa, relativamente a actos de revolta e a instabilidade social, deixa, convictamente (IBIDEM), o bloco de apartamentos para as classes mais favorecidas – apenas junto destas pode “(...) dar resultados mais ou menos satisfatórios” (IDEM: 57).

Estas reticências e aquela recusa conduzem à chave do problema:

“(...) a casa individual, espaçada e baixa, além de reunir melhores condições de intimidade e higiene social é, também, como eloquentemente o demonstram os estudos feitos, economicamente [sic] mais vantajosa” (IDEM, IBIDEM).

O argumento económico funciona como espécie de álibi ou de escape para uma má consciência face ao conservadorismo e atavismo manifestados pelos argumentos iniciais. E o resultado (independentemente da procura final de objectividade) traduz-se na dificuldade de abandonar ideias de cidade e sociedade que se colocam fora das possibilidades, outras, que o automóvel vem permitir, tanto na ocupação do território, como no desenvolvimento das tipologias. Essa é uma invariante do plano. Basta observar as palavras do Autor.

“(...) O seu aspecto é, dum modo geral, bom, mas, como o de tantas outras vilas e cidades nossas, banal, monótono, sem pitoresco ou interesse plástico digno de referência espacial”. (IDEM: 18).

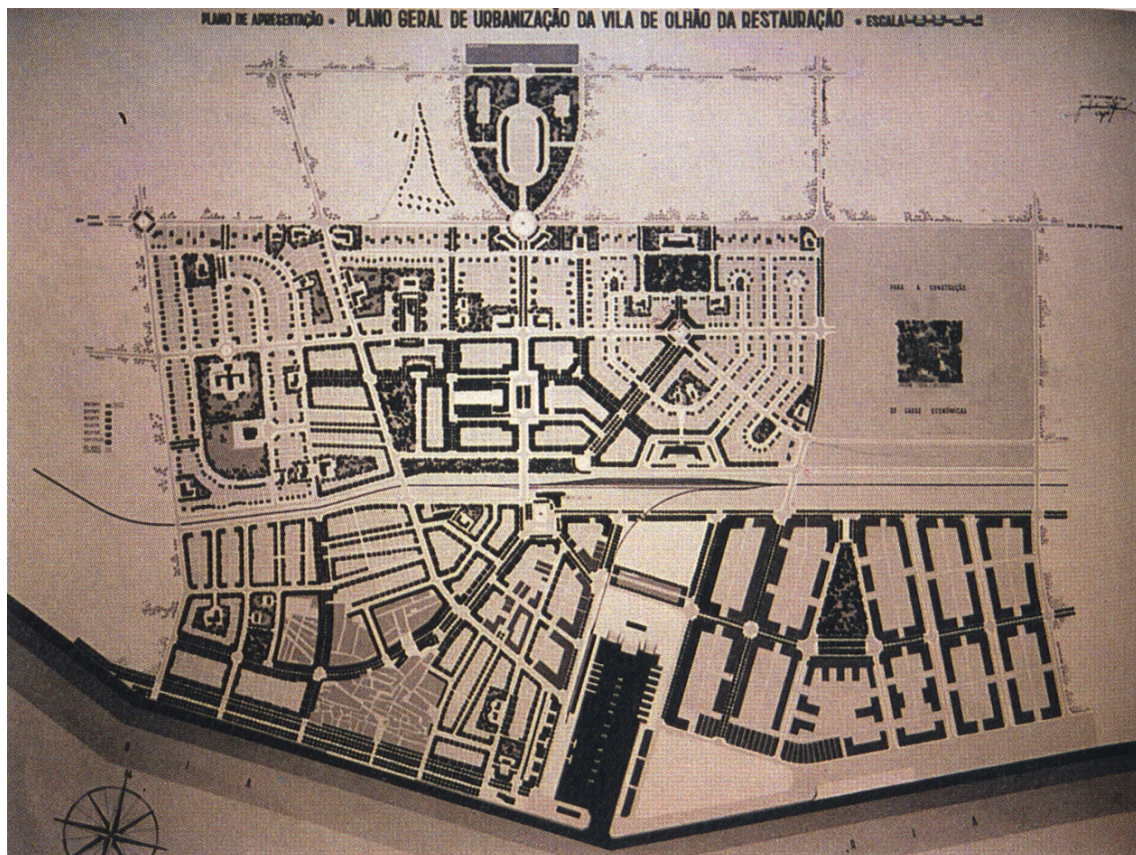
A procura de eficácia e de promoção da técnica colide sempre com aspectos mais atávicos. Mais uma vez, o plano é uma expressão de opostos: o automóvel contrapõe-se ao pitoresco e é favorecido na resposta projectual.

Matosinhos mostra-nos como, apesar das ideias conservadoras dos autores, o plano afirma o automóvel. Este vence resistências e o entendimento plástico da resposta profissional: apesar do descontentamento manifestado no discurso, o pitoresco cede ao movimento e à eficácia. O automóvel sobrepõe-se-lhe.

Uma outra realidade relevante afirma-se pela preocupação de entendimento territorial do plano: com o automóvel a cidade deve garantir plena ligação aos concelhos limítrofes e à região.

O automóvel alterou a dimensão dos limites urbanos, contaminando-os.

**Imagem 23** – Plano Geral de Urbanização da Vila de Olhão da Restauração; Plano de Apresentação – esc. 1/2000.



#### **4.1.4.2 Plano Geral de Urbanização da Vila de Olhão da Restauração – 1944**

---

Olhão da Restauração conta, igualmente, com um plano da autoria de João Aguiar.

A observação dos desenhos revela uma cidade inteiramente nova – em dimensão e traçado – e um desejo de ruptura com o tempo. Novas avenidas são rasgadas por sobre o tecido existente e definem dois grandes eixos do aglomerado, que se cruzam obliquamente. Antes de qualquer justificação noutra âmbito, a organização e o traçado expõem uma forma que reconhecemos na era do automóvel. A hierarquização do traçado, o desenho dos cruzamentos, bem como as distâncias, são suportados por uma mudança de imagem – mais cosmopolita e grandiosa – e dão testemunho de um contexto já mudado. No entanto, os desenhos e as revelações morfológicas adquirem uma outra expressão se contextualizados pela palavra.

Referindo-se ao estado em que encontra a Vila, o Autor descreve um quadro negro que atinge tudo, e usa – ele próprio – para justificar as alterações pretendidas. O núcleo central serve de referência.

“Nos (...) terrenos desta zona acham-se dessiminados [sic] edifícios, que marginam pretensas ruas, lançadas ao acaso. Dos lados da E. N. nº 23-1º, existem também construções dispostas atrabiliariamente [sic]”. (AGUIAR, 1944: 26).

A apreciação negativa sai reforçada.

“As ruas de Olhão da Restauração encontram-se de uma maneira geral mal pavimentadas, não existindo passeios em grande número delas, nem possibilidades de os construir devido à exígua largura” (IDEM: 28).

As observações levam Aguiar a produzir uma outra, particularmente importante no contexto:

“o trânsito de veículos faz-se dificilmente através das estreitas ruas da vila, existindo pontos de congestionamento nas passagens de nível (caminho de ferro) e na estreita passagem superior da Rua 18 de Junho, e ainda em todos os arruamentos da zona ribeirinha” (IDEM: 28).

Em complemento, diz que “as condições higiénicas da vila são péssimas” (IDEM: 27), além de que “milhares de pessoas habitam bairros clandestinos” (IDEM, 29).

Aguiar coloca o discurso de modo a não encontrar obstáculos para uma radical transformação da Vila. As mudanças que pretende são totais. E segundo a habitual divisão das comunicações – entre interurbanas e intra-urbanas – descreve um cenário que marcará profundamente as opções rumo a um novo tempo.

A Estrada Nacional N° 23-1° passa a Norte da Vila de Olhão e é responsável por estabelecer a comunicação com outros centros populacionais, próximos, bem como com os restantes pontos do país, e, não deixando de ter profunda influência no interior do aglomerado, “o troço desta artéria, compreendido dentro do núcleo urbano não comporta o intenso trânsito que por ela se faz” (IDEM: 31). Uma vez mais, o trânsito de atravessamento marca o tecido urbano, ocupando-se das ruas sem a desejada ordem e capacidade de circulação – trata-se, além do mais, de uma característica que se estende a outros arruamentos com implicações semelhantes.

A ligação a Estói é considerada como outra comunicação importante. Ainda que o Autor lhe reconheça capacidade de adaptação a uma nova realidade, programada e desenhada, a ineficácia no momento também a marca e só será superada por acção do plano: “este arruamento está em condições de se manter, admitindo o alargamento do seu leito para 15 metros” (IDEM, IBIDEM).

Dado que é Aguiar quem faz estas afirmações e as produz no âmbito de realização do novo instrumento de desenho urbano, o plano será entendido como inevitável para a construção de condições que permitam a circulação automóvel no interior urbano. Toda a argumentação e factos demonstrá-lo-ão.

No que se refere às comunicações intra-urbanas, a caracterização converge com o descrito acima. É mais detalhada, aliás. Permite saber que a Rua 18 de Junho dá corpo ao prolongamento da estrada para Estói (inicia-se na EN Nº 23-1ª e termina na Avenida da República) e que no seu desenvolvimento muda tantas vezes de perfil quantos os troços identificados (entre a Estrada Nacional e a ponte conta dez, e oito entre esta e a avenida referida). Interessa registar o que Aguiar acusa, dedutível desta falta de uniformidade urbana. Diz-nos que “esta penetração já não satisfaz para o trânsito actual e o seu alargamento não é difícil de conseguir”<sup>284</sup> (IDEM: 32).

O arruamento – com importância crucial (IDEM, IBIDEM), por conduzir directamente ao centro e por nele se localizar a única passagem superior de atravessamento do caminho-de-ferro – vê-se sujeito a graves congestionamentos de trânsito e dilatado o seu normal fluxo, quando se encontra fechada a passagem de nível e é vítima do trânsito que procede a partir de outros arruamentos.

Juntando-se ao lote das dificuldades a Rua Almirante Reis – que se inicia na mesma Estrada Nacional (EN Nº 23-1ª) – conduz até à zona ribeirinha, mas não sem dificuldades, já que se realiza através de vielas; o trânsito é, ainda, agravado por ter de atravessar o caminho-de-ferro (o que é apresentado como grande inconveniente).

Um conjunto de duas outras avenidas – Doutor Bernardino da Silva e da República – tem início na estrada citada – a EN Nº 23-1ª – e outras tantas ruas constituem o prolongamento da última dessas avenidas no sentido do rio, fazendo-o segundo um dado que introduz mais instabilidade na interdependência entre os sistemas inter e intra-urbano: são dois estreitíssimos arruamentos.

No núcleo original da Vila, Aguiar não identifica uma realidade diferente. Os extremos Sul das Avenidas Almirante Reis e da República prolongam-se até aos limites da ria “(...) através do estreito e tortuoso” (IDEM: 33) tecido. Aliás, o Autor reforça o juízo crítico,

---

<sup>284</sup> “O troço compreendido entre a ponte e a avenida é limitado de um e outro lado por construções, sendo as do lado nascente de pequeno valor material.” João Aguiar (1944) – **Memória Descritiva**. In Peças Escritas do Plano Geral de Urbanização da Vila de Olhão da Restauração. Lisboa: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano: 32.

fazendo notar que, apesar dos esforços da Câmara para tornar o trânsito possível nesta zona, a fixação de novos alinhamentos nos gavetos e neste contexto não se mostrou eficaz. Diz Aguiar que os veículos continuaram a utilizar ruas que em certos pontos não contavam mais do que 1,60 m de largura.

Em conclusão, só um dos arruamentos e o seu prolongamento estão em condições de constituir uma via de acesso utilizável em toda a sua extensão. Todavia, faz parte de um conjunto de três, de entre as quais apenas uma outra atravessa a via de caminho-de-ferro através de passagem superior. A ineficácia continua, portanto, a ser a nota. E na parte original da Vila, as ruas, pela reduzida largura, são incapazes de “(...) comportarem o tráfego actual”(IDEM: 34).

O reforço da ideia de um tecido urbano incapaz de lidar com o *novo tráfego*, conduz Aguiar a centrar-se no caminho-de-ferro. A infra-estrutura corta a Vila em duas zonas e na direcção Nascente-Poente. O obstáculo é vencido apenas por três passagens. Apenas uma delas de tipo superior e, ainda assim, dotada de largura insuficiente, “(...) não oferece condições ao trânsito actual” (IDEM: 35). E, além deste inconveniente, o Autor encontra um outro: a passagem de nível da Avenida da República mostra-se coincidente com as agulhas de desvio dos comboios,

“(...) resultando daí nas frequentes manobras o encerramento da Vila, paralisando o trânsito de veículos durante largos espaços de tempo” (IDEM).

No conjunto, João Aguiar constrói um juízo negativo da actividade ferroviária sobre o automóvel. Este (conclui-se) não deve sujeitar-se ao comboio. É prioritário.

A defesa da primazia do automóvel sobre outros modos de transporte é servida por mais argumentos. Aguiar defende que o trânsito de passageiros entre Faro e Olhão está quase exclusivamente na dependência das *carreiras de camionagem* – segundo refere, os horários



dos comboios não se articulam com as necessidades dos utentes<sup>285</sup>. Acrescidamente, os cinco táxis de Olhão<sup>286</sup> e os de Faro (a que a vila recorre facilmente, segundo o Autor) aumentam o peso e importância da circulação automóvel.

A desadequação entre a vida (as suas dinâmicas) e o traçado urbano merece-lhe, pois, preocupação. Para o acentuar, Aguiar convoca questões de segurança de pessoas e bens. Aludindo à localização do quartel dos bombeiros, diz que está situada no rés-do-chão da Câmara Municipal para referir que esta implantação se coloca na zona mais congestionada da Vila: é esse o local onde “(...) o trânsito se faz penosamente por entre ruas estreitíssimas [e] dificulta e quasi impossibilita a sua eficaz actuação, dado o carácter de urgência dos seus serviços” (IDEM: 68).

Olhão apresenta, portanto, uma dupla face. Em concreto, revela desajuste face a um novo paradigma a que não consegue dar resposta – a Vila surge num tempo e em circunstâncias que não se compatibilizam com o presente; em oposição, há sinais de que uma reacção procura adaptar-se a novas solicitações de uma nova era. A acção do Urbanista joga-se neste conflito entre passado e futuro. A propósito, Aguiar refere o que – percebe-se – se apresenta como novos programas. As *garage*<sup>287</sup> [sic] são já em número de quatro. Na Avenida da República encontra-se a *Emprêsa de Camionagem Rodoviária*<sup>288</sup> [sic] e junto da Igreja Matriz uma outra – esta particular – com capacidade para 20 ou 30 carros; as duas são complementadas por outras tantas, igualmente particulares e com capacidade semelhante (na Avenida 5 de Outubro). Neste âmbito (e falando dos novos hábitos dos moradores), refere que “duma maneira geral os particulares recolhem os seus carros em recintos privativos” (IDEM, 71).

---

<sup>285</sup> O Autor refere-o, mesmo considerando as inferiores condições de conforto e o mais elevado preço dos bilhetes dos serviços de camionagem. Vd. Idem: 35.

<sup>286</sup> Em 1938 eram 7, mas o peso das empresas de transporte fez diminuir esse número em 2 unidades. Vd. Idem: 37.

<sup>287</sup> Terminologia no original. Vd. Idem: 71.

<sup>288</sup> Idem. Vd. Idem, Ibidem.

De acordo com todas estas observações iniciais, Aguiar define os objectivos do plano, aqui sintetizados:

- “1º – Orientar o desenvolvimento da cidade;
- 2º – Resolver as comunicações inter-urbanas;
- 3º – Estabelecer comunicações intra-urbanas entre as novas zonas urbanizadas e a Vila existente, de modo a que, a linha de caminho de ferro não constitua obstáculo para o desenvolvimento da Vila.
- 12º – Delinear a rede de arruamentos (...)” (IDEM: 88).

No que se refere à rede interurbana, as medidas são radicais. Na impossibilidade de alargamento da EN 23-1ª no troço que interessa à Vila – dada a quantidade de casas que seriam atingidas – Aguiar serve-se de uma outra estratégia. Como não crê que seja conveniente, além do mais, que uma “(...) artéria de tráfego intenso (...)” (IDEM: 93) atravessasse uma nova zona residencial (nos terrenos do troço em questão prevê-se uma zona de expansão), o Autor propõe-se mudar todo o traçado, substituindo-o pela nova Rua A (com faixa de rodagem de nove metros). Todo o discurso parece assentar na construção de uma narrativa para legitimar opções que se mostram independentes das condicionantes referidas. Segundo cremos, Aguiar apresenta uma argumentação que é construída *a priori*, segundo modelos ou ideias prévias, que não se fazem depender da vontade de adaptação a circunstâncias locais. Trata-se, diremos, da imposição de um modelo pré-concebido e da era do automóvel: só este pode legitimar as radicais transformações que procuram já moldar um novo aglomerado.

As diferenças com a realidade são acentuadas com a imposição de faixas de protecção de 15 metros, estabelecidas entre o limite do arruamento – a Rua A – e qualquer construção. Segundo Aguiar, trata-se de assegurar a possibilidade de “(...) um futuro alargamento desta importante via de comunicação” (IDEM, IBIDEM); de acordo com o nosso entendimento, trata-se de reforçar o juízo acima e uma nova realidade, que se expande com todas as opções. De acordo com as transformações, a entrada em Olhão passa a fazer-se de um modo totalmente adaptado ao movimento do automóvel: Aguiar teve “(...) o cuidado de

estabelecer o menor número possível de cruzamentos com outras artérias, fixando-se somente os indispensáveis com as vias de penetração na Vila” (IDEM, IBIDEM); num cruzamento da Rua A (que substitui a Estrada Nacional) com uma outra (Rua X), uma rotunda assinala o início do tecido urbano e uma descontinuidade territorial perceptível a partir do volante; e, levando longe esses artefactos da mobilidade – com procura de eficácia –, Aguiar refere que “a construção de uma passagem inferior na Rotunda evitaria, ao trânsito inter-urbano, o movimento circulação” (IDEM, IBIDEM).

As rupturas – assinaladas pela introdução de novos significados – acentuam-se com o tratamento a que o interior da Vila é submetido. Aguiar pretende ver ultrapassada toda a carga negativa que reconhece. O Plano é, na verdade, a introdução de uma nova ordem, senão mesmo, *a ordem*. Segundo diz – e fá-lo de modo explícito – “os inconvenientes das actuais ligações intra-urbanas ficam resolvidas pelo estabelecimento de importantes artérias (...)” (IDEM, IBIDEM). Com efeito, as descrições das vias intra-urbanas pretendem levar ao interior da Vila uma radical transformação espacial e de significado. Os tratamentos são diversificados. Estas vias tanto contribuem para fixar os limites da Vila (a Nascente; Rua I), como propõem atravessamentos da via férrea em viaduto (Rua K, Rua L) e estabelecem ligações à via inter-urbana (Rua K), organizam a penetração na Vila por meio dos arruamentos com que se cruzam (Rua K), ou constituem limites urbanos a Norte da via férrea (Ruas B, C e D) e Sul (Ruas E e F).

As vias intra-urbanas são, ainda, um instrumento para segmentação do trânsito segundo a hierarquia de funções, o tipo de veículos ou o uso. A Rua L atravessa a via férrea em viaduto e propõe-se servir, apenas, o trânsito das zonas portuárias e industrial – está vedado aos veículos com destino a essas zonas, o uso de outras artérias. A Rua M está inteiramente destinada ao trânsito pesado. A Rua F participará no mesmo tipo de dinâmica e será a via que servirá “(...) todo o tráfego com destino ao caminho de ferro” (IDEM: 96). Com aplicação dos mesmos princípios, a Rua J “estabelece a ligação directa da actual zona comercial e oficial com a zona portuária” (IBIDEM). No mesmo âmbito, a Rua G destina-se a “(...) estabelecer uma comunicação capaz, atravez [*sic*] da zona mais densa da Vila (...)”

(IDEM: 95): está em evidência um princípio observável noutros planos. Trata-se do objectivo de permitir a circulação em novos moldes, renovados, ligados ao cumprimento do saneamento duma zona anti-higiénica: Aguiar, ao procurar facilitar as comunicações com a margem da ria, deseja atingir construções modestas de pouco valor material e as medidas higienistas que declara como um dos seus fins.

Mesmo no que se refere aos arruamentos existentes, o Autor propõe alterações que os mudam e fazem evoluir. A Avenida 5 de Outubro é um desses casos: será prolongada, alargada e arborizada, atendendo ao desejo de a constituir como logradouro da população.

Numa profunda alteração de sentido, a Estrada Nacional de 1ª classe “(..) constituirá uma importante ligação intra-urbana [e] é alargada” (IDEM: 96).

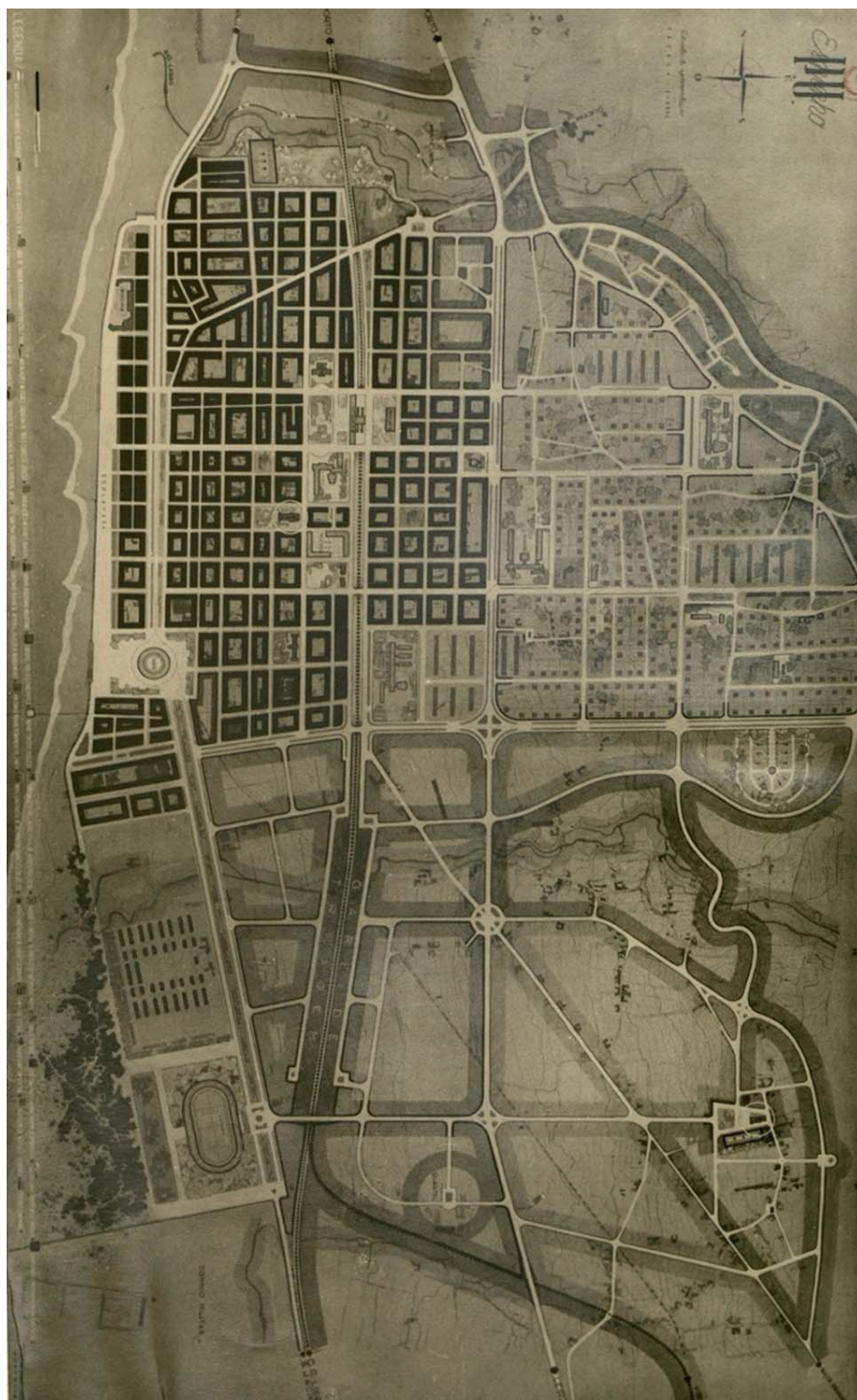
Em suma, o automóvel é, mais uma vez, peça fundamental e chave do novo tempo e paradigma.

As zonas residenciais confirmam as motivações para organização territorial na nova era. Surgem, por um lado, em terrenos que lhes permitem um total isolamento do *trânsito acelerado inter-urbano* [sic] (facto que só por si é um sinal); por outro, são ligadas ao núcleo primitivo da vila e às zonas circundantes por meio de *artérias de penetração* concebidas para receber o *grande trânsito*, com passagens em viaduto sobre as vias férreas. A expressar medidas complementares, muitos dos arruamentos existentes são alargados e outros, puramente, desaparecem: em conjunto com a abertura de novas ruas configuram medidas indispensáveis para a constituição de uma nova Vila apropriável de um modo outro e percorrível segundo novas facilidades.

Os argumentos reforça-se com a síntese dos diversos planos de João Aguiar (para núcleos consolidados). No seu conjunto, vemos surgir o automóvel como instrumento para dar forma à cidade, papel que é tanto mais notado, quanto se tenha presente de que muitas das medidas são afirmadas através de violentas acções de esventramento (comuns com o Autor). João Aguiar crê num tempo outro e procura outro significado para o espaço, a que o passado já não responde.

De acordo com a ideia expressa acima, Olhão mostra-nos um novo espaço que, por transformação radical do traçado preexistente, se constrói como resultante do triunfo do automóvel, declarado no campo das ideias e do desenho. Ressalta a conciliação com equipamentos, comércio, e outras actividades, O resultado é, inequivocamente, marcado com vontade de afirmação de um novo paradigma: o do transporte automobilizado, prioritário sobre todos os outros.

**Imagem 24** – Ante-plano de Urbanização de Espinho; Fotografia do Plano.



#### 4.1.4.3 Ante-plano de Urbanização de Espinho – 1948

---

O Ante-plano de Urbanização de Espinho possui autoria de Januário Godinho<sup>289</sup> (1910-1990).

Na Planta de Grandes Zonas/Esquema (parte integrante das peças desenhadas) está patente a preocupação de articular a dimensão local com a regional ou nacional no que se refere aos atravessamentos do tecido urbano pelas vias de comunicação. É um primeiro sinal, reforçado na planta de síntese do plano, da importância adquirida pelo automóvel. Aqui – neste documento –, as preocupações surgem mais nítidas, mas novamente no modo como Espinho é atravessado. Em concreto, é a malha existente que dá o tema, quer para a extensão, quer para as vias que com eficácia e rapidez cruzam o aglomerado. A conclusão surge, simples e rápida: apesar de a extensão desmultiplicar o número de ruas e aceitar a organicidade como limite (a Nascente, na zona de habitações unifamiliares) ou de, por outro lado, se compor de modo mais livre e com a supremacia de uma diagonal (a Sul do tecido existente), a verdade é que as marcas do novo tempo, na caracterização dos perfis (Imagens 26 e 27 do Anexo II<sup>290</sup>) e no tratamento dos cruzamentos, se legitimam no transporte automóvel. Os próprios princípios de hierarquização são resultado, em si mesmos, deste mesmo veículo.

---

<sup>289</sup> A consulta realizada no Arquivo da DGOTDU não facilitou a atribuição da autoria, dado que esta não constava na pasta nem nas peças escritas do plano. Mas a assinatura das peças escritas permite a determiná-la. Por outro lado, com base na obra de Margarida Souza Lôbo e no site daquela instituição podemos presumir, acrescidamente, que os elementos consultados correspondam ao plano de Januário Godinho. Contamos nesta identificação, acrescidamente, com a proximidade das datas entre as peças escritas e as peças desenhadas que se encontram disponíveis online (1948 e 1950, respectivamente). Vd. DIRECÇÃO-GERAL DO ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO – **Sistema Nacional de Informação Territorial** [em linha]. Lisboa: DGOTDU. [consult. 2 de Out. 2009] disponível na internet <<http://www.dgotdu.pt/channel.aspx?channelID=4A9E1095-4CB2-4022-956A-4769CD540F4B&listaUltimos=1>>.

<sup>290</sup> Vd. Anexo II: 28. Observar a caracterização do corte dos arruamentos. Perfis Transversais 3, 3', 9, 10 e 11 – esc. 1/100.

Para aprofundar o tema e descobrir as motivações do Autor em toda a extensão e expressão, a palavra escrita é o nosso melhor recurso. O parecer do CSOP (1954b) é uma evidência – expõe-o de modo concreto. Referido às palavras de Godinho, destaca:

“foca o Autor que o problema dos caminhos de ferro e estradas nacionais constitui, naturalmente, a base sobre que assenta o esquema do antepiano (...)” (IDEM: 15).

Um dos temas mais significativos, no contexto, surge precisamente pelo desvio da linha férrea. Godinho afirma que “(...) surgirá uma importante artéria de turismo que é o próprio leito do caminho de ferro” (1948: 5).

A medida mostra-se significativa. Trata-se de uma estrada para ligar todas as praias, de Lavadores ao Campo de Aviação, pretendida para, depois de um primeiro momento, se estender pela estrada florestal até Ovar. A conclusão é imediata: o automóvel supera o âmbito e a escala locais, através de uma ligação à vida que transcende as curtas distâncias, mesmo no quotidiano.

A *estrada de turismo* é um outro dado nesta argumentação. Dado que ocupará a plataforma da linha do Norte, imprime mais um sinal importante na alteração de conteúdos e significados no espaço urbano. O automóvel ganha espaço, numa sobreposição de meios de transporte, a qual afirma um desejo de cosmopolitismo e urbanidade: “(...) transformará o centro de Espinho-praia ‘num amplo *boulevard*’, dando-lhe uma fisionomia inteiramente nova, com largueza e aspecto condignos (...)” (CSOP; 1954b: 22).

Para além da sobreposição de meios de transporte, para lá do espaço ganho pelo automóvel – substituição de sentidos e afirmação de importância –, um outro sinal da adopção de um modelo claramente referenciado a este veículo entra pela estruturação das zonas habitacionais. O modelo é o das *Unidades de Vizinhança*.

“Segundo o antepiano regional do Porto – em que o Autor, no delineamento do seu trabalho procurou integrar-se, como era mister – os planos de urbanização dos agrupamentos abrangidos no respectivo território deverão ter, quando possível, em atenção, que formem ou tendam a formar



para o futuro, unidades residenciais com organização própria suficiente e para uma população de 10 000 a 15 000 habitantes.” (IDEM, IBIDEM: 65).

Validando inequivocamente o nosso ponto de vista – sobre a leitura de relações entre o modelo proposto com o automóvel que as consagra, ou seja, entre este veículo e a forma do território –, o parecer dirá, no capítulo da *apreciação* e de acordo com o articulado do Ante-plano Regional do Porto<sup>291</sup>:

“Essas unidades deverão ficar entre vias fundamentais rodoviárias e ferroviárias, e nunca por elas atravessadas, para o que nos agrupamentos actualmente atravessados por estradas de grande trânsito se deverão desviar estas dos atravessamentos passando a ladear os agrupamentos (...)”<sup>292</sup> (IDEM: 66).

Como medidas adicionais de aprofundamento do novo paradigma, são previstas ligações transversais (do interior para o litoral) que trazem novos dados à realidade.

Uma delas constitui a ligação entre a Estrada Nacional (Nº 109) e a designada – no texto – *estrada de turismo da beira mar*. As passagens superiores definidas sobre o caminho-de-ferro<sup>293</sup> são, aí, uma procura de independência e eficácia que é imanente à própria natureza do automóvel – contrariá-la é contrariar a própria lógica deste veículo e a sua razão de existir.

A outra ligação prevê “(...) a rectificação da Estrada que liga Espinho ao Picôto, trazendo-a em perfil de tráfego rápido até ao Mar” (GODINHO, 1948: 6). A caracterização é significativa, mas o significado é mais profundo. Esta estrada divide as várias funções urbanas; trata-se de uma separação entre indústria, transportes, usos militares, e entre

---

<sup>291</sup> Artigo 5º e respectivo § 1º da Estruturação e Norma de Estabelecimento do Ante-plano Regional do Porto. Vd. CONSELHO SUPERIOR DE OBRAS PÚBLICAS (1954b) – **Parecer 2487: Ante-plano de urbanização de Espinho**. Lisboa: Biblioteca e Arquivo Histórico do Ministério da Obras Públicas: 66.

<sup>292</sup> O parecer faz notar, no entanto, que os traçados rodo e ferroviários não confirmam a determinação em causa. Cf. Idem: 66.

<sup>293</sup> As passagens superiores são em número de 9, por sobre as linhas de caminho-de-ferro e às estradas nacionais.

Espinho comercial, residencial e administrativo – funções essas que se submetem ao poder organizativo e territorial promovido pelo entendimento do papel do automóvel.

Na rede Intra-urbana, as alterações emergem por outros dados.

“Vias secundárias de ‘derivação’, acessórias daquelas de grande viação, e de ‘distribuição’, destinadas exclusivamente a servir as zonas residenciais – com perfil e carácter adequadas à sua função – completarão a rede interna de comunicações.

(...)

[Complementarmente,] “uma pequena estrada envolvente, a nascente, libertará do tráfego rápido e pezado [sic] o centro da Vila, ligando directamente a Estrada do Picôto à estrada de Pôrto-Leiria” (CSOP; 1954b: 20).

A noção de rede e de interligação perpassa a descrição anterior. Acrescidamente – reforçando-lhe o significado – identifica-se-lhe procura de especialização e hierarquia a partir das potencialidades do automóvel, bem como na resposta às solicitações – diversas – que este veículo transporta e induz.

No âmbito mais restrito e fora das comunicações nacionais, “(...) haverá um sistema interno de circulação acelerada (...)” (IDEM, IBIDEM). Trata-se de uma ligação entre os diversos “(...) centros vitais do aglomerado urbano (...)” (IDEM, IBIDEM) consagrados no zonamento.

Também neste contexto (para além do expresso acima), a hierarquização e especialização conforma o traçado: “as áreas ou zonas destinadas a habitação serão servidas por vias secundárias de perfil e carácter conforme o fim a que se destinam” (IDEM, IBIDEM).

As opções em matéria de trânsito sintetizam-se de modo breve. Recorremos ao parecer do CSOP (à leitura expressa neste documento de avaliação do plano).

“Nestas condições, Espinho, no sentido norte-sul, ficará servido, conforme solução do Autor, por duas estradas principais, a E.N. 109, de grande velocidade e a ‘estrada de turismo’ de trânsito

lento, ligadas ambas à E.N. 1 por um ramal directo no sentido nascente-poente (Picoto-E.N. 1 a Anta), e, entre si, por dois curtos ramais previstos a norte e sul da vila que cruzam as linhas do Norte e do Vale do Vouga em passagem superior” (CSOP, 1954b: 18).

O automóvel e os novos significados e funções que influencia ressaltam evidentes nas palavras. E é ainda o mesmo Conselho a fazer notar a afirmação do automóvel que Godinho persegue, por superação dos mínimos admissíveis:

“Os perfis transversais propostos para as estradas nacionais ‘baseiam-se no Plano Rodoviário’, embora com algumas variantes que tendem a melhorar as condições do trânsito rápido, mediante o alargamento dos perfis, separação de circulação interna, etc.” (IBIDEM: 20).

Mais uma vez, é o ordenamento de um universo distinto do encontrado que se afirma. A afirmação mostra uma nova métrica e estrutura. Os testemunhos que as validam são vários: espelham-se pelos *arruamentos principais* ou de *grande circulação* – dotados de perfil transversal de 15 metros, incluindo passeios, e de um recuo das construções marginais com essa mesma medida (em relação ao eixo da rua); mostram-se nas *ruas de derivação* – perfil transversal de 10 metros, incluindo passeios, e recuo da construção de 12,5 metros (ao eixo); expõem-se nos arruamentos de distribuição – 7 metros de largura, incluindo passeios, com recuo do edificado de 10 metros relativamente ao eixo; estas ruas, quando destinadas a *sub-zonas residenciais modestas*<sup>294</sup> [sic], terão perfil 5 metros de largura, sem passeios, e aos edifícios será imposto um recuo de 7,5 ao eixo da faixa de rodagem.

Com efeito – ressalta claro – o referente destas definições aparece implícito em cada relação dimensional – o automóvel – sem o qual a segmentação e definição do espaço público propostas não fazem sentido.

---

<sup>294</sup> Terminologia no original. Vd. Idem: 21.

A procura do novo paradigma – visível na argumentação – é consentânea com outras exigências e menos complacente com o passado. Neste domínio, é importante observar o desejo de transcender o entendimento de um tempo já desajustado, expresso pelo Autor.

“O sistema urbano de Espinho actual, no que diz respeito ao traçado das ruas e ‘loteamento’, será posto de parte adoptando-se métodos e formas mais consoante as exigências da Vila e sua futura projecção. É fácil verificar como é inquestionável e anti-urbano [sic] o tipo actual dos arruamentos e divisão dos quarteirões (...). A repetição constante e indiscriminada do mesmo tipo de rua, sem ordem nem método, deu a Espinho o carácter de ‘bairro’ e uma série inumerável de defeitos que já não será fácil remediar” (IBIDEM: 6-7)

O sistema urbano configurou – diremos –, acrescidamente e por reunião dos vários argumentos, uma desadequação relativa ao automóvel. As medidas expressas no plano são inequívocas a este propósito. Lutar contra o traçado existente é, assim, indispensável: um outro tempo tem que surgir, segundo um novo paradigma.

Espinho mostra-nos um aglomerado que surge refeito após profundas alterações no traçado da via férrea e das estradas nacionais: vemos profundas alterações de uso e significado dos espaços e das circulações, operadas até à extensão a uma dimensão regional que se sustenta nas praias – ou seja, na promoção turística e do lazer e na rejeição total da malha original do núcleo urbano. A lição deste plano encontra-se neste ponto. Vemos que a falta de hierarquização que configura o traçado urbano de Espinho já não serve quando um outro paradigma se afirma; ou seja, quando os espaços do automóvel e da vida que o acompanha têm que ser diferentes e rejeitam os princípios de equivalência que suportam os pressupostos da grelha, superando, ainda, o âmbito e a dimensão locais.

**Episódios significativos de espacialização urbana a partir do automóvel**  
os Planos Gerais de Urbanização [1934 -1960]

**Imagem 25** – Ante-Plano de Urbanização da Marinha Grande; Planta de Apresentação – esc. 1/2000.



#### 4.1.4.4 Ante-Plano de Urbanização da Marinha Grande – 1947

---

O Ante-Plano de Urbanização da Marinha Grande é marcado pela autoria, novamente, de Lima Franco<sup>295</sup>.

São vários, os sinais que evidenciam o partido a favor do automóvel na conformação das opções urbanísticas.

O traçado é muito rectilíneo a Sul da avenida que liga a estação de camionagem à saída para Leiria. A Norte, contrariamente, a composição é mais irregular, na procura de adaptação às preexistências; contudo, um anel periférico (nesta zona) contém, regulariza e liga ao restante traçado, mais racional – trata-se, pode dizer-se, de um dispositivo de controlo do desenho urbano, num contexto de cedência ou compromisso, que não deixa de responder aos imperativos deste veículo ao qual se adapta.

Como elementos de caracterização morfológica e programática de origem semelhante, uma grande avenida liga o centro cívico à estação de caminho-de-ferro; parques de estacionamento aparecem junto dos equipamentos (praça de touros e zona desportiva).

A hierarquização, essa, suporta-se na evidente supremacia de uma via que atravessa exteriormente a cidade, entre os acessos de e para Pataias/Nazaré, S. Pedro de Moel e Vieira.

As zonas residenciais, de casas, com uma estrutura viária de escala mais reduzida, são, por seu lado, pelo traçado e opções de hierarquização, autonomizadas em relação ao universo urbano mais vasto.

Uma espécie de *Broadway* liga – em complemento – a circunvalação ao núcleo preexistente (localizado a Norte da avenida que relaciona a estação de camionagem com a saída para Leiria), ligando-o – ainda – a uma outra saída para Vieira – esta situada a Norte do mesmo anel periférico.

Por fim, uma passagem inferior é estabelecida sob a linha férrea, a unir à zona industrial Sul.

---

<sup>295</sup> Trata-se do primeiro plano de Lima Franco. Cf. Margarida Souza Lôbo (1995) – Op. Cit.: 153.

Para além desses dados morfológicos e opções (que facilmente ressaltam das peças desenhadas), a interpretação do discurso escrito é fundamental para compreender o quanto o novo veículo contribui para estabelecer a forma do aglomerado.

Precedendo a elaboração do plano, Franco apresenta uma caracterização da Marinha Grande que a aproxima da feição dominante do país.

“É notória – como de resto sucede com todos os aglomerados populacionais desta época – a maneira desordenada da construção e os consequentes arruamentos tortuosos” (FRANCO, 1947a: 3).

Daí ressalta uma completa, diremos, inadequação para acolher o automóvel e dar-lhe espaço de afirmação.

A consciência do desajustamento é agudizada pelo contraste morfológico que se estabelece na ocupação do solo. Oposta à dispersão corporizada com as construções ao longo das estradas – já em mutação para arruamentos –, está uma zona de concentração das construções. Juntas dão medida à disfunção que marca o modelo de crescimento: a falta de sentido do conjunto é total. Mais uma vez, a Marinha Grande está em sintonia com o restante país. Os sinais são múltiplos.

“(…) É atravessada na direcção Oeste-Leste pela E.N. 242, estrada que vem de Lisboa passando pela Nazaré, Pataias, Marinha Grande e segue para Leiria, intersectando a E.N. 1 (Lisboa-Porto) (...). Esta estrada ao atravessar a Vila toma os nomes de Rua Bernardino José Gomes, Praça de Diogo Stephens e Rua Marquês de Pombal. Desta estrada partem os ramais: E.N. 242-1 para Vieira, que ao passar na Marinha toma os nomes de Rua Dr. Manuel Francisco Alves Largo de Gago Coutinho e Sacadura Cabral e Rua do Engenho; E.N. 242-2, que na Vila toma o nome de Estrada do Pedro; E.N. 242-3 que constitue [sic] o ramal de ligação entre o centro da Vila e a estação de caminho de ferro da Marinha Grande, denominada de Avenida Conde de Argim. O entroncamento, digamos comum, destes 3 ramais tem lugar na Praça Diogo Stephens e na Rua Bernardino José Gomes” (IDEM: 9).



A teia descrita dá corpo a uma rede em que local, regional e nacional se cruzam sem intenção de hierarquia nem ordem pré-estabelecida. As ruas são as estradas e as estradas, as ruas. O cenário é herdeiro de um sistema de transportes e de um tempo em que as velocidades de deslocação fora e dentro dos aglomerados não contrastavam. Mas o tempo é outro. Com a chegada e desenvolvimento do automóvel, a organização espacial rejeita o anterior e mais estável espaço de circulação. E como esse espaço de circulação é, também, o espaço urbano, é a cidade (num entendimento lato) que surge colocada em causa. Normal, portanto, que também na Marinha Grande as soluções procurem impor ordem sobre o que é considerado a ausência de regra.

Lima Franco define as bases para o plano de urbanização, segundo objectivos que enumera e entre os quais figura a previsão da expansão, bem como outros importantes factores:

“ordenação, dentro das possibilidades, da parte do existente, condenando locais e imóveis insalubres e valorizando os restantes, tendo em atenção a ligação racional dos vários pontos da vila, o que é fundamental para a sua vida económica” (IDEM: 12).

Assim,

“as principais preocupações na elaboração deste ante-plano foram melhorar as artérias de penetração, de que acabamos de falar, crear [sic] uma artéria de circulação exterior, satisfazer a aspiração da Vila projectando a avenida para a Estação, melhorar algumas das existentes rectificando-lhes os traçados, e crear arruamentos para as circulações em cada zona, tendo sempre em vista, evidentemente, as suas interligações” (IDEM: 18).

A sequência de motivações adquire forte significado e importância no contexto da época e destas páginas. Franco não se limita a dar importância à circulação: eleger-a como um actor primordial e – como equaciona – vai reflecti-la como uma refeitura da Vila. A ambição persegue, acrescidamente, um desejo de ordem que o Autor não viu nas preexistências –

“(…) foi-nos possível conseguir, em relação aos arruamentos principais existentes, um traçado regular” (IDEM, IBIDEM).

A descrição que Lima Franco faz dos elementos fundamentais do traçado, identifica-os, aliás, com os princípios pretendidos.

“[A avenida nº 1 é uma] artéria de grande leito ligando a Estação de Caminho de Ferro com o Centro Cívico”. (...) [A Rua nº 20] é “traçada especialmente para substituir a artéria de penetração do lado de Leiria, (...) conseguindo-se, assim, segundo opinião do Autor, uma penetração perfeita”. (...) [A E. N. 242 – troço do lado da Nazaré] é “rectificada e desviada exteriormente à Vila na direcção Norte (...) [projectando-se] também um desvio desta estrada passando junto à Estação de Caminho de Ferro na direcção de Leiria” (IDEM, IBIDEM).

E, acentuando a importância do automóvel no plano, Lima Franco termina esta sequência com declarações que colocam o discurso no registo desejado:

“Para quasi todas as ruas traçadas foram estudados perfis longitudinais para dar a noção exacta das possibilidades do estudo dos traineis, e também os perfis transversais-tipo, indicando as respectivas faixas de rodagem, passeios e recuos de construção prevista” (IDEM, IBIDEM).

Em suma, o conjunto das citações faz síntese do sistema procurado: equilíbrio entre os diversos componentes do novo quadro urbano. De um modo mais claro, diremos que de um lado, está uma circulação que é já outra e necessita de requisitos novos; do outro, a circulação de peões e, ainda, a implantação do edificado e respectiva relação com o espaço público (Imagens 28 a 30 do Anexo II<sup>296</sup>).

A nova ordem reflecte um sistema de equilíbrios. Este remete para um outro: trata-se da aplicação do princípio da organização territorial segundo *unidades de vizinhança* – “em cada zona residencial foram previstos grupos escolares” (IDEM: 19). A localização de novos programas opera-se, pois, segundo alterações de significado identificadas no espaço urbano. Não se trata de uma novidade, mas adquire, também aqui, uma importância

---

<sup>296</sup> Vd. Anexo II: 29. Perfis Tipo – esc. 1/100.

evidente: uma vez mais, permite perceber a relação entre os equipamentos da nova mobilidade, a reconfiguração do espaço urbano e o novo protagonismo dos seus elementos. A reafirmá-lo, novos dados ajustam-se entre si. A estação de camionagem serve de símbolo: “está localizada (...) no topo da Rua Nº 20, principal artéria da nova penetração do lado da cidade de Leiria” (IDEM: 20). Pode dizer-se, pois, que existe uma convergência que se afirma pela consciência de que o tempo mudou. Neste âmbito, o aglomerado é lido já na dependência de artefactos sem os quais ficará incompleto e ineficaz. O papel do estacionamento joga-se neste contexto e adquire uma importância que se legitima tanto na proposta de zonamento e especialização do espaço – com as consequentes distâncias – como se afirma óbvio nas palavras de Lima Franco e sobre o território. O Centro desportivo também é reflexo destas ideias e das necessidades que lhe permitem funcionar na nova era e no quadro descrito. Trata-se de uma estrutura que reúne todas as modalidades, se localiza a Sueste do Plano e junto das zonas residencial média e industrial e é acedida pela Rua Nº 17; isto é, já não se configura como um equipamento de proximidade, o que pressupõe que seja acedido de automóvel e que este encontre suporte para o percurso a efectuar: atendendo às mudanças evidentes na configuração do espaço urbano e à alteração de usos, prevê-se “(...) muito próximo, um campo de estacionamento” (IBIDEM).

Reflectindo permanências, a atenção a este novo uso do espaço é exposta no *Regulamento*: ocorre segundo a definição de regras precisas para inserção e construção de garagens no interior dos lotes de habitação<sup>297</sup>. Referimo-lo para salientar um âmbito de preocupações que idealiza um cenário urbano em que o automóvel se generaliza e as respostas têm que o reflectir.

A Vila, por seu lado, muda radicalmente com um conjunto de parâmetros que vê no automóvel um novo *instrumento* de construção do espaço. A realidade é outra, afirma um tempo que se distancia do passado e, dialecticamente, sujeita-se ao novo meio de transporte, com o qual nasce.

---

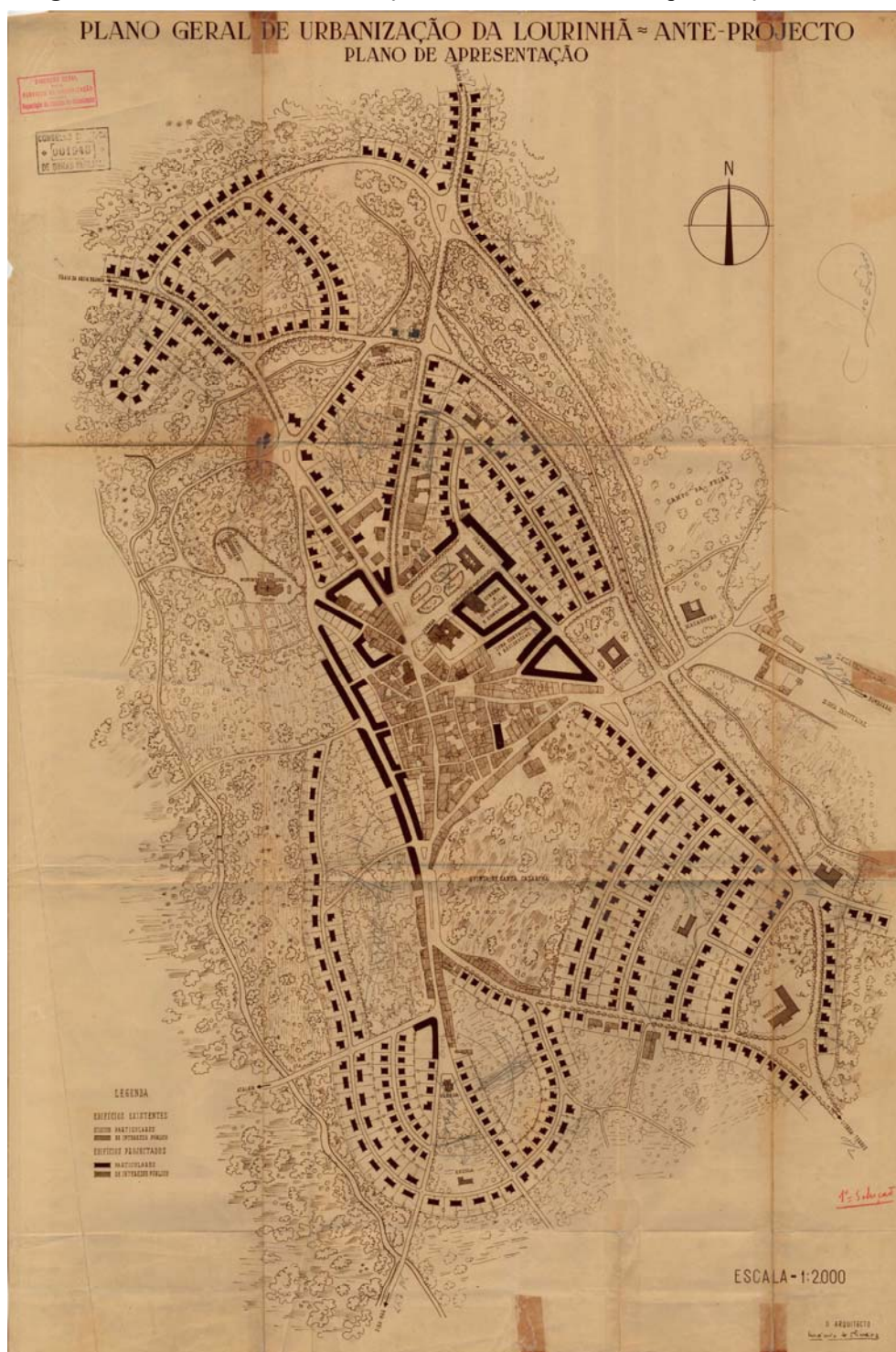
<sup>297</sup> Sobre este tema, consultar o articulado do regulamento do plano. Vd. Lima Franco (1947b) – **Regulamento**. In Peças Escritas do Ante-Plano de Urbanização da Marinha Grande. Lisboa: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano: 16 e 18.

Com a Marinha Grande, vemos como um núcleo de forte significado industrial se sujeita ao automóvel na reconfiguração do espaço.

O veículo imprime-lhe uma nova face, de acordo com o entendimento de novos espaço e tempo mecanizados.

**Episódios significativos de espacialização urbana a partir do automóvel**  
os Planos Gerais de Urbanização [1934 -1960]

**Imagem 26** – Plano Geral de Urbanização da Lourinhã; Plano de Apresentação – 1/2000.



#### 4.1.4.5 Plano Geral de urbanização da Lourinhã – 1947

---

O Plano Geral de Urbanização da Lourinhã surge por acção de Mário de Oliveira, que o assina em 1947<sup>298</sup>.

A análise morfológica mostra um tecido só compreensível com o automóvel. A expansão não apresenta um desejo assinalável, evidente, de uma ordem geométrica facilmente apreensível, é verdade, mas a fluidez de traçado dá fundamento ao argumento.

Juntam-se-lhe outros dados.

Os novos arruamentos conferem nova escala ao aglomerado e ligam o centro ao novo atravessamento projectado como uma *variante*; por seu lado, esta *variante* – a Rua A –, a Nascente, liga todas as saídas/entradas e permite o atravessamento por fora do centro do aglomerado, hierarquizando-o e à circulação.

As novas extensões, complementarmente, apresentam uma escala diferente, percebendo-se pela dimensão das ruas, pelo perfil destas e pela dispersão, que o modelo urbano, o paradigma, é já outro, muito distante daquele que fez surgir as aglomerações: é outro raciocínio e modo de pensar o território que vai moldar a forma urbana. A sua estruturação, em zonas, é, também ela, um outro contributo efectivo para lermos a sintonia de raciocínio com o automóvel. Com efeito, a tentada segregação de funções ou de equipamentos mostra que a organização urbana depende de uma mobilidade que é pensada e objectivada através de uma acção conjunta, por opções simultâneas, e de incidência a vários níveis. Ora, o território tem que ser outro. A palavra ajudará a perceber a mudança.

Nas peças escritas do plano, percebe-se que o aglomerado tem desenvolvimento marcado ao longo da estrada nacional (nº 247) segundo um modelo de crescimento já verificado noutras paragens e de acordo com o que Álvaro Domingues designa, actualmente, por *Rua da*

---

<sup>298</sup> 1948, segundo Margarida Souza Lôbo. Cf. Margarida Souza Lôbo (1995) – Op. Cit.

*Estrada*<sup>299</sup>. Trata-se de um crescimento preso aos meios de circulação e às ligações em rede no território que, na Lourinhã, se prendem à grande artéria da Vila<sup>300</sup>.

Com efeito, a Vila está dependente de um modelo de crescimento que se efectiva na era do automóvel. Na época que precede a realização do plano, o Autor encontra uma realidade que é disso evidência – já marcada pelos transportes mecanizados, que percorrem o espaço e ligam ao mundo distante: Mário de Oliveira faz saber que, quando começa a trabalhar na Vila, esta se encontra “(...) bem servida por carreiras regulares de auto-carros [sic] de transporte colectivo para passageiros e carga (...)”<sup>301</sup> (OLIVEIRA, 1947a: 13).

No entanto, esse é um universo incompleto. A circulação não apresentava boas condições, sobretudo por, como testemunha o Projectista, falta de previsão da “viação acelerada” (IDEM, IBIDEM). O discurso indicia, pois, motivação de conduzir a construção espacial segundo um corte. Será limitador, no entanto, falar apenas de necessidades sentidas ou colocar a matéria no plano estritamente funcional. Lê-se, sim, vontade de afirmação de um novo paradigma. Sublinhamos a terminologia e o tom, atrás expressos, com que é referida a moderna circulação – a *viação acelerada* – e, por outro lado, rompendo qualquer vínculo com o contexto concreto, destacamos o inquérito, que afasta motivações mais realistas. Este permite saber que na Vila existiam 2 táxis, 2 camionetas de aluguer e 4 particulares, além de 112 veículos de tracção mecânica e 1767 animal. É a interpretação que aqui nos interessa. Os dados são de expressão clara: o peso da circulação mecanizada ainda era diminuto, claramente minoritário. Claro que faria todo o sentido a implementação de

---

<sup>299</sup> “A Rua da Estrada (...). Nem é estrada, nem é rua e parece acumular as desvantagens de cada uma delas.” Álvaro Domingues, (2009) – **A Rua da Estrada**. Porto: Dafne Editora: 6.

“A estrada-rua é o elemento mais banal das formas e processos de urbanização em Portugal, nos antípodas de qualquer ideal-tipo do que seja a boa e genuína cidade.” Idem: 13

“Com a banalização e democratização do automóvel, ficou garantida a fluidez desta urbanização linear (...)”. Idem: 15.

As palavras explicam o conceito: aplicam-se a actualidade, mas podem bem ajudar a explicar um fenómeno que se origina com os primórdios da acomodação do urbano ao novo veículo que é o automóvel.

<sup>300</sup> Cf. Mário de Oliveira (1947a) – **Inquérito**. In Peças Escritas do Ante-Plano Geral de Urbanização da Lourinhã. Lisboa: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano: 10.

<sup>301</sup> “(...) 3 carreiras diárias entre Lisboa-Lourinhã (...)” Idem: 13.



medidas para vir a permiti-lo com eficácia. No entanto, as palavras do Autor são originadas no plano das ideias – das convicções, diremos –, não tanto em motivações de ordem prática – ainda inexistentes e bastante distantes. Os números citados são disso o testemunho mais capaz.

Atendendo às motivações, o plano coloca os objectivos de modo claro. Apresentamo-los resumidamente:

“(…)

b) Resolver as comunicações inter-urbanas;

c) Estabelecer comunicações intra-urbanas entre as áreas urbanizadas e as existentes” (IDEM, 1947b: 1).

Com as palavras, não está já em causa uma actuação para permitir que o trânsito chegue e parta a e da Lourinhã, mas de “(...) delinear uma rede de arruamentos” (IDEM, IBIDEM). Nada do que pudesse prejudicá-la – a essa rede – deveria ser mantido.

Este argumento reporta-se ao plano, que fundamenta o desaparecimento de algumas ruas com o prejuízo imposto pelas casas – promíscuas (IDEM: 2) – ao núcleo urbano. A verdade, ainda assim, é que a promoção da *grande circulação* – segundo a terminologia usada – é um factor bastante mais decisivo na remodelação das ruas do que quaisquer medidas com objectivos de saneamento urbano. Aliás, o tipo de adjectivação usada seria, ela própria, uma fonte de equívocos, não fora o conhecimento que temos das reais motivações do Autor. Este diz-nos que a Rua dos Valados será uma artéria a que se atribui grande importância no plano, pois constituirá uma rua de *grande circulação*<sup>302</sup>: é-lhe atribuída uma largura de oito metros, sendo seis de faixa de rodagem e um metro de passeio. A verdade é imediatamente deduzida: não existe *grande circulação* que se expresse com o perfil descrito – não tem

---

<sup>302</sup> A classificação é do autor. Cf. Mário Oliveira (1947b) – **Memória Descritiva**. In Peças Escritas do Ante-Plano Geral de Urbanização de Lourinhã. Lisboa: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano: 2.

qualquer relevância, diremos. O significado é outro e colocado no plano conceptual. Este sobrepõe-se à realidade e às descrições.

O discurso tem outros significados implícitos. As ideias descritas fazem pressupor princípios de hierarquização que as palavras confirmam:

“(…) [Aos] arruamentos onde o trânsito é menor foram atribuídos perfis com passeios e rodagem de largura compatíveis com o reduzido movimento local”<sup>303</sup> (IDEM: 2).

A radicalidade da hierarquização vai até ao ponto de se considerar, nas zonas residenciais económicas, uma única faixa de rodagem, com ausência de passeios. (IBIDEM). E, no mesmo âmbito – com vista a facilitar o trânsito de peões – o plano estabelece ruas privativas através dos quarteirões, num gesto de inequívoca separação dos modos de transporte e das velocidades de circulação – mecanizada e pedonal.

“Os acidentes do terreno, as descidas e subidas das ruas, as colinas onduladas, todas as variações de nível, são elementos a aproveitar, para assim procurarmos situações variáveis do ponto de vista, cujo conjunto nos dá perspectivas agradáveis” (IDEM: 4).

Esta afirmação surge a propósito do *Estética Urbana*. Devemos analisá-la à luz das restantes considerações para que se expresse em toda a extensão. Sublinhemos, primeiro, em reforço do conjunto de alterações propostas para a Lourinhã, que o traçado das ruas é pensado prospectivamente, isto é, “todos os arruamentos foram estudados de modo a permitir o seu alargamento” (IDEM : 2). Devemos, pois, reconhecer a instituição de uma nova ordem, preparada para durar. É, justamente, com este entendimento que qualquer medida de *estética urbana* deverá ser lida. Ou seja, a análise das considerações que o Autor faz a propósito desta matéria querem expressar que Oliveira reconhece um novo modo de percorrer o território segundo uma inovadora variação da imagem no tempo de que,

---

<sup>303</sup> As larguras dos arruamentos – os perfis, em suma – foram estudados na relação directa com a sua importância. Vd. Idem: 6.

Sobre este mesmo assunto, Vd. Anexo II: 30. Perfis-Tipos das Ruas – esc. 1/100.

portanto, pretende tirar partido, o que persegue como extensão das diversas medidas que deseja implementar no universo da circulação mecanizada. Disso mesmo nos fala repetidamente com palavras que o demonstram.

Com efeito, estética urbana e variação de imagem no tempo aliam-se na exploração das potencialidades do automóvel no ambiente urbano.

“(…) uma das nossas principais preocupações ao traçarmos os arruamentos, foi dar-lhes uma forma tal que, estando de acordo com as características do terreno, ao mesmo tempo pudessemos [sic] tirar partido das boas perspectivas para assim obterem um conjunto estético e urbano agradável” (IDEM: 5).

A acção é conduzida com consciência de que o automóvel é um instrumento fundamental para viver o espaço e que, nesse novo quadro relacional, entre Homem e suporte físico, a estrada passou a ser um elemento incontornável. A propósito dos principais acessos à Vila (estrada Lisboa-Peniche), Oliveira expressa a mesma ideia sem margem para equívocos:

“(…) foi nossa intenção (…) uma silhueta de conjunto aprazível, porque devemos ter sempre em conta, que um dos factores primordiais para se obter uma boa impressão de qualquer localidade, são naturalmente as suas estradas” (IDEM, IBIDEM).

Noutra esfera, distinta, embora no mesmo contexto da *estética urbana*, os arruamentos são alinhados com a Igreja matriz. Sublinhe-se que esta igreja, românica, é o edifício mais significativo da Vila<sup>304</sup>.

A convergência do tecido com um edifício notável vem descrita no texto, na sequência das anteriores considerações sobre o que classificámos como *variação da imagem no tempo*. Identificamos, assim, mais um sinal de reconhecimento de novos modos de percorrer o território, em movimento, que devem potenciar as “(…) grandes perspectivas arquitectónicas

---

<sup>304</sup> Cf. Mário Oliveira (1947b) – **Memória Descritiva**. in Peças Escritas do Ante-Plano Geral de Urbanização de Lourinhã. Lisboa: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano: 5.

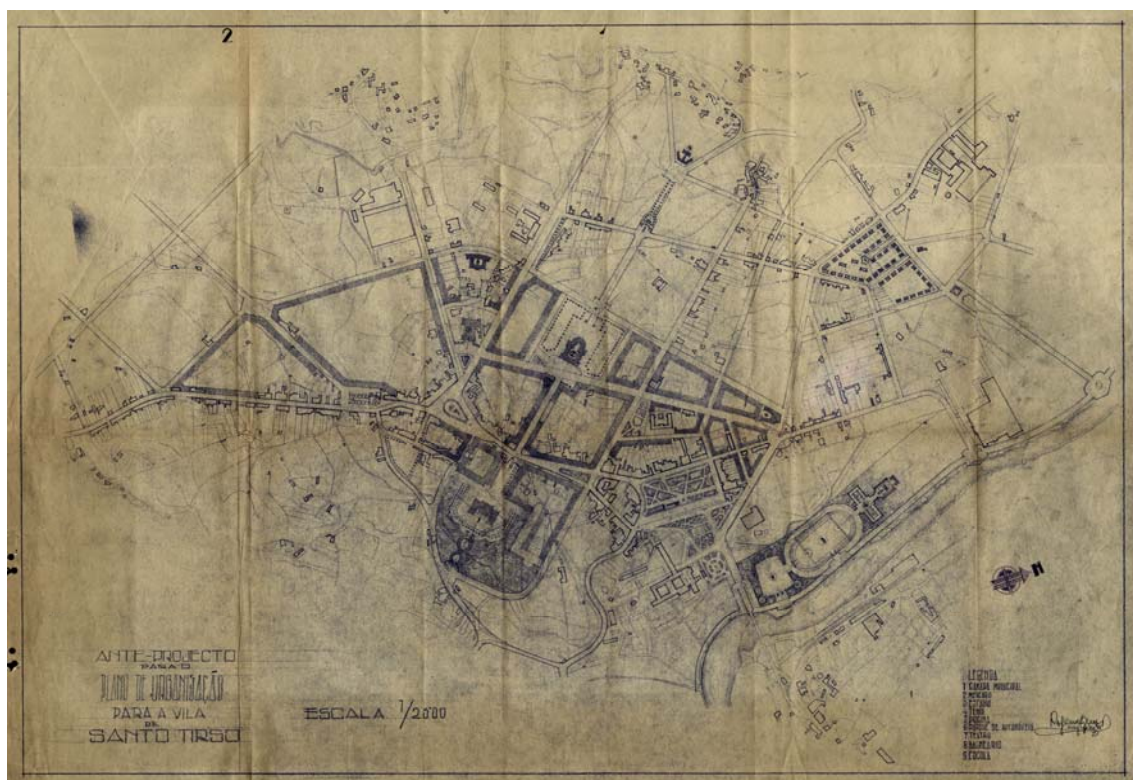
e sociais de tantas cidades célebres” (IDEM, IBIDEM) e que o Autor não quis deixar de adaptar às condições locais e de, até por esta via, procurar convergências entre território e automóvel e de fixar o olhar sobre referências internacionais: a *City Beautiful* e a especial atenção desta à grande composição. Em termos puramente morfológicos, embora o plano não obedeça à grandeza do gesto e do traçado geométrico que caracteriza as realizações ligadas a este movimento, a verdade é que a palavra aponta nessa direcção e lhe é filiável. O facto é por si só relevante e confirma um dos nossos argumentos: em si mesmo, faz notar uma vontade de ir mais longe em termos conceptuais, vontade só travada com o embate com o território e com a capacidade de realização existente – com o realismo, em suma –, o que deixou o discurso num divórcio parcial com a acção.

O automóvel não deixa de ser um dos motores de actuação: na Lourinhã observamos como a estética urbana e a variação da imagem do tempo se aliam à exploração das potencialidades deste veículo no ambiente urbano.

**Episódios significativos de espacialização urbana a partir do automóvel**  
os Planos Gerais de Urbanização [1934 -1960]

**Imagem 27** – Ante-projecto do Plano de Urbanização da Vila de Santo Tirso; Perspectiva Axonométrica.

**Imagem 28** – Ante-projecto do Plano de Urbanização da Vila de Santo Tirso; Planta de Urbanização – esc. 1/2000.



#### 4.1.4.6 Ante-projecto do Plano de Urbanização da Vila de Santo Tirso – 1944

---

O Ante-projecto do Plano de Urbanização de Santo Tirso, da autoria de Rogério de Azevedo, recupera temas já focados. Fá-lo com recurso a uma grandiosidade que coloca o automóvel como peça fundamental do traçado/arquitectura monumental.

Os dados que o posicionam como elemento base do desenho são vários. Na leitura morfológica, sobressai a *variante* – peça claramente pensada para este veículo – que envolve o núcleo urbano por Nascente. A configuração regular dos quarteirões forma eixos rectilíneos bastante afirmativos onde este mesmo veículo se movimentará com larguras adequadas. Na nova configuração urbana, por outro lado, o tratamento de cruzamentos e pontos focais – apesar de recurso fundamental da monumentalidade pretendida – terá que ser lido na era do automóvel e visto como meio para a expressar.

A palavra do Autor será, contudo, mais precisa na identificação dos propósitos do plano e no que se refere às soluções pensadas para e com o automóvel.

Como um dos pontos de partida do plano, integrado no programa que lhe serve de desenvolvimento, Azevedo pretende “(...) evitar o movimento de veículos pesados pelo centro da vila” (apud CSOP, 1950: 5). De modo lato, pode dizer-se que se trata de um fundamento da acção. As palavras confirmam a hipótese.

“(…) [Pretende-se] considerar o trânsito externo desviando-se do centro da vila, sem (...) deixar de servir o mais possível directamente o aglomerado” (IDEM, 1950: 6).

A afirmação é do Conselho Superior de Obras Públicas e confirma que o plano trata de actualizar o espaço e o território da vila ao novo uso automóvel<sup>305</sup>. Como temos visto, é

---

<sup>305</sup> Falamos do texto do Parecer emitido na apreciação do plano.

A dedução que apresentamos faz-se a partir de uma afirmação que se enquadra no conjunto de descrições das acções do plano, evidenciando uma desconformidade entre usos e território/equipamentos: “Construção de uma estação rodoviária tendo em vista o novo traçado das estradas que hoje atravessa a vila.” CONSELHO SUPERIOR DE OBRAS PÚBLICAS (1950) – **Parecer 2166: Ante-projecto do plano de urbanização da Vila de Santo Tirso**. Lisboa: Biblioteca e Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas: 6.

declarada imperiosa uma *separação de águas*, sempre proposta e vista como essencial aos novos tempos e veículo.

Prosseguindo, é contra a ausência de hierarquia espacial e de divisão entre um âmbito nacional e um outro local/regional – de matriz urbana – que surgem elencadas as primeiras medidas, pelo Autor. Referem-se ao tratamento das vias de circulação e envolvem os atravessamentos da vila pelas Estradas Nacionais (nºs 105, 104 e 204).

Em relação a uma delas (Nº 105), Azevedo preconiza o abandono como estrada de grande circulação e considera a correspondente substituição por uma *variante*; e é para uma efectiva ligação à *variante* que uma outra (Nº 104) inflecte para Sul. A última da lista, com o mesmo propósito de atravessar a Vila, é redireccionada, até encontrar a Nacional 105, já fora da Vila.

Das *vias arteriais* – classificação no Plano (AZEVEDO, 1944: 82) –, o Autor passa para os arruamentos urbanos. Neste universo, não são propostas alterações significativas, além das pouco expressivas acções de alargamento de algumas ruas.

Mais significativa, é a ligação construída entre o Parque de S. Bento e a Praça Rodrigues Ferreira. Suportada por uma nova frente urbana, esta operação abre uma *Via Parque Panorâmica*, que consideramos elucidativa quanto ao papel reconhecido ao automóvel (também por Rogério de Azevedo), para uso e vivência da cidade. Faz lembrar a acção de de Gröer, em Braga, ou de Miguel Jacobetty, em Mafra: o automóvel medeia a descoberta do espaço, que se constrói para tirar partido das potencialidades que lhe são oferecidas pelo movimento mecanizado, mais rápido, facilitado e pessoal.

No que se refere à construção e organização da forma urbana, o Plano baseia-se numa proposta de zonamento que decorre precisamente do movimento mecanizado.

Trata-se de uma característica-chave neste contexto: as novas zonas residenciais são independentes das artérias de grande circulação projectadas. Com efeito, é uma

---



idiossincrasia da nova cidade; tem-o sido no que diz respeito aos modelos urbanos pensados para a era automóvel (em termos latos) e é-o também neste caso concreto.

“A Estrada Nacional Nº 105, que constitui o eixo da vila, é uma artéria que (...) se abandona como estrada de grande circulação. É substituída por uma variante (...) com origem à entrada da Vila e termo (...) na estrada de Guimarães” (IDEM: 82).

O grande corte epistemológico é dado por factores de caracterização que a partir do automóvel, se impõem como dados novos.

“é uma arteria [sic] que não dá serviço a construções marginantes [e por outro lado] as suas características técnicas de perfis longitudinal e transversal estão de acordo com o que prescreve o Plano Rodoviário” (IDEM: 82-83),

Ou seja, na nova circulação cabem motivos de ordem e natureza que não nascem no interior urbano, mas superam-no<sup>306</sup>.

Outras operações de transformação de traçado – na Estrada nacional Nº 204 – vêm no mesmo sentido: obedecem ao Plano Rodoviário, são induzidas pelo automóvel e pelo seu uso em difusão, e visam, tanto objectivos de segurança, como de rapidez e fluidez (IDEM: 83).

Neste particular, a *variante* é significativa. Apesar de consubstanciar a operação mais onerosa do estudo e de este colocar matérias de natureza económica no âmbito das preocupações (como fundamentais para a exequibilidade da proposta), Rogério de Azevedo assume a alteração como determinante, porque vem potenciar uma mudança de conteúdo, organização e significado urbanísticos. Segundo assevera, as transformações provocadas no atravessamento automóvel da Vila possibilitam uma reorganização do centro cívico: como se vê, na era do automóvel, tanto a defesa contra o tráfego crescente e os inerentes incómodos, como o desejo de possibilitar que este veículo cumpra a sua própria natureza –

---

<sup>306</sup> Vd. Anexo II: 31. Para mais ampla compreensão deste tema, observar Perfis Transversais – esc. 1/200.

sem entraves alheios à especificidade que o define – são de equivalência fundamental. Assegurar que estão em plano de igualdade é permitir uma área que se mostra disponível para um uso outro, Ou seja, a criação de condições para que o automóvel funcione de acordo com a lógica que lhe é própria abre novas oportunidade ao universo urbano, que se pode reorganizar, redimensionar e transformar qualitativamente. Em santo Tirso e por esta operação, permitem-se condições para criar “o verdadeiro centro cívico da terra que o não tem” (AZEVEDO, 1944: III).

A citação, se faz defesa de condições de uso do interior urbano – validando a nossa argumentação –, é uma outra afirmação que vem demonstrar convicções quanto ao restante raciocínio em que o plano se sustenta. Fá-lo, ao sublinhar as duas frentes em que se joga a intervenção: “em todo o traçado (...) se procurou (...) só as ruas que se julgou serem necessárias à boa circulação” (IBIDEM). A economia de meios é, portanto, pensada na lógica do automóvel.

O uso das palavras assume – neste caso, como noutros âmbitos – uma importância grande na definição dos princípios ou do tipo de olhar sobre o território urbano. Com efeito, a semântica não é menosprezável. A sua aplicação não nos parece inocente ou casuística. Para ligar os edifícios públicos no novo centro cívico, Azevedo refere-nos “(...) a Amélia Gonçalves, artéria que (...) forma, por assim dizer, a espinha dorsal do plano” (IDEM: IV). A classificação – artéria – e o papel no espaço – espinha dorsal do plano – pressupõem, além de uma alteração de escala, um novo uso do território, uma outra forma de o percorrer, com outros meios, organizado com nova semântica. A reforçar as alterações, o conjunto de espaços do centro é completado com “(...) um parque de estacionamento para carros” (IDEM, IBIDEM). Ou seja, é o automóvel que surge convocado para fazer a apropriação destes espaços e atribuir-lhes significado. Ressalta evidente que os mesmos se fazem depender deste veículo, logo na sua génese e enquanto instrumentos do novo sentido atribuído à área central da vila, como confirmação de um novo paradigma e do argumento.

Noutra zona, mas com a mesma lógica transformadora, é a *Via de Cintura* que dá limite à zona industrial: os artefactos de mobilidade automóvel configuram-se como parte activa da estrutura urbana e instrumentos de modelação morfológica.

Santo Tirso tem como característica – salientada pelo Autor – a de se constituir como um *entroncamento de estradas*<sup>307</sup> (AZEVEDO, 1949: 15). Todavia, apresenta-se como vítima desta condição.

“É hoje em dia muito elevada a densidade de tráfego automóvel neste aglomerado (...). Seria pois da maior necessidade afastar do centro da vila êsse [sic] tráfego de atravessamento que só lhe perturba o ritmo de vida” (IDEM: 16).

Como medida da urgência e da necessidade de reconfiguração, a estrada é enunciada como concorrente, ganhador, do caminho-de-ferro, o que se manifesta tanto em relação ao transporte de mercadorias, como de passageiros<sup>308</sup>.

E, como corolário das alterações necessárias, Azevedo passa de recomendação a firme convicção: “impõe-se pois o desvio do centro da Vila, deste tráfego pesado de atravessamento” (IDEM: 31-32). Sublinhamos esta urgência no capítulo da reconfiguração do aglomerado, mas recuamos à afirmação anterior para reter as comparações que o Azevedo estabelece com o caminho-de-ferro – o confronto faz-se com a camionagem, é verdade, mas, segundo cremos, poderá ser extrapolável à estrada, isto em termos latos e

---

<sup>307</sup> A expressão é do autor. Vd. Rogério Azevedo (1949) – **Peças Escritas do Ante-projecto do Plano de Urbanização da Vila de Santo Tirso**. Lisboa: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano: 15.

<sup>308</sup> O Autor refere a primazia do transporte de mercadorias por estrada, em camiões, com uma importância superior ao caminho-de-ferro.

Por outro lado, as estradas, com o seu progresso, permitiram o desenvolvimento da *camionagem* (expressão do Autor) classificado como extraordinário. Vd. Idem: 16.

Noutra passagem volta a defender a mesma ideia: apresenta a peso crescente do atravessamento da Vila por camiões de transporte de mercadorias e, por outro lado, a falta de procura de passageiros na ligação Porto/Fafe por caminho-de-ferro. Vd. Idem: 71.

para referir a maior *elasticidade*<sup>309</sup> que o automóvel é capaz de oferecer. E aqui, também nesta abordagem, ressalta a importância atribuída ao automóvel como modelo/instrumento de construção e modelação territoriais.

No capítulo do julgamento mais objectivo – em relação aos atravessamentos da cidade – o Autor procura uma hierarquização e arrumação diferentes, segundo o que pretende distinto. Em relação à EN Nº 105 diz – sem necessidade de outras referências – que “são por demais evidentes os inconvenientes da sua dupla função de estrada e rua” (IDEM: 33). Por seu lado, “a E.N. Nº 204 tem, na área da Vila um traçado que [possui] nítidas características de arruamento urbano e portanto incompatível com o trânsito rápido de veículos” (IDEM, IBIDEM). A *Rua da Estrada* marca o tecido urbano e é combatida.

Juntamente com a necessidade de, face a esse “(...) defeituoso sistema de vias arteriais (...)” (IDEM, IBIDEM), se construir uma alternativa que o substitua – “(...) com melhores condições de segurança e rapidez” (IDEM, IBIDEM) –, o Projectista vê como necessária uma *auto-gare*<sup>310</sup> [sic] que, diremos, se enquadre na primazia e valor crescente da estrada como suporte das deslocações. E, tendo-as presentes, aquela – a auto-gare – deverá ser pensada em articulação e conexão com o traçado futuro das estradas nacionais, como o Autor nos faz perceber.

Em síntese, o plano, apesar de materializar a procura de articulação entre dois âmbitos distintos (mas complementares), representa uma ruptura violenta com a realidade.

Um dos princípios fundamentais que Azevedo refere para o corte assenta nas vias de comunicação<sup>311</sup>. Com elas – com o plano – pretende a implementação de um modo de organização que já nada tem a ver com os modelos de desenvolvimento que encontra impressos no território. As regras e modos de vida que ambiciona desenvolver visam a circunscrição do território urbano, segundo lógicas de hierarquização que em nada obedecem às regras de composição que determinaram o espaço preexistente. Este foi

---

<sup>309</sup> Terminologia no original. Vd. Idem: 32.

<sup>310</sup> Cf. Idem: 33.

<sup>311</sup> Cf. Idem: 78.

moldado na articulação com o automóvel, mas não com a clareza e a antinomia que Azevedo pretende. Segundo diz, “deve ter-se presente que a evolução urbana se deu quási sem descontinuidade no espaço, com início nos arredores do Mosteiro, subida posterior pela encosta e desenvolvimento linear mais moderno, ao longo das vias de comunicação principais” (IDEM: 74). Esta *Rua da Estrada* é um alvo a combater com separação entre local e nacional, princípio base da intervenção. É essa procura de ordem que determina todos os âmbitos em que o automóvel é equacionado. E é também no que respeita à reorganização das zonas e dos equipamentos que as mudanças são procuradas.

O estacionamento entra, aqui, como uma outra camada do problema e outro testemunho: deve ser proibido em frente ao hospital; os parques destinados a esta função – indispensáveis (segundo o Autor) – deverão surgir repensados e relocados juntamente com a reorganização dos acessos. Um outro equipamento deixa-o claro. A implantação do estádio é já realizada com noção de que as funções com grande impacto urbano têm que ser situadas com observação da nova forma privilegiada de deslocação e, por essa via, com atenção à facilidade de acessos e existência de zonas de estacionamento.

É um novo paradigma que se impõe e uma forma complementar de o automóvel exercer pressão sobre o território e de o moldar.

Mas os efeitos das mudanças entram, ainda, por uma outro nível de abordagem. Segundo um tema caro ao tratamento do automóvel, o prazer que este meio de transporte sugere potencia-se para lá do movimento flexível e além da sensação de liberdade que oferece. Com a reorganização dos arruamentos urbanos, Azevedo faz surgir uma nova rua,

“(...) dando magníficas possibilidades para construção de vivendas em situação verdadeiramente privilegiada quanto a condições de salubridade, e constituindo por assim dizer uma pequena via parque panorâmica (...)” (IDEM: 84).

Para além da adjectivação, que dá medida ao entusiasmo envolvido no tratamento do tema, Azevedo afirma um modelo claramente pensado para o automóvel: o *parkway*.

Esta importação de princípios e de referências não configura, todavia, uma realidade cosmopolita e progressista, em toda a linha, nem plenamente afirmada. É certo que as novas

zonas residenciais são independentes das artérias de grande circulação projectadas. Mas as tipologias representam um momento de hesitação – em contraste com outras certezas – quanto à vontade de cortes com o estabelecido e aos avanços para uma outra matriz de uso do espaço.

A preferência pela casa unifamiliar marca a habitação (IDEM: 73). A escolha faz uso de uma certa radicalidade, no sentido em que se prende fortemente a um tipo de uso do solo mais marcado pela tradição, do que pelos tempos que o automóvel acompanha. O optimismo e facilidade com que é genericamente encarada a outra camada de composição da Vila – a da circulação – cai aqui por terra. Nada mais claro do que o discurso de Azevedo. Com o plano “(...) atender-se-á à preferência de todos os habitantes pela casa unifamiliar e por uma pequena horta anexa à casa de habitação” (IDEM: 79).

O Paralelo com o país é imediatamente possível. O elogio da vida rural, da casa, do campo, da simplicidade da vida tradicional presa aos valores permanentes e não questionados, convive com algum progresso que o Ministério das Obras Públicas pretende lançar. São as contradições, lidas a uma escala local, de um país que não tem plenos motivos para querer ser muito diverso, nem pretende ser moderno. A essência da mudança não tinha ainda tocado o território, menos, ainda, as consciências. O automóvel e os espaços que lhe são oferecidos no interior urbano e nas áreas envolventes convivem, portanto, com os pequenos espaços de cultivo. Santo Tirso, apesar de ser lido como um significativo pólo industrial, oferece-nos esta leitura importante.

**Episódios significativos de espacialização urbana a partir do automóvel**  
os Planos Gerais de Urbanização [1934 -1960]

**Imagem 29** – Ante-plano Geral de Urbanização de Nisa; Planta de Apresentação – 1/2000.





#### 4.1.4.7 Ante-plano Geral de Urbanização de Nisa – 1952

---

O Ante-plano Geral de Urbanização de Nisa tem, igualmente, autoria de Mário de Oliveira. Morfologicamente, Nisa é um plano de concordância, que pretende ligar várias expansões, soltas, através de novos traçados, dando uma nova estrutura global e contínua ao aglomerado resultante. No essencial, revela um traçado radial, alicerçado em dois factores-chave: o centro cívico e a *variante* (no limite do aglomerado, a *variante* contorna o aglomerado, por Nascente – a partir da estrada de Portalegre – e por Norte – ligando à saída para Castelo Branco –, até Poente).

A abertura de novas ruas e a correcção do perfil de outras já existentes, bem como o redesenho dos cruzamentos, aparecem com uma caracterização e dimensões já muito diferentes do existente, pondo em evidência a existência de um novo paradigma.

O automóvel lê-se nas medidas.

“Nisa está ligada por uma boa rede de estradas que permite fáceis comunicações” (OLIVEIRA, 1953: 7); por outro lado, a Vila é “(...) bem servida por carreiras regulares de autocarros de transporte colectivo para passageiros e carga” (IDEM: 8); no conjunto destas afirmações, o texto da Memória Descritiva caracteriza um universo que se revela propício ao estabelecimento de uma nova definição territorial, segundo um olhar distinto, isto, sobretudo, se o ideário individual – do Projectista – se posicionar em contraste com o mundo existente. É precisamente esse o cenário que reconhecemos em Nisa (em convergência com o restante país).

O automóvel é bem-vindo e não sofre repressões; as limitações com que se pode confrontar surgem pelos valores que se pretendem preservados (com implicações pouco extensas, contudo).

Em Nisa, existem, à data de elaboração do plano, 41 automóveis e 236 bicicletas, e o traçado e as considerações não surgem – evidentemente – para os 426 veículos de tracção animal. São, já, para um número de automóveis que, embora reduzido e quase insignificante, é – mais do que pressentido – desejado como indício de nova era.

Em corte com o optimismo do futuro, que se antecipa, o presente não é, todavia, o ideal. “A circulação na Vila apresenta-se em más condições, mórmente [*sic*] na parte antiga” (IDEM: 8).

As palavras iniciais permitem esperar com naturalidade os objectivos do plano.

Entre a vontade de adequação do desenho e do futuro às condições materiais e físicas da Vila – pensando na localização de novos espaços livres, e da uma zona oficial e comercial, e, ainda, em como “orientar da melhor maneira o desenvolvimento da Vila, tendo em atenção o seu aspecto estético, económico e funcional” (IDEM: 10) – com essa vontade de compromisso, dizíamos, é dado corpo a medidas que constituem materialização de uma nova face urbana. Trata-se de “(...) resolver as comunicações inter-urbanas” (IDEM, IBIDEM); de “(...) estabelecer comunicações intra-urbanas entre as áreas urbanizadas e as existentes” (IDEM, IBIDEM); de (...) “localizar, nos pontos convenientes, e de harmonia com a lógica do traçado urbano [equacionado de acordo com os restantes objectivos], os seguintes elementos: Mercado, Matadouro, Bombeiros, Campo de Futebol, Estação Rodoviária, Hospital, Hotel, Campo da Feira, etc.” (IDEM, IBIDEM).

A lista dirige-se directamente a um novo modo de usar e percorrer o espaço urbano que parte do optimismo – também da inevitabilidade – que se expressa na relação entre a vida e o automóvel. A cidade passa a ser o seu campo de expressão privilegiada; ali as pessoas convivem com a nova máquina envolvidas por caracterizações espaciais diversas e segundo diferentes vocações (que são exploradas segundo as necessidades emergentes e a expressão de complementaridades).

Nisa molda-se segundo princípios já conhecidos. A flexibilidade conduz a espaços distintos e age de modo diverso sobre o território.

“Este plano prevê o alargamento de algumas ruas e regularizar outras. As ruas projectadas na expansão futura da Vila foram delineadas tendo em atenção as características do terreno e a importância do arruamento” (IDEM: 11).

Assim, “os arruamentos dos Bairros económicos têm apenas 6 metros ladeados de valetas.” Oliveira diz que “dadas as características destas ruas foram eliminados os passeios laterais” (IDEM, IBIDEM); não nega, contudo, a possibilidade de circular em automóvel. De qualquer modo, é estabelecida uma diferença radical com “O perfil da futura avenida [que] tem uma faixa de rodagem de 12 metros e passeios de 3 metros” (IDEM, IBIDEM). A hierarquização definida (Imagem 33 do Anexo II<sup>312</sup>) – apesar de socialmente discriminatória, pode dizer-se – baseia-se, sobretudo, num desejo de urbanidade que se afirma, quer pela definição espacial, quer pelo uso que coloca, sempre, o automóvel como peça-chave. Acontece com outro alcance, contudo, majorando os impactos deste veículo e a importância que lhe é atribuída. Ao prever-se evoluções posteriores (na avenida), as construções ficam a uma distância de 4 metros do limite do passeio – a intensificação do tráfego é a motivação; o condicionamento do espaço urbano e da forma deste, o resultado.

“Todos os perfis dos arruamentos foram estudados de modo a permitir o seu alargamento, o que se pode tornar necessário com o desenvolvimento do núcleo urbano. Esse alargamento, quando indispensável, deverá incidir sobre os terrenos que medeiam entre os limites das ruas agora fixados e as respectivas edificações”<sup>313</sup> (IDEM, IBIDEM).

A argumentação exposta mostra, todavia, a ponta do véu de intenções mais profundas. Diremos que no plano está em causa, além de uma nova ordem, evolutiva, uma cisão com o passado, oposto aos factos do presente e às aspirações do futuro.

“Actualmente a grande circulação da Vila faz-se pelas estradas nacionais nº 5 e 15, que atravessam todo o núcleo urbano, em condições desfavoráveis para os seus habitantes e de grande perigo para as crianças.

Torna-se, portanto, indispensável a construção de uma variante que passe ao largo da Vila e que nós preconizamos no Plano” (IDEM: 12).

---

<sup>312</sup> Vd. Anexo II: 32. Perfis Transversais – esc. 1/100.

<sup>313</sup> Para melhor compreensão deste tema, Vd. nota anterior.

“[As penetrações intra-urbanas, essas] iniciam-se na periferia da Vila e estabelecem o acesso a todos os locais do respectivo núcleo, o que facilmente se verifica pela análise das plantas que ocupam este plano” (IDEM: 13).

Com efeito, as citações mostram intenções de desenho contrastantes com a estrutura herdada. A proposta do plano é, sublinhamos, um descolamento em relação à realidade: afirma uma superação do quadro existente e a promoção de um outro, segmentado e hierarquizado.

Interessa ressaltar a falta de convergência com a Tutela. É expressada pela Junta Autónoma das Estradas, que se furtará aos mesmos rasgos ou ambição. A discórdia é um facto, tem por alvo a variante, e coloca ênfase nas ideias do Autor.

A JAE dá corpo a um plano de alinhamentos das estradas nacionais que então atravessam a Vila, pondo em causa o traçado definido. Para Oliveira, atendendo aos inconvenientes da circulação da Estrada Nacional que atravessa Nisa, a proposta que a JAE defende tem de ser, todavia, entendida como provisória. Não é plausível o abandono da *variante* projectada. É o próprio que assim argumenta.

“A estrada nacional que atravessa a Vila constitui a principal artéria do aglomerado. Desse facto e dada a sua classificação no Plano Rodoviário, resultam graves inconvenientes para o trânsito e para a Vila que se torna necessário evitar. Para isso tem de prever-se uma variante que canalize o trânsito de passagem sem interferir com o trânsito local” (IDEM: 12).

Significativamente, Oliveira volta ao assunto em 1960 (segunda remodelação do plano). Fala-lo com clareza e convicção. Refere que “Do parecer da Junta Autónoma das Estradas, respeitamos todo o seu traçado rodoviário (...)” (IDEM, 1960: 1), mas, no que se refere ao assunto da discórdia, “a *variante* mantém-se a poente, por nos parecer o seu traçado mais lógico (...)” (IDEM, IBIDEM). E, no novo desenho, a via dá suporte a um grupo alargado de equipamentos<sup>314</sup>, o que lhe atribui um significado eminentemente urbano e parece ser uma cedência e uma conciliação tentada entre duas atitudes opostas.

---

<sup>314</sup> Cf. Idem: 1.

De qualquer modo, verificamos que o desejo de hierarquia espacial (plenamente definido), de ordem, a partir de uma proposta de vida e de organização do espaço que incorpore o automóvel, não está inteiramente em sintonia com a agenda oficial. Trata-se de um testemunho de extremo significado no âmbito dos Planos Gerais de Urbanização. A divergência afirma a existência do ideário do Projectista: é dessa dimensão intangível que partem as medidas mais radicais, que o afirmam – ao Autor – e às suas convicções, sobre o território.

Como observámos nesse âmbito e em Nisa, o confronto com a Tutela afirma o ideário do Projectista como via para construção das medidas mais radicais. Ou seja, o território urbano do automóvel, totalmente hierarquizado e segmentado, impõe-se mais por determinação do Urbanista do que do Estado.

Atentemos – complementarmente – que, em 1950, Nisa possuía 5524 habitantes: o valor, em conjunto com os 41 automóveis atrás citados, permite enquadrar melhor a argumentação: mais do que uma objectividade a comandar a acção, verifica-se uma afirmação de arbítrio (acentuada nas duas revisões a que o plano é sujeito<sup>315</sup>).

Com o plano fica, claro, portanto, que a transformação parte de um desejo, de um entendimento fenomenológico da realidade, mais do que de uma leitura objectiva dos pressupostos de partida. Este testemunho, num pequeno núcleo, é significativo. Faz alinhá-lo com as cidades de maior dimensão e ajuda a configurar uma invariante no processo de construção de um novo cenário urbano português.

---

<sup>315</sup> Para além do que se expressa aqui, no texto, o Autor recorre a diversas, outras, explicações para situar Nisa segundo o papel que lhe deseja atribuir.

Segundo diz, “Da Vila partem estradas para todas as freguesias do concelho o que a torna ponto obrigatório para entrada e saída de mercadorias. Exerce, ainda, uma função importante como ponto de passagem entre Lisboa e Castelo Branco, por carreiras de camionetas”. Mário de Oliveira (1955) – **Peças Escritas do Ante-plano Geral de Urbanização de Nisa – 1ª remodelação**. Lisboa: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano: 7.

Po routro lado, “Nisa está ligada por uma boa rede de estradas que permite fáceis comunicações.” Idem: 12.

Por fim, “Torna-se necessário a construção de mais duas escolas primárias e em lugar próprio, onde as crianças possam efectuar os seus recreios, sem os perigos que actualmente possuem, pois a sua situação actual está junto da artéria de maior trânsito.” Idem: 9.

**Imagem 30** – Alteração ao Ante-plano de Urbanização da Vila do Fundão; Planta de Urbanização – esc. 1/2000.



#### 4.1.4.8 Alteração ao Ante-plano de Urbanização da Vila do Fundão – 1951

---

É também de Carlos Ramos, o Ante-plano de Urbanização do Fundão<sup>316</sup>.

Morfologicamente, o plano expõe – de imediato – a importância da *variante* que circunscreve todo o desenho: logo num primeiro relance, as duas estradas nacionais (a EN Nº 18, a Nascente do Fundão; as EN Nº 343 e 238, a Sul e também a Nascente) ligam-se a leste da vila e descrevem um movimento no limite do aglomerado, como um tampão da construção urbana.

Outro elemento marcante está no centro. Aí ressalta o eixo da Avenida Salazar, onde se concentram os grandes equipamentos: estação (já existente), a auto-gare, o cine-teatro, a câmara municipal (já existente), o hotel. Também com importância, é rasgada uma malha de quarteirões, rompendo o construído e a estrutura existente. Trata-se de um outro elemento de racionalização e clarificação da forma urbana.

De todo o conjunto, ressalta um novo esquema de circulação que remete os arruamentos comuns para um plano secundário e faz sobressair a avenida e a *circular*, no que diz respeito à condução do tráfego e à hierarquização urbana.

É a leitura da palavra do Autor, todavia, que permite aprofundar a compreensão dos princípios referidos e lidos nos desenhos e é nela que observaremos preocupações constantes neste autor, como noutros.

As medidas que o Plano visa implementar, que regem a sua definição, ajudam a situá-lo no nosso âmbito, com destaque para o ponto 5 da Memória Descritiva:

1. Reforma da habitação;
2. Construção de equipamentos públicos;
3. Construção/localização de zonas verdes;
4. Construção de redes públicas de águas e esgotos;
5. Resolução dos problemas de circulação dentro e fora dos aglomerados urbanos.

---

<sup>316</sup> Vd. Anexo II: 33. Planta da versão original de 1949. Planta de Urbanização – esc. 1/2000. Na essência os princípios de desenho urbano são idênticos, porém, a revisão, permite neste caso, um aprofundamento das temáticas que reportam à relação com o automóvel, pelo que se nos afigurou mais rico trabalhar sobre a revisão do plano.

Como fixa Carlos Ramos, em 1949, na primeira versão do plano, estes princípios têm objectivo preciso:

“(...) estabelecer uma rede mais ou menos definitiva que alternasse e corrigisse traçados e circuitos defeituosos por tal forma que, abrangendo, por um lado, o envolvimento do aglomerado, consentisse igualmente no lançamento de uma malha interior em ordem a uma maior comodidade dos seus habitantes (RAMOS, 1949b: 15).

Para além do destaque dado às circulações internas, o Autor coloca ênfase na circulação de atravessamento e define o âmbito da intervenção. Fazendo referência a uma planta do plano (nº 2), refere:

“lê-se nitidamente (...) a existência de uma envolvente ao aglomerado de rápida circulação e, simultaneamente, a relativa preocupação de libertar as crianças do perigo constante que representam” (IDEM: 17).

Dentro deste espírito, a espinha dorsal da operação proposta no Plano é a Avenida Salazar. Trata-se de um arruamento ladeado de blocos de habitação e dos principais equipamentos da Vila (cinema, hotel, câmara municipal, palácio da justiça e auto-gare, esta última implantada na zona da estação de caminho-de-ferro). O perfil desta avenida, tendo sofrido diversos ajustes e dimensões, veio a estabilizar nos 25 metros, com 13 de faixa de rodagem e 12 nos dois passeios (Imagem 35 do Anexo II<sup>317</sup>). Apesar do recuo das construções pretendido a Norte – procurando-se um perfil de alameda, mais do que de avenida –, é evidente uma notória ênfase da zona de circulação automóvel. Na realidade, a argumentação de que se trata de criar um centro cívico, procurando a escala e caracterização adequadas, não contraria a expressão que é dada a este veículo: o arruamento, tal como

---

<sup>317</sup> Vd. Anexo II: 34. Perfis Transversais Tipo – esc. 1/200.



surge proposto, visa conferir um papel central ao movimento mecanizado, sem o qual as definições e escala projectadas não se legitimariam.

Não é inocente, aliás, a implantação da auto-gare no mesmo local<sup>318</sup>: dá espessura e significado à avenida em questão. Mesmo estando localizada na extremidade da avenida, a auto-gare fornece, é um facto, pistas quanto aos impactos do automóvel. Com efeito, o espaço – com a acumulação de significados e usos – oferece bases interpretativas do pensamento que o torna resultado e apropriável do e pelo novo veículo, segundo uma nova era e outro paradigma. É verdade que Ramos, em 1948, parece querer contrariar esta disponibilidade:

“(...) a largura de 18 metros para a faixa de rolagem – destinada a estacionamento nos dois sentidos e à circulação simultânea de 4 filas de viaturas – é excessiva para as necessidades presentes e futuras da Vila” (IDEM, 1949c: 3).

Todavia, não conseguimos ler nas palavras mais do que procura de realismo e de adaptação a um núcleo que tinha na agricultura a principal actividade (IDEM, 1952: 3). Não se trata de uma oposição ao automóvel, nem de o negar. Um certo cuidado ou abrandamento na aplicação das ideias é complementar do discurso e não nega o essencial. E, como desde início ficou patente e fizemos notar acima – com a exposição e comentários dos e aos princípios e objectivos do plano –, a integração do automóvel e a organização dos seus movimentos definiu-se como tema central na elaboração do plano.

Retomando o discurso nesse âmbito, diremos que o papel que a auto-gare assume na avenida em questão é de afirmação: afirmação como equipamento central no espaço

---

<sup>318</sup> Ainda em 1953, no entanto, Ramos se questiona se “será lícito criar ‘um problema da auto-gare’ ”. Carlos Ramos (1953) – **Memória Descritiva**. In Peças Escritas da 2ª Alteração ao Ante-Plano de Urbanização da Vila do Fundão. Lisboa: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano: 9.  
A dúvida tem a ver com a existência de duas empresas de camionagem, tão-só, a operar no Fundão. Ainda assim, Ramos considera vantajoso agir de uma forma prospectiva e visando o futuro e decide, poranto, facilitar a instalação da auto-gare nos terrenos que uma das empresas adquirira na Avenida Salazar. Cf. Idem, Ibidem.

urbano<sup>319</sup>. Sublinhamo-lo com a observação de um novo paradigma que se impõe: o da legitimação das opções na era do automóvel e a partir deste veículo.

A importância e sentido das palavras traz de volta a especialização do espaço urbano: é materializada com a pretensão de que o trânsito rápido não circule na Avenida Salazar. Assim, é canalizado para uma outra rua, que lhe fica paralela – a Norte – com ligação à auto-gare. Porém, na versão definitiva do Plano (2ª alteração) o segundo arruamento, complementar a esta avenida, é suprimido, bem como a ligação directa que lhe estava associada e estabelecida do largo da estação de caminho-de-ferro ao de N. Sra. da Conceição (essa outra rua passa a contornar o campo da feira, junto do qual fica localizado o mercado). O recuo não é fortuito: constitui uma assinalável dose de realismo, que pretende evitar demolições de difícil concretização. Não é sem surpresa, ainda assim, que a campanha de melhoramentos, também no Fundão, apresenta feridas. Esta Avenida – o espaço-chave do plano – é proposta em substituição de um arruamento já existente e, na operação, altera-lhe a localização, o perfil, e, necessariamente, impõe demolições. A necessidade de circulação, a aceitação do automóvel, não deve – evidencia-se – ceder perante as adversidades do passado e de outro contexto. E é da construção e da adaptação de e a um novo paradigma que surgem novas soluções de trânsito. São a outra face das principais opções do plano e resposta aos objectivos que o regulam (atrás citados). Referimo-nos às *variantes* às Estradas Nacionais (Nºs 18, 343 e 238): pretendem colocar no passado os atravessamentos pelo interior do aglomerado<sup>320</sup> – o automóvel comanda um novo entendimento do espaço, que se resguarda, hierarquiza e permite a libertação e eficácia deste veículo.

---

<sup>319</sup> Apesar do exposto, nas propostas realizadas pela JAE e integradas no aditamento de 1952, tendo em vista a segmentação entre o trânsito urbano e interurbano, surgem arruamentos suplementares que têm como objectivo evitar o atravessamento da Avenida Salazar: um deles pretende ligar a auto-gare directamente às estradas nacionais (EN Nº 238 e Nº 343).

Vd. Idem (1952) – **Peças Escritas da Revisão do Aditamento ao Ante-Plano de Urbanização da Vila do Fundão**. Lisboa: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano.

<sup>320</sup> A EN Nº 18, a EN Nº 323 e a EN Nº 258 passavam pelo centro do Fundão.

A afirmação do automóvel e dos meios de transporte por estrada – como instrumentos que, não só põem o território em ligação mas, que, além disso, marcam a face urbana, as suas estrutura e forma – esta afirmação, dizíamos, emerge também da organização da indústria e da relação que estabelece com a estrada. O Autor – colocando em relevo a capacidade de moldar um território segundo pressupostos que cada vez mais se tornam uma realidade – afirma que “(...) toda a indústria do Fundão terá a vantagem em estar em franca ligação com a rede de estradas” (IDEM, 1953: 10). A estrada é, seguramente, um símbolo: usá-la e potenciá-la é estar de acordo com o tempo. O plano assume este tempo e sintoniza-se com a actualidade desejada.

Em síntese, diremos que apesar de estarmos face a um pequeno povoado, a motivação morfológica do plano não tem entendimento sem o novo veículo a percorrer e a ocupar os diversos espaços.

Este plano interessa-nos por esse gesto de actualidade e pela importância da avenida: representa o nascimento de um centro cívico pensado na esfera de influência do automóvel – é um espaço central, claro, aglutinador, em volta do qual todo o restante espaço gravita e, sendo pensado segundo moldes que integram a circulação como dado fundador, confere ao Fundão um significado de primeira linha no presente contexto.



#### 4.1.4.9 Ante-projecto do Pano de Urbanização de Mafra – 1946

---

Miguel Jacobetty dá um outro contributo importante para o tema em estudo, com o Ante-projecto do Plano de Urbanização de Mafra.

Os princípios de hierarquização do plano suportam-se – neste caso (como noutros) – na oposição entre organicidade e clareza/rectilinearidade dos traçados. A avenida a eixo da fachada do Palácio, bem como O *Bairro Jardim Residencial* – assim referido pelo Autor – constituem elementos importantes, neste ponto particular. Mas os dados de maior relevância são outros dois: constroem-se com o atravessamento da vila, que passa a processar-se numa lógica completamente urbana, isto por um lado; assumem-se, por outro, num sistema capilar hierarquizado, no qual o atravessamento em causa se coloca numa das posições mais destacadas. Fazemos notar que este mesmo atravessamento, com a configuração com que se molda, é já parte integrante da proposta (não existia anteriormente) e surge determinado pelos princípios de intencionalidade que podemos encontrar no restante plano. Assim, a estrada na vila torna-se urbana. É sujeita aos desígnios do desenho urbano.

Em síntese, a caracterização morfológica base centra-se em dados que remetem para a importância estruturadora (territorialmente) do automóvel.

Complementarmente, um eixo direccionado ao centro do Palácio e rematado no centro cívico (na outra extremidade) constrói o segundo elemento de um sistema cartesiano e, portanto, de enorme racionalidade gráfica e compositiva. Dos seus lados, irrompe um sistema orgânico, em claro contraste e onde se afirma o bairro residencial acima citado: o *Bairro Jardim Residencial*.

O aprofundamento da pesquisa a partir das palavras do Autor mostra uma realidade que se amplia pela maior clareza da exposição e uma confirmação das primeiras observações. Como Jacobetty afirma, o traçado envolvente do Convento demonstra “obediência” (JACOBETTY, 1946: 3) ao edifício, como gerador da orientação das duas principais ruas<sup>321</sup>.

---

<sup>321</sup> Ruas Serpa Pinto e José Elias Garcia. Vd. Idem.

As orientações perspécticas para o monumento não são, no entanto, completas nem levadas tão longe como o rigor determinava, uma vez que “(...) o casario se foi amontoando à sua margem” (IDEM, IBIDEM) – com “(...) proximidade e disposição arbitrária (...)” (IDEM, IBIDEM: 3) – além de que contaram, ainda, com obstáculos impostos pela largura diminuta das ruas próximas.

Em confronto, Jacobetty considera que o Convento – com uma fachada de 220 metros e uma altura máxima de 60 – “(...) exigiria um terreiro com um desafôgo [sic] quase duplo do existente” (IDEM, IBIDEM).

Por outro lado, o Autor mostra um absoluto desprezo pela falta de ordem da maioria dos arruamentos<sup>322</sup>. A repulsa faz considerá-los *como* “esboços, sem desenvolvimento”<sup>323</sup> (IDEM, IBIDEM).

Em síntese, lacónico, afirma ser “(...) tudo obra do acaso” (IDEM, IBIDEM): “(...) quer no traçado das vias, quer na implantação dos edifícios (...) reinou a arbitrariedade (...)”. O resultado é um “(...) aspecto estético deplorável” (IDEM, IBIDEM).

Na falta de programa ou de dados para elaborar o plano, o Autor pretende afrontar a falta de ordem, de lógica e de urbanidade que aponta ao aglomerado, com um conjunto de princípios que promovam uma inversão de sentido e resgatem o Convento como âncora do aglomerado e das opções de desenho urbano.

Um dos objectivos base do plano – que o CSOP salienta – é configurado pela determinação de tornar o automóvel possível, em termos locais, como num âmbito superior.

“[Trata-se de] resolver o problema dos acessos e circulações, de acordo com as intenções da Junta Autónoma das Estradas quanto às ligações inter-urbanas da vila” (CSOP; 1946d: 5).

---

Vd., Miguel Jacobetty (1946) – **Memória Descritiva**. In Peças Escritas do Ante-projecto do Plano de Urbanização de Mafra. Lisboa: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano: 3.

<sup>322</sup> Ruas 1º de Dezembro, de Detraz dos Quintais, de Serafim de Paz Madeira, de Domingos Machado, de José Maria da Costa, de Firmino Franco e as Travessas da Lapa, da Narcisa e das Silvas. Vd. Idem: 4.

<sup>323</sup> Terminologia no original, Vd. Idem.

E, a par com outras determinações de menor importância para este texto<sup>324</sup>, Jacobetty equaciona o problema desses *acessos e circulações*<sup>325</sup>.

Para o fim, centra atenção no programa das novas vias interurbanas, pretendendo manobrar os recursos disponíveis a favor da afirmação de uma estrutura urbana distinta. A Junta Autónoma das Estradas é, no contexto e aos olhos de Miguel Jacobetty, um potencial aliado para montar uma estratégia local, a partir de elementos externos, que pretende manipulados segundo uma lógica que transcenda o expectável. Ou seja, os suportes delineados para levar o automóvel ao longo do território são uma oportunidade: a forma urbana deverá surgir a partir do exterior do aglomerado, tanto nos meios, como nas motivações. O automóvel é, aqui, como se verá, o indutor do desenho.

Confrontado com a intenção da JAE, de – num futuro próximo, como refere – construir uma nova estrada da capital até Mafra – “(...) colocando o Palácio a 20 minutos, em automóvel, de Lisboa” (IDEM; p. 13) – o Autor vê, na nova via, as bases para estabelecer um *sistema de circulação principal*<sup>326</sup>.

O capítulo V mostra o mesmo tipo de intenções, mas supera-as em importância e significado. Tem como título *Os acessos e a circulação* e abre com a caracterização do acesso à vila, para, logo em seguida, expressar a matriz fundamental do plano.

“(...) A nova estrada Lisboa-Queluz-Mafra desembocará em uma Praça de 80x100 metros que dará ligação ao terreiro do Palácio Nacional por intermédio de uma artéria axial – a Avenida Central – que tem precisamente a justificação da sua existência na necessidade de conseguir um acesso ao Monumento numa escala tendente a equilibrar-se com a da grande construção.

(....)

Por sua vez a actual Estrada será convenientemente alargada à entrada na Vila e ao atravessar o Terreiro do Monumento afastar-se-á dele, para permitir uma boa visão do conjunto, continuando-se

---

<sup>324</sup> Destacamos como tem sentido, neste contexto, a temática em apreço. Cf. Idem: 7.

<sup>325</sup> Terminologia no original, Vd. Idem, Ibidem.

<sup>326</sup> Idem. Vd. Idem: 13.

a caminho da Ericeira atravez [sic] de uma artéria convergente que encontrámos delineada e que segue sensivelmente a direcção da diagonal do torreão norte do Palácio” (IDEM, IBIDEM).

As palavras não expõem a promoção do movimento de um modo completamente livre. Trata-se, sim, da manipulação do espaço, do edifício e do automóvel para os articular na promoção de efeitos cénicos e plásticos novos e, além de novos, em ruptura semântica com a realidade precedente.

“No estudo do troço da via inter-urbana que passa em frente do Palácio Nacional, não tivemos a preocupação de lhe conseguir um traçado que permita grandes velocidades por nos parecer que seria impróprio passar desatentamente em face de uma obra de arte (...) que merece bem uns instantes de contemplação que uma marcha ligeiramente retardada possa proporcionar ao longo de uma artéria envolvente da sua monumental fachada”<sup>327</sup> (IDEM: 14).

No conjunto, contudo, a intervenção é dual e não procura um sentido unitário. Dizêmo-lo pela oposição de princípios, que, de resto, derivam da própria diferença de caracterização

---

<sup>327</sup> Sobre o acerto da medida, reconhecido pela Tutela, vale a pena observar as palavras expressas no corpo do Parecer.

“Quem se desloque pela estrada Malveira-Ericeira e queira atravessar Mafra sem se deter, terá ao seu dispor o troço da estrada actual, rectificado entre os extremos sul e norte da vila, o qual permitirá passar em frente da fachada principal do palácio a uma distância suficiente para ter sempre bons pontos de vista sobre a grande mole do edifício. Vindo em sentido oposto, pela nova avenida que parte da alameda do extremos noroeste da Vila, vai dirigindo para o mosteiro em condições de ter sempre vistas desafogadas segundo a diagonal noroeste-sudoeste do palácio, usufruindo portanto, já desde longe, interessantes perspectivas das suas fachadas principais e lateral norte.

Querendo ir à zona comercial e praça dos Paços do Conselho, a avenida central (para quem venha de qualquer dos lados) e também a artéria entre a alameda e a praça (para quem proceda da Ericeira) proporcionarão o objectivo desejado nas melhores condições de circulação. Quem viaje pela nova estrada de acesso por Queluz atinge Mafra à ilharga da Vila Velha e ingressa na nova Praça dos Paços do Conselho pelo seu ângulo sudoeste. Uma vez aí, desejando ir para a Vila Velha ou atravessar a povoação e passar junto do mosteiro, tomará a avenida central (o seu prolongamento para poente no primeiro caso, a própria avenida no segundo). Querendo seguir além, sem atravessar a povoação, seguirá pelo arruamento já referido, que une a praça com a alameda a norte da vila.” CONSELHO SUPERIOR DE OBRAS PÚBLICAS (1946d) – **Parecer 1722: Ante-projecto do plano de urbanização de Mafra**. Lisboa: Biblioteca e Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas.



do aglomerado e da antinomia com que este é marcado, expressa entre a monumentalidade e a falta de retórica do tecido urbano. O discurso é fiel a estas ideias.

“Para a circulação local (...) prevê-se na parte nova um conjunto de ruas de habitação que, irradiando das artérias de tráfego inter urbano, têm um movimento de veículos insignificante e não ficarão portanto com as características próprias da viação acelerada, antes se ajustando o mais possível ao terreno (...)” (IDEM, IBIDEM).

A afirmação tem, no contexto um outro alcance, também considerável: o *trânsito intraurbano* far-se-á pelas artérias de *trânsito inter-urbano* [sic]. De qualquer modo, ressalta, inequívoco, o papel reconhecido ao automóvel e à mobilidade, na percepção e valorização do tecido urbano e dos edifícios notáveis. Miguel Jacobetty, reconhece que há uma nova forma de viver a cidade, que está face-a-face com uma alteração de paradigma iniludível e que é necessário encontrar-lhe respostas adequadas. Trata-se de potenciar a descoberta patrimonial, num processo de articulação física – de posicionamento, de geometria – e de velocidade – de tempo – assumidos conjugadamente para manipular a forma urbana e condicionar o movimento.

Na acção não falta uma certa moderação – o que não produz aproximação a posições tão radicais como as reveladas por Carlos Ramos (em Tomar) ou por João Aguiar. Jacobetty não é tão profundamente entusiasta em relação ao automóvel, encarando-o como um instrumento, um novo mecanismo para entender e viver o espaço, sem que isso o conduza a posições tão marcadamente apoloéticas (como é legível nas suas palavras) e sem que, contudo, deixe de manifestar envolvimento entusiástico com este veículo. Este testemunho é sublinhado por considerações em relação à localização da futura escola primária. O – apenas aparente – paradoxo com que o Autor se exprime é, simultaneamente, negação e exaltação da circulação. Deixa-o expresso, ao referir-se ao edifício:

“(...) as instalações escolares estarão resguardadas de todos os inconvenientes do grande trânsito, pois o seu acesso directo será feito por intermédio de caminhos só para peões” (IDEM: 17).

É certo que o equipamento se pretende protegido do trânsito, afastando-se dele, quase negando-o. Todavia, se esse dado é uma evidência e opção lógica, a terminologia exprime um modo de classificação que supera a real dimensão da circulação. Trata-se, sim, de expressão de um comportamento fenomenológico, o que, por si e juntamente com a adjectivação, revela uma grandeza de análise, certamente entusiasmada e, por essa via, pouco objectiva. De qualquer modo, mais do que uma crença ou do que a aceitação de uma mudança total, Jacobetty exprime um realismo que o afasta de qualquer determinismo:

“Quanto às ruas das partes existentes da povoação procurou-se evitar o mais possível alargamentos – aparte os que se impõem para o estabelecimento da Zona de Protecção e Valorização do Monumento – os quais se tornariam impraticáveis sem uma destruição quási total dos edifícios existentes” (IDEM, IBIDEM).

Aparte as alterações mais significativas de que se deu conta, não são propostas outras transformações com semelhantes impactos. Apenas lugar para pequenos ajustes, pontuais, com o intuito de completar o sistema de circulações locais, como se depreende da Memória Descritiva.

No entanto, é pertinente realçar que o plano pretende colocar fim à oposição entre os dois pólos que definiam a Vila – aglomerado original e Palácio Nacional: com o desenho proposto os novos espaços para uma nova época tornam-se elementos de articulação entre realidades não dialogantes ou num agrafo, como referiria Álvaro Domingues<sup>328</sup>. A observação da planta permite perceber o impacto da procura de novas lógicas e de racionalidade, bem como de efeitos cénicos no espaço: em conjunto com o tratamento projectado para tratamento da entrada em Mafra ao volante do automóvel, é aberta uma alameda alinhada com o centro do monumento, rematada na praça que o enquadra – a operação define-se por sobre as demolições que a correcção de alinhamentos impõe e é testemunho das ideias e optimismo do autor e da época.

---

<sup>328</sup> Álvaro Domingues (2006) – **O Plano das Antas – um “agrafo” entre a cidade canónica e a urbanização extensiva**. In O Projecto Urbano da Antas. Lisboa: Editora Civilização: 91-109.

O convento ficará como o grande indutor do papel reformador do automóvel. E é esse sentido que interessa salientar no plano de Mafra: arquitectura e automóvel unem-se numa síntese global.



#### 4.1.4.10 Projecto do Plano de Urbanização da Vila de Felgueiras – 1945

---

O Plano de Urbanização de Felgueiras é, igualmente, assinado por Januário Godinho.

A análise das peças desenhadas permite a leitura de um traçado fluido – curvas largas de movimento suave, concordâncias rigorosas e suaves, com perfeita expressão das tangentes.

Destaca-se uma avenida central que conduz o atravessamento a partir do Porto para Amarante e para Guimarães (para Nascente e Poente do seu perfil, respectivamente) e se articula com uma via ortogonal numa praça de remate/distribuição. Contrariamente a outros planos, neste caso o atravessamento é conduzido pelo interior urbano, ainda que sem deixar de encontrar soluções para minorar os inconvenientes e sem deixar, também, de actuar para que as estradas participem na forma urbana e, assim, o próprio automóvel o faça.

Novos alinhamentos, são determinados a partir dos arruamentos. Novos traçados rectilíneos fundem-se com outros fluidos, e as curvas, os seus raios, são originados pelo movimento rápido, por uma realidade distinta e essa nova orientação, e ajudam a determinar a forma urbana.

Em síntese, o plano define um triângulo, com uma praça no lado menor e uma nova artéria como espinha dorsal da composição. No seu entorno, situa-se um sistema secundário de ruas de habitação.

Dirigindo o enfoque para a palavra escrita, faremos por alcançar uma maior compreensão do desenho e das motivações. A partir dela, o plano mostra que as características do aglomerado moldam opções, é certo, mas não afastam decisivamente de um processo que evidencia particularidades comuns à dinâmica que temos observado noutros planos. A ruralidade<sup>329</sup>, é certo, afasta o aglomerado de realizações mais grandiosas e de uma celebração da circulação mecanizada; ainda assim, o plano não deixará de se contextualizar na nova era, mesmo que de forma menos assertiva.

---

<sup>329</sup> J. Godinho identifica e expõe marcas de ruralidade evidente. Cf. Januário Godinho (1945) – **Peças Escritas do Projecto do Plano de Urbanização da Vila de Felgueiras**. Lisboa: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano: 3-4 e 9.

Razões estéticas – de concepção da estrada como instrumento de deleite, ao serviço do prazer da paisagem vivida e observada em movimento – não deixarão de manifestar-se, tão-pouco.

“Comunicações boas e fáceis, traçadas com graça e frescura do ambiente, devem levar o visitante a contemplar a larguêsa [sic] da paisagem que se disfruta do alto do monte de Santa Quitéria” (GODINHO, 1945: 6).

Noutro plano, a estrada será um instrumento de definição da forma da Vila, ao estabelecer fronteira entre urbano e rural, por contraposição a outro limite, já natural<sup>330</sup>: “(...) na direcção Felgueiras-Caide o limite é artificial, devendo passar pela futura bifurcação da actual estrada com a nova artéria em projecto” (IDEM: 8).

Mesmo no que diz respeito à estruturação geral do plano, J. Godinho configura opções que são já apoiadas numa concepção outra, que se enraiza no automóvel, encarado como base de uma estética, isto é, com descolamento em relação à realidade e à objectividade e necessidades do tempo vivido. Esse ponto de partida leva-o a colocar as preocupações pela “grande circulação” (IDEM: 10) como epicentro do problema, isto é, na procura de urbanidade (em claro contraste com as descrições relativas à realidade encontrada).

A terminologia não deixa dúvidas: *grande circulação*. Mas é no plano morfológico que a matéria ganha maior expressão – “uma nova artéria (...) será a espinha dorsal da composição do agregado urbano futuro” (IDEM, IBIDEM) – e, segundo um aprofundamento dos princípios de composição e recurso a uma maior clareza de palavras, Godinho refere:

“quatro artérias fundamentais (...), Avenida Central, estrada Guimarães-Amarante, Avenida do Hospital estrada para Fafe, constituem o circuito de grande circulação, à volta do qual existe um sistema secundário de ruas de habitação” (IDEM, IBIDEM).

---

<sup>330</sup> Cf. Idem: 7.

A intenção de conferir forma urbana a partir da circulação automóvel e da sua segmentação e divisão em classes está, aí, perfeitamente esclarecida. É significativo, no campo das ideias, que se identifique um dos tipos de trânsito como *grande circulação*, sobretudo se pensarmos na caracterização rural que Godinho faz do ambiente geral; é também relevante, por outro lado, a hierarquização que motiva o afastamento da habitação relativamente às vias para onde é canalizado o trânsito mais importante, pois faz aproximar dos mesmos significados urbanos: condensa, amplia, redobra, a mesma expressão de hierarquização do tráfego já acusada pela classificação do sistema formado pelos arruamentos referidos na citação. E esses significados são aprofundados de modo a que se mostrem mais explícitos. Godinho persegue-os, pesem embora as limitações, naturais num pequeno núcleo como Felgueiras: apesar de reconhecer a impraticabilidade de realizar uma *variante* assumida, real, para desviar o trânsito que atravessa a Vila (estrada Guimarães-Lixa), não desiste de insistir numa definição rigorosa do espaço a partir do automóvel, segundo princípios que se filiam em modelos internacionais. Neste pressuposto, estuda um perfil de alameda (que se substitui à ideia da dita circular) com características que a afastam de um mero arruamento urbano:

“(…) as duas margens da estrada são expropriadas e transformadas em passeio público arborizado [sic], espécies de alamêdas [sic] de protecção e defesa das vias de grande curso (…)” (IDEM: 10).

Estas características, que se negam à partilha do mesmo espaço com os demais elementos da vida urbana, são sujeitas a aprofundamento. É Godinho quem o declara:

“(…) quanto aos prédios existentes, será necessário aguardar que as circunstâncias nos obriguem a mandar recuar as fachadas para o alargamento projectado, devendo desde já, ser obrigatório êsse novo alinhamento para futuras construções que nesta zona se pretende fazer” (IDEM, IBIDEM).

As duas afirmações são inequívocas e permitem apreender os significados que se estabelecem para lá da objectividade do texto. Estamos com toda a certeza face a um híbrido que não nega filiações em modelos mais radicais como o da *Carta de Atenas* ou em

referências mais realistas como o *parkway* – via sobre o verde, afastada das construções e que permite circular com rapidez na fronteira das cidades.

Não surpreende o carácter incompleto da proposta, se esta for observada com mais atenção. Na realidade, trata-se de um resultado que decorre mais do respeito pela pequena escala de um aglomerado do interior, de dimensão reduzida – que se propõe sublinhar (ainda que com uma outra ordem) –, do que de um discurso que vise promover rupturas a favor de uma urbanidade assumida.

Com esse mesmo sentido, são várias, as regras de composição (das construções e das relações destas entre si) que determinam afastamentos e cérceas que se prendem ao realismo e que, em simultâneo, impedem excessivo voluntarismo. Mas, em contraste, são idênticas circunstâncias que se abrem a novas especulações. Basta observar o concreto das medidas. Se a altura máxima se fixa em oito metros nas zonas mais favorecidas (designadas por palacianas) e em 6 metros nas restantes (mais modestas), e essa mesma altura máxima se coloca em sintonia com os afastamentos laterais entre construções (determinado em cinco metros entre fachadas nas zonas económicas e em dez nas primeiras), a definição dos perfis procura, contrariamente, distanciar-se de regras tão contidas e configurar outro rasgo na abertura espacial. Em confirmação desta nossa hipótese, a abertura espacial, que referimos, e o contraste que assume procuram referenciar-se numa escala urbana mais generosa e em medidas que nada têm a ver com o carácter do núcleo preexistente, que as cérceas parecem querer respeitar:

“a distância mínima entre o limite da via pública e a habitação é de quatro metros, e o afastamento entre fachadas, – normal ao eixo da rua, mínimo, é de 15 metros” (IBIDEM: 11).

Diremos, portanto, que a realidade proposta oscila entre o respeito pelo contexto e o desejo de corte.

As hesitações aprofundam-se pela enfatização de remates de eixos como manifestações de retórica compositiva. Godinho justifica-a com argumentos que estão para além da objectividade – as necessidades criam-se – diremos. E é com essa predisposição que se refere à igreja: “(...) sem capacidade nem traça que a justifique na época presente” (IDEM:



11); assim, é desvalorizada e proposto um novo edifício de culto que permita explorar a representatividade do programa. Trata-se de “(...) valorizar a (...) Avenida do Hospital e chamar a atenção sobre ela, coroando-a com um edifício de grandes massas “ (IDEM, IBIDEM).

Em síntese, o plano de Godinho não perde o realismo que pretende “um plano de urbanização económico, fácil e concentrado” (IDEM: 2), ditado pela adaptação às circunstâncias locais, de ruralidade evidente e dotadas de poucos meios. Mas o resultado é, ainda assim, resultante de um fascínio pelo automóvel – o de sempre – mesmo que especializado com reservas.

A lição de Felgueiras afirma-se pelo confronto: apesar de a ruralidade ser um ponto de partida e um dado a manter, incorpora contributos para corresponder a uma nova síntese, configurada a partir do automóvel e pela estética e simbolismo que este incorpora e constrói. Os recursos são os de sempre.

[illegible]

#### 4.1.4.11 Ante-plano de Urbanização de Macedo de Cavaleiros – 1952

---

Com o Ante-plano de Urbanização de Macedo de Cavaleiros, Arménio Losa afirma a estrada como factor de desenvolvimento económico: entre os contributos que considera terem determinado um papel fundamental para a prosperidade do aglomerado, encontra-se “um óptimo sistema de comunicações constituído por duas estradas nacionais, que atravessam a sede de concelho”<sup>331</sup> (LOSA, 1952: 5). E, prossegue, esse mesmo factor acelera um crescimento linear<sup>332</sup> que, diremos, só é entendível à luz da era que se afirma: a do automóvel.

Com efeito, saltando da palavra para o desenho, a observação mostra um traçado, uma organização territorial, que é claramente do domínio da concepção urbanística baseada na circulação automóvel. A rectilinearidade, por um lado, a fluidez das curvas, por outro, são disso testemunho pleno. Trata-se de um traçado aberto, sem grandes reservas ou mecanismos para dificultar o acesso às diversas zonas de território. Este pretende-se ligado, rasgado, posto em fácil comunicação no que se refere às suas diversas partes e zonas. Também as vias de penetração e distribuição seguem essa ideia, ao converterem-se nos grandes eixos do aglomerado. Mas, neste âmbito, o maior sinal no sentido de uma aproximação à lógica do automóvel é traduzida por duas indeléveis marcas morfológicas: os edifícios em banda libertam-se do traçado de ruas e vias, por um lado; o anel da *variante* desenha-se em volta de Macedo de Cavaleiros – com propósitos que sem este veículo não se fundamentam –, pelo outro.

A argumentação acima é condicionada pela procura de adaptação à orografia através de parte do traçado. Na verdade, a interligação entre o automóvel e o suporte físico não faz resultar nenhum partido geométrico explícito: trata-se de uma manifestação de racionalidade, não de negação da lógica deste veículo. Liga-o ao terreno.

---

<sup>331</sup> Estradas Porto-Bragança e Bragança-Espanha. Vd. Arménio Losa (1952) – **Inquérito e Análise**. In Peças Escritas do Ante-Plano de Urbanização de Macedo de Cavaleiros. Lisboa: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano: 5.

<sup>332</sup> Losa refere-se a um crescimento que se fundamenta no aumento populacional para o dobro em cerca de 30 anos, contrastante com os concelhos vizinhos, estacionários. Vd. Idem: 6.

Regressando às primeiras palavras do Autor – prosseguindo a partir delas – vemos que a realidade descrita para as estradas nacionais – que ligam às capitais de distrito – opõe-se às comunicações da Vila com os outros aglomerados do concelho. O facto determina, diremos, uma povoação desligada do seu próprio território. Quem o refere é Losa e sustenta a afirmação ao declarar que o esquema arterial de Macedo de Cavaleiros assenta num conjunto de estradas e caminhos rurais que não serve as necessidades do trânsito local.

Os resultados sobre a Vila são, tão-pouco, qualificados. As condicionantes que lhe foram impostas por falta de qualquer esforço de forma ou estrutura impõem-se sobre a morfologia que é resultante de um obrigatório crescimento ao longo das estradas nacionais (N<sup>os</sup> 102 e 216<sup>333</sup>); o centro, esse, configurou-se no cruzamento dessas duas estradas – podemos afirmar, pois, que se trata de expressão do urbanismo determinado pelo automóvel no seu modo mais cru, pragmático e tácito<sup>334</sup>.

A forma alongada resultante é, por seu lado, referida por Losa como inconveniente para as comunicações internas – exageradas e demoradas – e para o trânsito – sujeito ao congestionamento das estradas nacionais (pelo impacto das habitações estendidas ao longo das vias).

Além da falta de hierarquia e de forma – pré-estabelecida ou conceptualizada – a Vila é ainda marcada por manifestas más condições de circulação. A disfuncionalidade surge imposta pelo deficiente traçado geral, tanto no âmbito regional ou nacional, como na esfera estritamente local<sup>335</sup>.

---

<sup>333</sup> Macedo de Cavaleiros-Lisboa e Macedo de Cavaleiros-Mogadouro, respectivamente. Vd. Idem: 36.

<sup>334</sup> Todo o aglomerado é constituído por casas unifamiliares – segundo uma tipologia de dispersão ao longo das vias de comunicação, diremos. Vd. Idem: 21.  
Por outro lado, Losa dá conta de quão exagerado é o sistema de crescimento da Vila, estendendo-se para lá do que a população poderia justificar. Vd. Idem: 19.  
Essas realidades acentuam o sentido de um crescimento realizado à medida do automóvel, condicionado pelas suas estruturas de circulação.

<sup>335</sup> Aos problemas citados, acresce um traçado irregular e tortuoso das estradas, das vias secundárias e dos pequenos arruamentos da vila. Vd. Idem: 11.

É em função das condicionantes observadas, que Losa lança bases para identificação do conceito de *Rua da Estrada*, repetidamente referido e definido por Álvaro Domingues. As descrições mais detalhadas são o modo mais agudo de concretização deste conceito.

“A estrada nacional nº 216 atravessa a Vila (...) numa extensão de 1 440 metros. O trôço a Noroeste tem a designação de Rua de Alexandre Herculano, visinha [*sic*] de Largo do Tourel, e o trôço Sudeste é conhecido por Rua da Estação: A sua parte central constitui a Rua de Almeida Pessanha, marginante do Largo do Dr. Oliveira Salazar (...)” (IDEM: 12).

A estrada não só se transforma num dos componentes da espinha dorsal do aglomerado – com mudança de caracterização para rua, rodeada de construções – como adquire, reforçadamente, um topónimo que a legitima nessa condição.

Porém, na época em que o transporte mecanizado é visto como uma realidade capaz de impor condicionantes fortes pela passagem das estradas nacionais no território e na cidade – com correntes de tráfego perturbadoras para o interior dos aglomerados – Macedo de Cavaleiros não possui auto-gare, nem transporte organizado de mercadorias por estrada (IDEM: 13).

Perante a acção do Autor, tudo isso se pretende passado. Com os objectivos traçados na Memória Descritiva, o Antepiano visa combater o estado que Losa encontrou, o que deseja com promoção das “(...) directrizes essenciais para o crescimento disciplinado e harmónico da Vila de Macedo de Cavaleiros” (IDEM: 41). A actuação sobre as vias de circulação tem aí um peso determinante, conforme declara:

“A estrutura determinada pelo ante-plano assenta nas linhas de grandes circulações – comunicações e transportes – existentes e a criar, quer externas, quer internas”(IDEM: 42).

Concretizando a intenção, o plano refere factos-chave a construir:

“1. Grandes artérias de circulação inter-urbanas delimitando a área de expansão da Vila;

2. Vias de penetração e distribuição estabelecendo ligação com aquelas e sendo os grandes eixos do aglomerado; – umas e outras formando o sistema arterial externo e interno (...)” (IDEM, IBIDEM).

o Autor enumera os objectivos:

“I – Dar solução aos problemas viários e prevenir os futuros.

II – Servir convenientemente as zonas e serviços projectados” (IDEM: 46).

Para os perseguir, Losa estabelece normas. Falamos da hierarquia viária, classificada segundo duas categorias – *Circulação Inter-Urbana* e *Circulação Urbana* – e que participam na definição do sistema urbano segundo procedimentos selectivos. Trata-se de manter algumas das vias existentes (ou parte delas); rectificar no todo ou em parte, outras; e, além dessas, criar algumas inteiramente novas.

Neste universo, Losa recupera o tema da *variante* e projecta desvios às estradas nacionais. Segundo diz, pretende construir vias tangenciais à periferia do aglomerado, com o objectivo de levar o “trânsito acelerado” (IDEM: 47) para fora da Vila. O resultado, só por si, tem impactos sobre o interior urbano: deseja-se que os troços desafectados do trânsito de atravessamento passem a participar de um outro modo na reorganização do sistema viário da Vila. Serão *vias de circulação urbana (penetração e distribuição)*.

A classificação dos vários tipos de vias inscreve-se num discurso todo ele montado com base na rapidez de circulação – pressuposto-base de todas as acções que tenham o automóvel como modelo e objecto – e na hierarquização dos tipos de circulação<sup>336</sup>. Isso equivalerá a dizer que se trata de uma idealização fundada na hierarquização das diversas velocidades, velocidades que não deverão ser cerceadas pelos movimentos mais lentos, mas exercidas de acordo com a sua própria natureza, ditada pela ordem natural das coisas, isto é, pelo simples movimento e segundo as capacidades da máquina, na tarefa de chegar longe,

---

<sup>336</sup> “(...) serão isolados o trânsito de passagem – que carece de condições de segurança e rapidez – e o trânsito próprio do aglomerado, eliminando-se a actual interferência dos dois.” Idem: 47.

no território. A afirmação de opostos deverá permiti-lo. Losa cria, portanto, artérias de serviço local para as edificações, afastadas e independentes das que suportam o “movimento acelerado” (IDEM, IBIDEM) ou interno intenso.

Todavia, com o fim de consubstanciar a noção de rede, as Vias de Circulação Urbana estabelecem ligação com as artérias de circulação rápida e o sistema vence a simples noção de antagonismo. É, sim, pensado segundo complementaridades e ao serviço da hierarquia que o define. A intenção é simples: pretende-se configurar uma morfologia que supere a forma alongada da Vila, que se desenvolveu ao longo das vias de trânsito<sup>337</sup>.

A nova vila é, conclui-se, resultado da acção directa do automóvel no interior e no exterior urbano. Neste domínio, o contributo das vias interurbanas é fulcral. Estas, além de afastarem o trânsito de atravessamento do interior e de lhe garantirem as penetrações directas aos locais principais, fixam os limites da Vila para um horizonte de 50 anos<sup>338</sup> e assumem-se como mais uma base para definição morfológica.

Mas o interesse das medidas não se esgota nas linhas acima.

“O sistema arterial inter-urbano constitue [sic] assim um circuito fechado que permite ao trânsito de passagem tôdas as ligações necessárias, sempre tangencialmente à área urbana, sem interferências com a vida do aglomerado, tendo também, algum interesse turístico” (IDEM: 49).

Losa avança, portanto, para um outro entendimento das *variantes*, em que deleite e o tempo livre se associam à circulação.

A terminologia ganha um papel também fulcral para a caracterização dos cenários acima descritos, duas expressões são fundamentais na argumentação do Autor: *trânsito acelerado* e *movimento acelerado*. A qualificação da velocidade é, certamente, uma matéria de natureza fenomenológica, mais do que objectiva, e corresponderá à determinação e necessidade de ordenar a cidade em função do automóvel, necessidade entendida como falta

---

<sup>337</sup> Cf. Idem: 48.

<sup>338</sup> Vd. o traçado dos desvios das Estradas Nacionais 102 e 216. IDEM: 49, 57.

de sentido de não actuar, num tempo já em mudança. Este olhar de sublimação do automóvel – que a terminologia revela – decorre do modelo de pensamento que se consubstancia na hierarquização, hierarquização essa que pretende a defesa do espaço público relativamente à liberdade do automóvel. Mas este entendimento é limitador: simultaneamente, a adjectivação materializa vontade de desenhar espaços que respondam à eficácia não cortada, mas potenciada, deste veículo.

Como vemos, a hierarquização continua a ser, no discurso do Urbanista, um instrumento fundamental. Aprofundando-a no acesso às várias zonas e centros, a *Circulação Local* compreende vias para distribuição das edificações e caminhos para peões. E isto conduz à explicação do modelo urbano tentado. Por um lado, os arruamentos para distribuição das habitações (limitados aos moradores, como o plano refere<sup>339</sup>) são, segundo Losa, ordenados de modo a que a circulação seja lenta; pretende-se que as áreas habitacionais sofram

“(…) o menos possível as consequências da circulação mecânica, permitindo aos seus moradores uma vida tranquila, isenta do receio permanente dos perigos do trânsito e livre de grandes ruídos” (IDEM: 50-51).

Com os caminhos de peões, por seu lado, ambiciona-se encurtar distâncias e impedir que sejam utilizadas “(…) as vias de circulação mecânica rápida (…)” (IDEM: 51).

Presenciamos, pois, uma organização derivada das *Unidades de Vizinhança*. Outras medidas dão-lhe corpo: as que operam a organização da relação escola/vias de circulação/áreas residenciais, pondo, como preocupação recorrente, as primeiras e as últimas a salvo e distantes a e do trânsito<sup>340</sup>.

---

<sup>339</sup> Cf. Idem: 65.

<sup>340</sup> As escolas situavam-se nas zonas residenciais, mas à margem das vias de “circulação mecânica”. Losa propunha também que cada uma dessas zonas possuísse estabelecimentos para cada um dos sexos para evitar que as crianças tivessem que atravessar as ditas artérias de circulação. Vd. IDEM: 43-44. Vd. a propósito, IDEM: 75-77.



No entanto, a sujeição aos conceitos em que *Radburn* se funda configura uma via de actuação apenas parcialmente defendida. É o que nos dizem as palavras:

“Quanto às restantes vias, como têm circulação mecânica de pequeno movimento, não há perigos consideráveis para os peões que delas se utilizarem”. [Losa refere, ainda, que], por outro lado, nem o movimento dos peões, nem a intensidade do trânsito justificam a criação dum sistema arterial independente” (IDEM: 52).

Concluimos com facilidade, que, sobrepondo-se às necessidades reais e funcionalidades efectivas, a motivação de Losa é determinada por uma estetização do plano e do território. O que o move é a vontade de aplicação de um modelo. A subjectividade e a total liberdade de escolha são o seu campo de actuação (não a razão pura que se impõe perante um problema concreto que urge resolver). Na verdade, a complexidade local ou a sua ausência não motivam a sujeição a modelos importados. O contexto local – pouco complexo, portanto – permite, sim, elasticidade de acção e aplicação criativa das ideias. O automóvel é um motivador de acções e desenhos que se afirma pela idealização, mais do que pela premência de alterações.

O zonamento reforça a argumentação e aprofunda um sistema todo pensado, desde a génese, a partir da circulação – leia-se, do automóvel. Basta observar que parte da proposta de zonas está fundamentada na defesa da habitação contra ruídos e fumos originados pela “circulação mecânica” (IDEM: 55). Com efeito, é o esquema de circulação que propõe a divisão do aglomerado, em obediência às diferentes funções urbanas (IBIDEM: 55):

“o estabelecimento do esquema de circulação proposto deu origem à divisão do território em determinadas áreas, a partir das quais se definiram as zonas e centros” (CSOP; 1952e: 11).

Na sujeição a influências de e a partir da *Carta de Atenas*, a circulação, por seu lado, é empurrada para longe da habitação e de outros programas. É vista como um entrave, um

incômodo, que deve ser afastado para um saudável desenvolvimento das zonas<sup>341</sup> (como sustentam os postulados que Le Corbusier redigiu em resultado do *CIAM* de 1933 e na *Carta de Atenas*).

A organização das zonas habitacionais, também ela, reforça a ideia de uma colagem a princípios da *Carta de Atenas*:

“as novas habitações dispõem-se, conforme a orientação, em filas contínuas mais ou menos extensas ou em moradias isoladas, e sempre afastadas do alinhamento das ruas” (LOSA, 1952: 65).

A aplicação proposta configura uma interpretação livre do referente usado, mas a pequena subversão não o anula. Na verdade, o povoamento com casas isoladas não é limitador do desejo de afastamento em relação ao alinhamento das ruas, afastamento esse reforçado pelas filas contínuas, tendencialmente extensas, de construções também contínuas.

Outras medidas inscrevem-se – ainda que não exclusivamente – no mesmo modelo: várias zonas de arborização funcionam como faixas de protecção às estradas, faixas essas que, segundo Losa, obrigam a afastar todas as edificações da circulação, num desejo de dupla independência física (das construções e das vias). Isto remete, ainda, para o *parkway*, influência inequívoca quando lemos as palavras do Autor com mais clareza. Refere a intenção de juntar verde e circulação, vias e passeio (no sentido de movimento com deleite).

“O parque é atravessado por uma das artérias de penetração da vila, que o divide. Aparentemente, poderá ter-se como errado este fraccionamento; mas considerando o pouco movimento reservado a esta artéria – que carrega, de uma das estradas, exclusivamente o trânsito destinado ao centro da vila – entendeu-se dar-lhe também a função de alameda de passeio, que acumulará com a de trânsito mecânico” (IDEM: 69-70).

---

<sup>341</sup> Esta afirmação é realizada a propósito das zonas comerciais, que devem ser defendidas da circulação que as perturba. Vd. Idem: 66.

Também a concepção dos caminhos de peões aproxima a proposta das opções de um modelo idealizado no esforço de adaptação ao automóvel. Mas, desta vez, somos novamente remetidos para a *Carta de Atenas*. Observamos que uma das *variantes* desse tipo de caminhos é traçada através do parque, autonomizando-se em relação a outras circulações. A separação faz, com efeito, aproximar deste modelo, totalmente configurado para garantir independência aos peões e aos movimentos pedonais sobre o verde.

A aplicação de uma proposta fortemente alicerçada no automóvel tem, é óbvio, de apresentar propostas para estacionamento. A imobilização faz parte do movimento automóvel. E a cidade que se lhe molda tem de corresponder-lhe na totalidade e encontrar-lhe todo o tipo de espaços.

A confirmação surge por várias zonas<sup>342</sup>. Losa intui necessidades neste domínio e propõe estacionamento fora dos leitos das estradas e das ruas, afirmando num desejo de ordem e hierarquização consciente e acentuando a ideia de libertação do automóvel e de eficácia da circulação.

Toda a argumentação que apresentámos até este ponto sujeita o discurso do Autor à verificação de uma ideia que estrutura a acção. Se observarmos uma última frase de Losa (a propósito de uma nova artéria projectada), a ideia de um discurso conceptualizado ganha consistência:

“Para além da periferia do ante-plano, haverá apenas uma nova artéria de serviço público – a que conduzirá ao futuro cemitério, localizado fora do aglomerado, em terrenos não determinados ainda com precisão, por carência de elementos topográficos (...)” (IDEM: 52).

---

<sup>342</sup> Os locais previstos são: no campo provisório de futebol, no centro cívico, na estação de caminho-de-ferro; e no jardim Dr. Oliveira Salazar, para praça de táxis; próximo do centro cívico, trata-se da auto-gare e do apeadeiro de passageiros de camionetas. Vd. Idem: 52.

Da afirmação resulta que não é o desenho que reconfigura a Vila, mas a palavra, estruturada com base em princípios: é o discurso que muda a face urbana, através do uso que pretende impor-lhe. E, neste universo, o automóvel é um instrumento-chave.

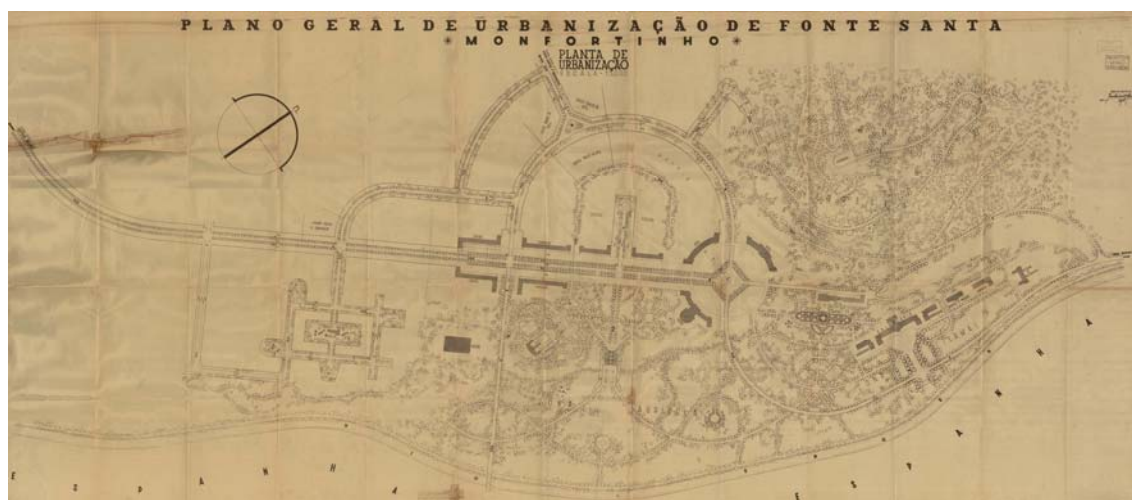
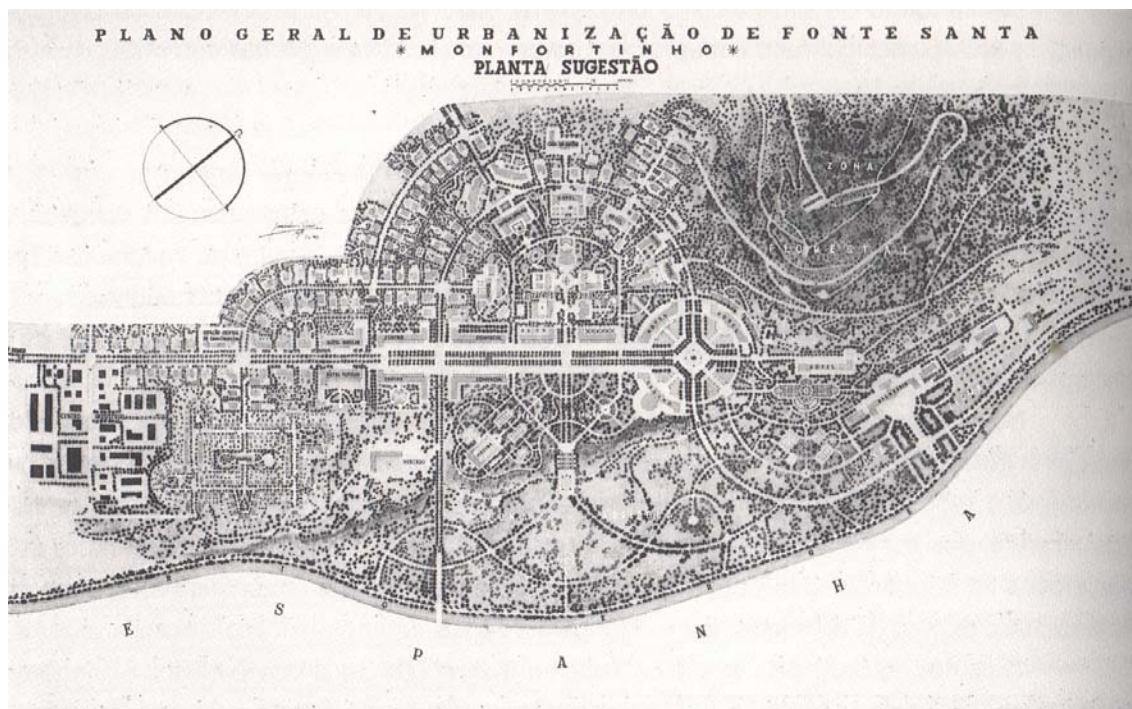
Em Macedo de Cavaleiros vemos como um pequeno aglomerado se sujeita à complexidade do pensamento que lhe serve de reestruturação.

Vários são os conceitos e instrumentos que mudam a face local. O deleite e o tempo livre juntam-se a conceptualizações teóricas como base do discurso e das opções.

**Episódios significativos de espacialização urbana a partir do automóvel**  
os Planos Gerais de Urbanização [1934 -1960]

**Imagem 34** – Plano Geral de Urbanização de Fonte Santa – Monfortinho; Planta Sugestão –  
esc. 1/1000.

**Imagem 35** – Plano Geral de Urbanização de Fonte Santa – Monfortinho; Planta de Urbanização –  
esc. 1/1000.



#### 4.1.5 Zonas balnear e termal.

##### 4.1.5.1 Plano Geral de Urbanização de Fonte Santa – Monfortinho – 1943

---

João Aguiar é, também, o autor do Plano Geral de Urbanização de Fonte Santa-Monfortinho<sup>343</sup>.

A observação dos desenhos é o primeiro sinal da grandiosidade exposta, que remete para ideia de um território percorrido no interior de um automóvel. O plano apresenta-se como se de uma grande urbe se tratasse, mas não possui, todavia, fundamentos para a dimensão proposta. Somos assaltados pela imagem de Nova Deli: sem programa de construção consonante com a dimensão, esta cidade compõe-se de grandes eixos/avenidas delimitados por jardins. Em Monfortinho, observa-se, também (numa abordagem semelhante nos princípios, embora radicalmente diferente na escala), uma grande composição cujo conteúdo não justifica de todo a dimensão assumida. O automóvel é, claramente, o agente que possibilita o desenho urbano adoptado e as distâncias propostas.

Apesar da origem evidente do modelo de estruturação espacial adoptado – pensado a partir do automóvel –, as palavras do Autor permitem a compreensão mais rigorosa da intervenção.

Para Aguiar, trata-se de um aglomerado pequeno e em mau estado, completamente ausente de um mundo idealizado para o automóvel: “Um telheiro tóscamente [sic] construído e sem acesso pavimentado, constitui o único abrigo para viaturas” (AGUIAR, 1943: 55). Mais lacónico, assume um tom de maior crítica e refere que “(...) estamos em face de uma região onde o que existe não presta, e onde tudo está por fazer” (IDEM, IBIDEM). As palavras objectivam uma realidade que o Autor quer ultrapassada e na equação proposta para solucionar os problemas de Monfortinho, entra já, obviamente, a procura de uma nova circulação e de acessos outros, segundo a expressão de um conjunto mais vasto de objectivos:

---

<sup>343</sup> O plano é enviado pela Junta de Turismo à Direcção-Geral de Edifícios e Monumentos Nacionais em 1944.

“(…) Oferecer aos visitantes, um centro de cura ou de repouso de ambiente simples, tranquilo e independente, mas provido de tôdas as comodidades e exigências modernas, como higiene, transportes, divertimentos, desportos, comércio geral, etc., etc.” (IDEM, IBIDEM).

No entanto, o discurso aparenta não ser linear. Em clara contradição com alguns dos propósitos enunciados – e que virá a reforçar, como veremos –, Aguiar parece querer negar a importância conferida ao automóvel no espaço das termas:

“(…) deve ter-se em vista conseguir que a população proveniente dos centros urbanos de vida intensa, encontre nas termas um ambiente simples, sem ruídos provenientes de trânsito, de elaboração industrial, etc., sem Avenidas, em fim um meio, onde seja permitido ‘viver-se à vontade’ ” (IDEM: 56).

Mas é sem surpresas que, a propósito das explicações do traçado do plano, a contradição fica expressa. Observa-se que o dimensionamento e escala procurados não são os que materializam a calma anunciada: à Rua A – a que o Autor considera a principal artéria urbana – é atribuída uma largura de 25 metros. A tranquilidade procurada não é a referência. O automóvel volta a ser a medida: os 25 metros obedecem e legitimam-se a e num cosmopolitismo, porventura estranho no local, mas que se alinha com o novo meio de percorrer o espaço.

No mesmo contexto, o plano permite ler outras divergências com a ideia de construção de um cenário bucólico, de uma vida no campo: não só o desenho urbano assenta num traçado claramente viário, como o sistema de ruas internas se cruza com a região, com as Estradas Nacionais<sup>344</sup>, ou conduz a Espanha. A calma faz parte de um discurso que não se valida no terreno: o automóvel – este sim – é um elemento essencial na construção da proposta.

---

<sup>344</sup> Rua A, ligação ao troço da Estrada Nacional Nº 57 para Castelo Branco.

Rua B, ligação ao troço da Estrada Nacional Nº 57, com ligação a Vila de Monsanto, com passagem por Penha Garcia e Monfortinho.

Rua B, liga-se a uma outra que leva a Vale Feitoso, uma zona agrícola.

Um outro troço urbano faz a ligação a Espanha.

João Aguiar (1953a) – **Memória Descritiva**. In Peças Escritas do Plano Geral de Urbanização da Fonte Santa Monfortinho. Lisboa: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano: 61.



É sem estranheza e com um sentido lógico, portanto, que os meios de transporte a utilizar são já os da época. O plano é, claro, um instrumento para permitir a circulação, bem como o acesso a partir do exterior, segundo dados quantificados e apresentados pelo Autor (IDEM: 62) – no ano de 1939, circulavam em média, nos dias de maior movimento, em Fonte Santa, “uma carreira de caminheta diária” (IDEM, IBIDEM), trinta automóveis de aluguer provenientes de fora, um automóvel de aluguer local e vinte automóveis de aluguer de veraneantes. Acrescidamente (segundo o entendimento expresso por Aguiar), o plano aumentará o desenvolvimento da indústria de transportes, superando a realidade. Ou seja, o plano, segundo Aguiar, terá que encontrar respostas para as transformações já ocorridas, mas será ele, também, um indutor de mudanças, sobretudo se se pensar – como refere –, que a linha ferroviária mais próxima se encontra a 70 Km.

A conclusão é, pois, a de que o plano aumentará a circulação, de acordo com um princípio simples na vida e em matéria de tráfego: a melhoria da oferta estimula a procura.

Seguindo o raciocínio e o discurso do Autor, ganham evidências novos dados. A localização de equipamentos ligados ao transporte mecanizado revela-se urgente: são referidos a estação central de camionagem, estações de reparação de automóveis, locais para estacionamento de carros de “tracção mecânica” (IDEM: 63).

A lista é complementada com a necessidade das estações de recolha de automóveis particulares se localizarem onde se mostrar mais conveniente para o público, e isto numa dupla aproximação: à presença de um novo programa, localizado segundo princípios de funcionalidade – por um lado –; e, por outro, entre a intangibilidade de uma ideia desejada (pelo seu lado simbólico) e a tangibilidade da resposta concreta (na realidade do quotidiano). Concretizando, o território constrói-se segundo aquelas que são as determinações funcionais concretas, é certo, mas estas são convocadas por uma dimensão que está acima do real e não depende dele para se expressar. Os carros eram poucos, a ocupação construída do território também, a circulação tinha impactos em correspondência, isto é, também de expressão reduzida. Presenciamos, pois – diremos –, uma dimensão

idealizada que, ao afastar-se da concretização da realidade, a abandona parcial e definitivamente, e, cumulativamente, à construção de uma proposta objectiva.

A aproximação ao território do automóvel motiva preocupação com todas as formas de o acolher e com os programas que lhe permitem presença total e afirmação plena. O novo programa para estacionamento é uma marca generalizada, alvo de preocupações tanto no que refere aos veículos de aluguer – que Aguiar crê aumentados em número significativo com a acção do plano – como em relação a hotéis, pensões, termas, etc. – que deverão ter capacidade para o número de carros concordante com as necessidades e – acrescenta – ser bem visíveis da rua e com entrada a partir desta<sup>345</sup>. Acrescidamente:

“todos os estabelecimentos cuja exploração exija a assistência da indústria de transportes, são obrigados a êles [sic] próprios e segundo as regras pré-estabelecidas, a possuírem espaços livres, de área suficiente, para acomodar os veículos dos indivíduos que no seu próprio interesse os procuram” (IDEM: 64).

O estacionamento passa a ser uma regra mais do que uma preocupação, neste como noutros planos.

Esta imposição é, mais uma vez, determinada por um modo de *olhar o mundo*, mais do que por reais necessidades. Basta ter atenção à dimensão da área do plano e à sua ocupação para que essa ideia se revele com clareza. Pode argumentar-se que está em causa uma vontade prospectiva de ordenar o espaço – não será falso –, mas dir-se-á que é evidente uma orientação que radica no âmbito do conceptual, da apologética e de uma vontade de agir segundo uma defesa consciente dos benefícios do automóvel – por tudo o que transporta objectiva e simbolicamente.

---

<sup>345</sup> Adicionalmente, é quantificado o número de lugares por unidade de alojamento (1 carro para cada 10 hóspedes). Acresce uma superfície com metade da área ocupada pelos automóveis dos hóspedes, para “estacionamento accidental de carros que aí acorram”. Vd. Idem: 77.

De acordo com o quadro de necessidades que identifica e constrói – neste caso e, novamente, segundo um ideário que se legitima para lá da objectividade –, Aguiar segmenta o espaço urbano segundo a resultante dos vários perfis das ruas (a especialização assenta em medidas que vão de 5,5 a 25 metros). A segmentação e segregação está sempre presente e estende-se ao trânsito de veículos de transporte de abastecimento do mercado – o Autor deseja que estes utilizem acessos fáceis e por forma a não prejudicar o trânsito das termas. – e suporta a separação entre o peão e o automóvel<sup>346</sup> ou a sua convivência mas com total independência do primeiro em relação ao segundo.

Reforçadamente, Aguiar coloca como obrigatória – no Regulamento – a construção dos *arruamentos rústicos*<sup>347</sup>, destinados ao trânsito de peões e de ciclistas<sup>348</sup>.

Essa vontade remete, novamente, para um outro nível da proposta. A construção da ideia coloca-se para lá do concreto e do momento definido. Todo o discurso é assente na ambição de que a realidade evolua no sentido imaginado, porque desejado. Basta ter atenção às considerações que são realizadas tendo a Rua H como referente, denominada circunvalatória:

“(...) os filhos dos moradores (...) não necessitam de procurar a via pública para brincar, visto disporem dum âmplo [sic] parque permanentemente aberto” (IDEM: 74).

E, prosseguindo, a segunda parte da explicação é mais elucidativa:

---

<sup>346</sup> 5,5; 7; 9; 15; e 25 são os valores que compõem o intervalo coberto. Nas ruas de 5,5 só circulam automóveis e não existem passeios. Nas ruas de 7 metros, verifica-se o inverso: só circulam peões, sem faixa de rodagem. As ruas de 15 metros têm faixa de rodagem de 9 metros e passeios laterais de 3, com separação daquela por renques de árvores. As ruas de 25 metros têm, também, 9 metros destinados à circulação de automóveis; os passeios são de 8 metros, separados daquelas por duas fiadas de árvores. Vd. Idem: 65.

<sup>347</sup> Terminologia no original. Vd. Idem (1953b) – **Regulamento**. In Peças Escritas do Plano Geral de Urbanização da Fonte Santa Monfortinho. Lisboa: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano: 22.

<sup>348</sup> Cf. Idem, Ibidem.

“consegue-se dêste modo evitar a permanência do rapazio na via pública e anular os perigos disso resultantes, sobejamente conhecidos, e que tomam aqui especial importância atendendo ao imenso trânsito de veículos que toda a região forçosamente virá a ter” (IDEM, IBIDEM).

Não pomos em causa que a percepção do perigo pudesse ser outra. Todavia, trata-se de mais do que isso. E esse outro sentido revela-se pela densidade procurada no plano (ou pela falta dela), bem como pela leitura do real e pela reduzida ocupação que a área da proposta veio a ter. Os perigos servem tanto os utilizadores como o espaço – reduzidos – e o pensamento sobre a realidade, mais do que objectividade, tem origem fenomenológica. Como confirmação da nossa análise, o discurso é sempre de uma grandeza cosmopolita que nos faz duvidar de que estejamos com atenção centrada numa pequena instalação termal do interior. Com efeito, Aguiar idealiza largas deslocações de pessoas que se movimentam através de mecanismos para defesa de um trânsito que se imagina – a partir das palavras – com uma intensidade inesperada: diz-nos ser necessário um cuidado especial na organização desses fluxos, como defesa da ordem e da acumulação de funções – nomeadamente, da pacífica convivência entre peões e todas as necessidades do automóvel. Em concreto, refere-se à zona comercial, segundo uma sucessão de ideias de total clareza: “ao fixar este local para as instalações comerciais atendemos ao intenso movimento de peões que fatalmente aqui haverá” (IDEM: 75); e continua, dizendo que “para comodidade do público a criação da arcaria é evidente, pois constitui um refúgio contra tôdas as intempéries e alarga o espaço destinado a trânsito” (IDEM: 75-76); finalmente, e em síntese, “a ampla largura dos passeios permitirá o estacionamento (...)” (IBIDEM) e, diremos, construir um mapa mental totalmente diverso daquele em que o plano, enquanto realidade concreta, permite pensar. Isto é, a realidade do concreto não é o seu privilegiado palco de actuação e rebatendo a ideia original de Aguiar, de que “(...) o ideal será o desenvolvimento do núcleo urbano, dentro de uma feição caracteristicamente [sic] rústica (...)” (IDEM: 56), o que se observa é o contrário: sobressai uma ideia que se faz depender totalmente do automóvel e do seu contributo para construção do espaço urbano.

Nas zonas florestais – e em contraste com o formalismo da geometria proposta para o aglomerado – o Autor procura uma adaptação às curvas de nível que o projecta para uma

maior suavidade e disponibilidade para lidar com as circulações. Trata-se, é certo, de uma abordagem completamente diversa, a que se materializa com os estreitos caminhos que se constroem para aceder a vários pontos da serra; está presente, porém, a procura de uma outra experiência, com tempo e enquadramentos ao sabor da preexistência. É uma outra face da mesma estética: o automóvel associado ao deleite com o natural.

Pode dizer-se, portanto que todas as decisões de base e estruturantes têm este veículo na origem. De resto, a baixa densidade e a dimensão da área do plano não seriam compreensíveis sem uma forma facilitada de percorrer o território. Essa é desde logo a *unidade de medida* com que Aguiar inicia e constrói o trabalho e deseja a realidade.

Em síntese, este pequeno aglomerado – sem importância pela dimensão, mas significativo, porque ligado à actividade termal e, por essa via, a uma forma relevante de turismo – interessa-nos porque coloca no centro do debate a idealização de um novo espaço e modo de vida, concebidos a partir do automóvel.

**Imagem 36** – Ante-plano Director da Praia de Santa Cruz; Planta de Urbanização – esc. 1/2000.



#### 4.1.5.2 Ante-plano Director da Praia de Santa Cruz – 1949

---

O Ante-plano Director da Praia de Santa Cruz é, novamente, de Miguel Jacobetty. Segundo dados genéricos – também aqui observáveis – estava tudo por fazer nas cidades e vilas. O crescimento havia ocorrido de modo bastante espontâneo, livre e sem sujeição a qualquer intenção de ordenamento. Em termos morfológicos, o plano surge como um mecanismo para regularização do centro, conferindo-lhe estrutura, hierarquia, traçado. O desenho é constituído por um sistema de artérias principais, entre as quais se destaca uma circular que envolve o aglomerado (nos quadrantes Nascente, Sul e Poente), bem como dois eixos no interior urbano. Um conjunto de arruamentos secundários, como estrutura das zonas residenciais, complementa os princípios da forma urbana. Neste esquema e lógica, aparecem dados que dão sinal de uma alteração de paradigma. O tratamento dos cruzamentos entre ruas – lido nos desenhos –, com alargamentos, explicita uma lógica de domínio automóvel. Também outras definições morfológicas mostram evidentes marcas originadas por este veículo: as vias marginais, com perfis bastante largos, permitem perceber o argumento e o papel que assumem como novos instrumentos de modelação territorial (Imagem 37 do Anexo II)<sup>349</sup>.

Os sinais que expomos acima são a ponta do véu de um caminho que é percorrido a partir do volante para uma nova face urbana. É na Memória Descritiva do plano (desenhado em 1949 e revisto em 1957) que o Arquitecto deixa claros os seus propósitos. Fá-lo nas *Directivas do Plano*<sup>350</sup>, expressas na Memória Descritiva. Na página 16, logo a abrir a listagem, fica exposta a configuração do espaço desejado.

---

<sup>349</sup> Vd. Anexo II: 35. Sobre a configuração dos perfis, observar Perfis Transversais Tipo 8 e 8' – esc. 1/100.

<sup>350</sup> Miguel Jacobetty (1957) – **Peças Escritas da Revisão Ante-Plano Director da Praia de Santa Cruz**. Lisboa: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano: 16.

“[Pretende-se um] traçado geral do Plano da nova povoação subordinada a um esquema racional de vias interurbanas e de trânsito local, condicionado às necessidades de ampliação do Campo de Aviação e à circunstância de se tratar de uma urbe cuja razão de ser consiste na exploração das praias de banhos, e nas possibilidades turísticas que lhe oferecem as suas belezas naturais e a localização e amenidade climática relativa” (JACOBETTY, 1957:16).

O novo esquema de circulação deseja ser, pois, resposta à necessidade de tratar e potenciar novas actividades de lazer. E, como o CSOP põe em evidência, o programa do plano tem como ponto de partida fundamental “subordinar o traçado geral à modificação das vias interurbanas (...)” (1959: 4).

A realidade que Jacobetty confronta é, em contraste, o inverso do desejado. A estrutura urbana é atravessada pela Estrada Nacional Nº 247, o que faz aproximar do panorama dominante no território nacional. Disso mesmo tem consciência o Autor: essa via “(...) constitui o arruamento principal, do que resultam os inúmeros inconvenientes, comuns a todos os aglomerados atravessados pelas estradas, sobretudo das nacionais” (1949: 6).

Numa demonstração do absurdo e da falta de adequação entre tempo e circunstâncias, a mesma estrada atravessa o campo de aviação (localizado próximo do aglomerado).

A falta de sentido acompanha os arruamentos e as relações que estabelecem entre si.

“a circulação local faz-se presentemente com dificuldade manifesta, sobretudo nos percursos comuns ao trânsito interurbano. Com efeito, o trânsito da E.N. nº 247, ou seja do seu ramal, entra na povoação com relativo desafogo, mas ao seguir pela Rua José Pedro Lopes tem de sujeitar-se a estreitamentos que vão à volta dos seis metros, o que se agrava na parte central, para entrar no largo Jaime Baptista da Costa, passando pelo Largo Francisco Bacelar. Aí o Tráfego sujeita-se a um sentido único, em condições ainda mais precárias” (JACOBETTY, 1957: 12)

“(...) Poderá dizer-se que o problema das circulações quer locais quer interurbanas está por solucionar (...) e, tanto as dificuldades de trânsito, como as de estacionamento perturbam a vida desta Praia em que o movimento é por vezes subitamente aumentado, sobretudo durante o Verão, na ordem de grandeza de decuplicação, mercê da própria propaganda turística” (IDEM: 15).



Os problemas funcionam como uma pedra fundadora do plano, uma vez que vão obrigar a pensar todo o traçado a partir de estratégias para articular, numa temática tão cara à era do automóvel, a dimensão local com a nacional. É com este âmbito de pensamento que Jacobetty afirma a estratégia necessária:

“para eliminar os inconvenientes que daí resultam é absolutamente indispensável prever um novo traçado para a estrada nacional, que passará fora do Campo de Aviação e limitará a expansão do aglomerado” (IDEM: 6).

Ao pensar mais profundamente as soluções, a primeira medida elencada pelo Autor (mas não como uma novidade<sup>351</sup>) refere-se a um tema recorrente e a uma *separação de águas*. A afirmação do *urbano*, destacado da estrada, provoca entrada em Santa Cruz por uma rua – Guimarães Pinheiro – conseguida com a construção da *variante* pensada para deixar a estrada nacional e a circulação de passagem fora do âmbito local. Esta via será – juntamente com o Campo de Viação – o limite da zona a urbanizar, papel que confere às infra-estruturas de mobilidade e ao automóvel novas cargas semânticas ao reiterá-los – a ambos – como instrumentos para desenho e ordenamento da estrutura urbana. O recurso a novos dados permite sublinhá-lo: no seguimento da definição da circular, os restantes arruamentos “(...) serão considerados como secundários” (IDEM, 1949: 16). Com efeito, esta consequência mostra os impactos e o seu contributo para reconfiguração do tecido urbano, segundo novas relações e equilíbrios (permitidos e encontrados).

No conjunto das soluções, a composição dos perfis destas ruas (agora secundárias), passa a estar dotada de faixas de estacionamento (uma ou duas bandas, dependendo dos casos)<sup>352</sup>. O facto é demonstrativo de uma intenção de superação de limitações sentidas e visa expressar uma caracterização do espaço urbano inovadora, isto é, determinada a partir de elementos e

---

<sup>351</sup> A intenção para construção dessa Variante já havia sido apresentada pela Câmara Municipal à Junta Autónoma das Estradas e esta mostrou concordância. Vd. Idem (1949) – **Peças Escritas do Ante-Plano Director da Praia de Santa Cruz**. Lisboa: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano: 15.

<sup>352</sup> Cf. Idem: 16-17.

formas que radicam na necessidade de colocar o automóvel em sintonia com o território urbano.

A importância conferida ao automóvel, ambicionando permitir-lhe rápida e facilitada circulação é, a cada momento – no texto e nas ideias expostas – fundamental para dar forma ao aglomerado urbano e conferir-lhe caracterização. Estas ideias conjugam-se no sentido de libertar o miolo do tecido, e como meio para obter fluidez e eficácia. Falamos da circulação e do único caminho para construção de um raciocínio lógico. O automóvel é o referente, pelo que qualquer bloqueio ou falta de eficácia são desprovidos de sentido, isto atendendo à natureza libertadora e ágil, quase portátil, deste veículo, sobretudo quando equacionado nos anos em que começa afirmar-se, anos esses em que as possibilidades de o tratar e ao território são quase totais.

A linha discursiva é coerente. Confirma as palavras expostas.

“As principais artérias urbanas previstas, são, além das que interessam ao trânsito interurbano, um sistema de circulares constituídas pelas envolventes septentrionais e orientais Ruas A e D; pela Esplanada ocidental, ao longo das arribas, do Sul; pela transversal de ligação, Rua B; e, ainda, pela axial que coincide com o actual Ramal da E.N. 247” (IDEM 1957: 19-20).

O conjunto dos arruamentos constitui – juntamente com outros elementos de menor importância – “(...) a rede primária de circulações capaz de garantir um trânsito normal adentro da futura povoação” (IDEM: 20).

Avançando numa outra frente, no ponto 2 do texto de 1957 – *Soluções Propostas/Traçado Geral do Plano; Acessos, Vias interurbanas, Circulação Local*<sup>353</sup> –, Jacobetty estabelece normas para a organização do desenho.

“O traçado Geral do Plano foi condicionado por uma conveniente divisão em zonas, servidas por um esquema viário que (...) se sistematiza e ordena da seguinte forma:

---

<sup>353</sup> Título de uma das secções do texto. Vd. Idem: 17.

- 1º. – Acessos – Vias interurbanas
- 2º. – Principais artérias urbanas
- 3º. – Arruamentos secundários
- 4º. – Escadas (e Esplanadas de praia)” (IDEM: 17-18).

De acordo com a subdivisão, a circulação é notoriamente hierarquizada e sistematizada, querendo-se torná-la rápida, facilitada, sem entraves, nem incómodos.

Percebe-se, acrescidamente, que a necessidade de dar resposta ao recorrente atravessamento – indesejado – das povoações pelo automóvel coloca (uma vez mais) o tratamento de acessos na óptica da circulação automóvel, o que também em Santa Cruz ocorre pela primeira vez. É certo que a necessidade não é frequentemente o móbil de actuação, sobrepondo-se-lhe a vontade, o desejo de antecipar realidades – não apenas de agir com preparação para o futuro, mas de antecipar as características desse futuro que o automóvel irá concretizar. E as dificuldades – também evidentes em aglomerados que haviam crescido sem programação e de modo espontâneo – ditam os passos. Na época em que o plano é realizado – como nos deixa perceber a Memória Descritiva e já aflorámos – os entraves à circulação automóvel no interior do aglomerado eram graves. De 6 metros de largura, no atravessamento da EN 247, passava-se, em diversos pontos a via de sentido único, realidade insustentável quando o progresso da circulação automóvel era já evidente e exigia mudanças.

Aquela que Jacobetty designa como *Circulação Local* (JACOBETTY, 1949) constitui, pois, um dos campos de abordagem em que o Plano se atém com atenção. Para além da estrada nacional que atravessa o aglomerado, tão-pouco os restantes arruamentos estão de acordo com o espírito da época. Com efeito, mostram-se completamente desadequados em relação a uma proposta de vida que estabeleça correspondência, quer com as funções que o Autor pretende ver potenciadas no local – o turismo balnear –, quer com o modo em afirmação de percorrer o território de automóvel.

“(…) Não obedecem a qualquer estudo de conjunto e estão, duma maneira geral, mal definidos não sendo mais do que espaços livres sem qualquer pavimento” (IDEM: 14).

São, além do mais, “(...) bastante estreitos e por vezes desordenados (...)”, estando o casario “(...) arbitrariamente [sic] disposto (...)” (IDEM, 1957: 12).

Reforçando as disfuncionalidades e fazendo por superá-las e por caminhar para uma nova ordem, Jacobetty encara os arruamentos secundários como aqueles que permitem completar a rede de vias urbanas que servem as habitações existentes, bem como os que possibilitam a eliminação de algumas ruas de menor valor – consideradas como ruelas<sup>354</sup>. A superação do quadro preexistente, substituído por meio de uma nova matriz viária, é um caminho, por outro lado, para convergir com uma realidade mais racional. Assim, o novo sistema será composto pelas “(...) novas ruas necessárias para a serventia das habitações e outros edifícios previstos, numa malha, de quarteirões convenientes” (IBDEM: 20) e persegue, portanto, uma ordem mais precisa.

Em síntese, procura-se moldar e completar o sistema urbano e todos os arruamentos que o Arquitecto desenha são os necessários para definir a rede de vias urbanas, a ordem pretendida e assegurar a circulação no interior do aglomerado.

Os sinais de que os centros urbanos não estavam preparados para um uso cada vez mais intenso sucedem-se. Não só a população (flutuante ou não) estava a aumentar, como – percebe-se das palavras de Jacobetty e dos dados demográficos compilados nas peças escritas – essa população fazia cada vez mais uso do automóvel. Referimo-lo para dar conta de novas preocupações. Tão importante como o movimento deste veículo, é a sua imobilização (só esta permite o primeiro). E, já em 1949, o Arquitecto refere que “(...) há falta de parques de estacionamento para veículos (...)” (IDEM, 1949: 14) na época balnear. Mas é em 1957 que maior ênfase será dada ao tema. São propostos vários locais para estacionamento, fazendo frente à carência:

---

<sup>354</sup> A classificação é do próprio autor. Cf. Miguel Jacobetty (1957) – Op. Cit.: 20.

“Um pequeno Parque de Estacionamento para automóveis é previsto junto da Ribeira do Pisão, sobranceiro à Praia e servindo este sistema de vias interurbanas. Outros estacionamentos virão a ser possíveis nas partes centrais da urbe, junto dos futuros Casino e Cinema (...), assim como na Zona Desportiva e nas Esplanadas da orla costeira do Sul e do Norte da povoação” (IDEM, 1957: 19).

Assiste-se, portanto, a uma reorganização completa do aglomerado.

As soluções de mudança chegam por todas as vias.

“A praia de Santa Cruz é servida por diversas carreiras diárias de caminhetas (...) [que] aumenta muito no Verão (...)” (IDEM, 1949: 10). A manifestação de uma nova procura de uso do território, “(...) numa pretensa zona de turismo e veraneio (...)” (IDEM, 1957: 15), tem de lidar com uma ausência de “(...) primordial importância (...)” (IBIDEM) e que imporá solicitações. A necessidade de um novo programa<sup>355</sup> manifesta-se no quotidiano e no terreno. Assim, “a Estação Rodoviária ficará situada logo à entrada da povoação a cerca de 300 m da praia, e junto do futuro centro cívico” (IDEM: 19). E é para dotar o aglomerado de uma circulação organizada e estabelecida segundo padrões de hierarquia, que em 1957 o Projectista se refere ao mesmo tema; fá-lo para enfatizar a importância e impacto sobre o aglomerado:

“A Auto-Gare é, pois, já prevista no local conveniente da Variante à E.N. 247. Uma ampla Praça de Estacionamento do Tráfego interurbano (70x70 metros), onde também se prevê a construção do futuro mercado, assegurará o conveniente desafogo dos serviços de transportes – Camionagem – que presentemente atravessam as zonas centrais da povoação, sobretudo nos dias de maior afluência de turistas, o que certamente se virá a agravar em breves tempos se a Praia de Santa Cruz (...) vier a desenvolver-se rapidamente [sic]” (IDEM, IBIDEM).

---

<sup>355</sup> Atendendo aos novos programas do automóvel, e enquadrando as ideias com observação das zonas definidas, Jacobetty localiza um outro uso: as estações de serviço de automóveis. Vd. Idem: 23. Não desenvolvemos qualquer ideia a propósito dessa ideia, porque se trata de equipamentos pouco estruturadores do território.

O trânsito, como base do discurso sobre a estrutura e morfologia urbanas, é a unidade de medida que emerge como argumento primeiro em *Programa e Soluções/Conclusões e Directivas*<sup>356</sup>.

“(...) Santa Cruz constitui uma povoação sem características urbanas definidas, sob o aspecto físico, pois a sua rede de artérias não obedeceu a qualquer traçado de conjunto e apenas o ramal da E.N. 247, que lhe dá acesso, condicionou, como elemento axial, um mal delineado esboço de plano em espinha de peixe, no qual se torna muito difícil ordenar o trânsito quer local, quer interurbano, não só pela disposição deficiente dos arruamentos como pela sua estreiteza” (IDEM: 13).

Jacobetty é claro: com as deficiências de traçado e os condicionamentos ao pleno desempenho do automóvel, é o próprio conceito de urbanidade que fica comprometido em termos abrangentes: a cidade depende do automóvel, dir-se-á.

Santa Cruz mostra-nos como um pequeno aglomerado de surgimento espontâneo e desordenado se submete a novas lógicas para se reconfigurar. A mudança pretende ser uma resposta à prática balnear, ao turismo, já afirmados e potenciados pelo automóvel e, neste novo contexto, surge imposta pela disciplina deste veículo.

Aqui, reside a importância do local: o turismo, para se afirmar, estabelece uma relação simbiótica e de síntese territorial com o automóvel.

---

<sup>356</sup> Título da secção do texto. Vd. Idem: 13.

**Episódios significativos de espacialização urbana a partir do automóvel**  
os Planos Gerais de Urbanização [1934 -1960]





4.1.6 Territórios amarrados a eixos rodoviários.

4.1.6.1 Plano Parcial de Urbanização a Sul de Braga – 1958

---

O Plano Parcial de Urbanização a Sul de Braga deve-se a Ezequiel Rezende, seu autor.

A área a tratar situa-se em terrenos em exploração rural e em outros já edificados, entre o extremo Sul da cidade de Braga e a rodovia (troço da circular) que de Gröer propusera: trata-se de um quadrilátero encaixado entre vias (nos limites Nascente e Poente por radiais de ligação ao centro urbano; a Norte pelos arruamentos existentes; a Sul, pela via *de grande circulação*). É um contexto inovador.

Morfologicamente, o plano mostra oposição entre as faixas que marginam o eixo da rodovia e, por sua vez, a área – a Norte – que liga ao tecido urbano de Braga: a antinomia é total, entre as duas zonas, quer em termos de ocupação, quer no que se refere ao desenho.

Como elementos caracterizadores da forma urbana, os perfis adquirem complexidade (Imagem 38 do Anexo II<sup>357</sup>). O automóvel está mais presente. A configuração e organização das faixas de rodagem e do estacionamento surgem expressas no desenho da avenida; os nós viários e a *via de cintura* (como a via é referida no desenho) são mais elaborados segundo o desenho que se especializa; mas o nó em Y, na bifurcação de Maximinos, é o testemunho mais evidente desta realidade.

Por seu lado, a *avenida circular/variante/via de cintura* é uma vez mais o limite imposto à cidade.

Em termos formais, pode dizer-se que se trata de um plano onde se ensaiam princípios da *Carta de Atenas*, com blocos soltos das ruas, com áreas ajardinadas envolventes e arruamentos profundamente hierarquizados.

Todos os dados, demonstrativos de assumpção de um paradigma induzido pelo automóvel, contam com uma ajuda suplementar. A nomenclatura é, ela própria, demonstrativa do

---

<sup>357</sup> Vd. Anexo II: 36. Perfis Transversais Tipo dos Arruamentos – esc. 1/100.

entendimento, em mutação, do espaço urbano: praça é a palavra encontrada para nomear os nós viários (praça a Norte do nó de Maximinos).

A apropriação de espaços de circulação segundo conceitos comuns, habituais, pretende tratar de modo familiar uma cidade que se produz segundo paradigmas em mudança e por processos distintos. Pode dizer-se que é a integração dessas novas espacialidades e do automóvel na vida corrente e quotidiana. Mas para total compreensão deste fenómeno, é fundamental a observação das peças escritas. A palavra atinge mais profundidade no que contém de revelador em relação às intenções do Autor.

Rezende é chamado a rever o Antepiano de de Gröer para Braga, e surge com um outro trabalho – o Plano Parcial de Urbanização a Sul de Braga – ao reconhecer as grandes potencialidades que podem ser exploradas com a total afirmação da via de circulação, verdadeiro campo para novas oportunidades territoriais.

“Entretanto, a recente abertura da Rodovia a sul do núcleo central da cidade, para o projecto da qual tivemos ocasião de dar a nossa colaboração à Junta Autónoma das Estradas, *poz [sic]* a questão do aproveitamento imediato das possibilidades de desenvolvimento urbano a que tal obra dá origem” (REZENDE, 1958: 4).

O Autor caracteriza a via que serve de origem ao plano e se posiciona como sua espinha-dorsal, como artéria de circulação rápida – é dividida em duas faixas de rodagem separadas, e, em complemento, surge amarrada (numa das extremidades) a um nó de bifurcação, no esse “(...) delineado tendo e vista, não a obtenção de uma praça urbana, mas sim as convergências essenciais da circulação, nesse ponto (...)” (IDEM: 7).

As especificidades do local estão na origem das opções do Projectista, que ficarão indelevelmente definidas em função do duplice papel do automóvel: próximo, desejado; afastado e repellido. É neste registo de amor/ódio, de benefício e prejuízo, que as opções fundamentais do plano se basearão.

No concreto das medidas, toda a construção do espaço se faz com dispositivos tendentes a melhorar a circulação, a segurança, a velocidade e a visibilidade. No plano oposto, a

preservação da habitação, da vida, é amenizada pela hierarquização do espaço: novas serventias às edificações, com base em arruamentos de desvio articulados num nó viário (de Maximinos); novos ilhéus direccionais na resolução dos cruzamentos; a continuidade dos passeios elevados da *Rodovia*<sup>358</sup>; e a supressão de arruamentos potencialmente conflituantes, são mecanismos que pretendem casar com a eficácia da circulação e com o significado que lhe é dado num contexto de preservação da vida, hierarquizada e ordenada. Pode afirmar-se, contudo, que as tipologias seguem os propósitos da circulação, num abandono a preocupações unidireccionais, unívocas e exclusivistas, a que mais nada interessa. A chave do entendimento está nas faixas de terreno sob directa influência e à margem da rodovia: são equacionadas na possibilidade de receberem moradias isoladas. Diz o Autor que a ocupação por “(...) prédios colectivos de vários andares estaria em contradição com as funções essenciais de grande circulação da artéria (...)” (IDEM: 9). Contrapõe, pois, outro modelo, dizendo que as moradias isoladas constituem o tipo de ocupação que “(...) se afigura menos prejudicial à artéria no seu aspecto funcional (...)” (IDEM).

Entre o nó de Maximinos e a Igreja próxima, num troço também ele com características rodoviárias, Rezende elege, igualmente, a habitação uni ou bifamiliar como a tipologia mais conveniente no que diz respeito aos impactos sobre o trânsito.

A escolha dos *tipos* é, portanto, independente da forma urbana e não se sujeita a critérios de escala e definição espaciais. Importa, tão-só, a eficácia da circulação automóvel. Devemos sublinhar, em reforço deste argumento, que a localização de blocos habitacionais de alta densidade se fará na proximidade dos equipamentos que os servem (Liceu Feminino, Escola Industrial, núcleos comerciais) e ficarão próximos de uma Avenida que corre paralela e independente da *Rodovia*, sendo (os blocos habitacionais) balizados, no limite Sul, pela dependência de uma via de serviço local e secundária, cujo fim é o de deixar o trânsito de passagem na dita *Rodovia* a salvo de interferências de tráfego local.

---

<sup>358</sup> Vd. Ezequiel Rezende (1958) – **Memória Descritiva e Justificativa**. In Peças Escritas do Plano Parcial de Urbanização a Sul de Braga. Lisboa: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano: 8.

A independência ou hierarquização da circulação emerge das últimas linhas. Sendo um tema-chave ultrapassa, aliás, o contexto definido e alarga-se a outras escolhas, opções essas que reforçam o desejo de eficácia da *Rodovia*: a circulação pesada (de serviço e proveniente a e de pequenas indústrias, a Sul), fica fora do perfil e traçado deste condutor de tráfego.

“(…) Um arruamento industrial especializado afasta [as construções industriais], permitindo a sua implantação desligada (...) que doutra forma poderia causar perturbações inconvenientes na artéria principal” (IDEM: 11).

A defesa das funções de grande circulação que o Projectista vê como indispensáveis na *Rodovia* espelha a orientação geral do Plano. Para entendimento do alcance deste propósito, nada como as palavras com que o Rezende expõe as suas ideias.

“É um conceito que atribue [sic] a essa artéria um papel fundamental no trânsito automóvel regional, aliviando-a, tanto quanto possível, de funções de serviço urbano complementares” (IDEM, IBIDEM).

Esta estruturação, num propósito supra local, justifica, nas palavras do próprio, que a *Rodovia* se constitua como contenção das principais expansões da cidade. A via de circulação volta de novo ser um limite e a conferir forma urbana, segundo o traçado que lhe é definido. Mas não só: alargando o seu âmbito de actuação, a mesma repercute-se sobre tecidos ou áreas que não toca. O seu papel confirma e impõe a urgência da abertura de uma outra via longitudinal que ajuda a estruturar a expansão. O propósito desta outra, marcadamente local e como parte de um sistema de opostos, mantém reserva relativamente à circulação rápida e faz, na sua dependência directa, articulação entre habitação e serviços públicos (previstos sobre o seu eixo). No outro pólo, o automóvel permanece eficaz e livre. A complementaridade define a hierarquização da circulação.

De modo mais alargado, o sistema obriga a penetrações a partir da *Rodovia* para o interior e complementa-se com *vias residenciais locais secundárias*<sup>359</sup> e inúmeras baías de estacionamento, espalhadas segundo o apelo das necessidades.

Acrescidamente, este sistema, fortemente hierarquizado e em rede capilar, prevê a separação dos peões até ao limite do possível: uma faixa ajardinada promove a separação entre o passeio e a faixa de rodagem. Trata-se de uma configuração definida, tanto por motivações de ordem estética, como por razões de segurança e, juntamente com a implantação dos blocos de habitação, permite ajuizar sobre escolha os modelos urbanos que marcam o terreno. Estes surgirão firmes e prontos, mas nunca definitivos. Vê-lo-emos com clareza. O Autor, segundo observamos, pretende aproveitar o que designa por “excelentes condições de posição de terreno” (IBIDEM: 16) a Nascente e Poente da Avenida Gomes da Costa para implantar blocos residenciais de maior densidade e, adivinha-se, segundo maior liberdade compositiva.

“Adopta-se aqui o princípio de independência da implantação dos blocos colectivos em meio de espaços livres como logradouros comuns arborizados” (IDEM, IBIDEM).

Trata-se, podemos afirmar, de uma expressão formal e espacial que deriva do pensamento da *Carta de Atenas* – uma expressão, ainda assim, nunca completa, nem radical nem até ao limite dos postulados em que assenta.

Mas se o procedimento adoptado para separação entre a circulação e os peões, bem como a livre implantação dos blocos residenciais parecem apontar na direcção da *Carta de Atenas*, as escolas introduzem uma outra camada de interpretação. Desmentindo qualquer exclusividade conceptual, a localização dos grupos escolares trata de servir com independência os quatro sectores residenciais em que o plano se divide e que são separados pelas radiais que ligam ao centro da cidade. Neste âmbito, a entrada para clarificação da realidade é dada pelos percursos traçados pelas crianças.

---

<sup>359</sup> Terminologia no original, Vd. Idem: 12.

“(…) Os locais escolhidos não obrigam a percursos superiores a 300 m para as crianças, quer em relação à área delimitada quer ainda em relação à margem sul do núcleo central (…)” (IDEM: 17).

Como se constata, as *Unidades de Vizinhança*, encontram campo para expressão na organização urbana e na sua separação por sectores, realizada através dos artefactos para a eficácia automóvel e coloca o veículo no centro da determinação dos modelos urbanos.

A localização do comércio converge com a orientação do discurso e trata de desmentir o uso exclusivo de qualquer modelo. Os *centros comerciais*<sup>360</sup> implantam-se no cruzamento da Avenida Gomes da Costa, dizendo-nos – o Autor – que o fazem como reconhecimento do potencial – ampliando-o – que o local já possui para desempenho de funções comerciais. A implantação junto dos cruzamentos confirma uma ocupação do espaço da cidade em termos puramente canónicos, liga ao quotidiano e ao pragmatismo, sem critérios de natureza conceptual. A contradição com a *Carta de Atenas* é tão gritante quanto a localização de moradias junto das principais vias de trânsito, ainda que justificadas com a eficácia deste. A eficácia, o pragmatismo, a clareza da resposta como modo de maximizar um efeito, move o Autor na manipulação dos princípios, na admiração pelo automóvel e pelo movimento, mas, no processo, não abandona a natureza da cidade e do país, ambos fora das radicalizações ditadas pela mecanização. Trata-se, pode dizer-se, de uma ligação à vida, fora de especulações pouco sentidas em Portugal.

Enfatizando os paradoxos, a caracterização do que se pretende unicamente destinado ao trânsito surge claramente diferente. O Autor faz uma distinção entre as praças do plano e outros espaços – e isto para além do Largo de Maximinos, a que chama nó rodoviário. Na praça localizada a Norte, tanto do Largo em referência, como da Igreja com o mesmo nome – uma placa giratória de veículos onde convergem várias artérias, com destaque para o anel circular – Rezende quer ver apenas trânsito a circular rapidamente, com os peões ausentes e afastados. Para o realizar corrige os alinhamentos da praça e reconfigura o centro, com uma placa “(…) elipsoidal, com diâmetros apropriados a uma boa realização do trânsito

---

<sup>360</sup> Idem, Vd. Idem: 16.

giratório” (IBIDEM: 13). Na proximidade, uma passagem superior sobre o caminho-de-ferro evita conflitos com o trânsito automóvel.

Nesses locais, é este veículo que impera.

Em outros locais – mais uma vez – o Autor deseja uma ocupação canónica dos espaços da cidade, com outra vida.

Aumentando paradoxos já expressos, Rezende faz uma descrição em oposição clara à cidade dominada e pensada para o automóvel com a marca da eficácia a reforçar-lhe o novo sentido.

“Uma praça de características urbanas, de amplas dimensões, [localiza-se] no cruzamento da Rodovia com a Avenida Gomes da Costa (...). A fachada já existente nesse local é constituída pelos prédios altos das caixas de previdência, permite o enquadramento dessa praça por outras edificações condignas da função representativa que lhe atribue [sic].

Outra ampla praça e jardim [serve] de enquadramento das ampliações hospitalares e do centro Religioso de S. Lázaro” (IDEM, IBIDEM).

No mesmo sentido ambíguo, os programas do automóvel confirmam a lógica hesitante de arrumação da cidade. Fazem-no segundo a distribuição dos arruamentos e de acordo com o zonamento definido e, cumulativamente, atendendo à expressão das indecisões de sempre e pelo tom híbrido da proposta: garagens de recolha e um posto de abastecimento de gasolina situam-se num dos troços da *Rodovia*, como potenciais negações de toda a eficácia que se pretende ver nesta via; com sentido inverso, garagens são também previstas como funções a construir no interior dos lotes das habitações e “(...) permitem dar satisfação às necessidades previsíveis dos habitantes” (IBIDEM: 17). Velocidade e permanência opõem-se, pois, em espacializações marcadamente distintas e sujeitas a propósitos de vida diversos. O discurso pode, é certo, permitir algumas dúvidas. Mas a morfologia é clara: são idealizações que assentam em modelos antagónicos, pode dizer-se. A *Rodovia* não chega a ver assumida, pelas casas que a marginam e pelos quarteirões residenciais que com ela contrastam, uma *Carta de Atenas total*; mas a forma que a área habitacional assume não chega, tão-pouco, com os blocos que por vezes se soltam, outras permanecem canónicos no alinhamento ao

longo das ruas – com a mesma ou outras funções – a derivar para uma outra qualquer realidade sonhada, nem confirma, totalmente, escolhas mais tradicionalistas.

Estão em causa o desenho e as opções revelados com as restantes realizações. No conjunto, são expressas ideias que, mais do que antagonismo conceptual, manifestam o tom híbrido do percurso. Tanto uma, como outra, ficam a meio caminho entre a modernidade sonhada e o tradicionalismo desejado (no sentido em que este não se quer ver totalmente quebrado e afastado). A clareza dos princípios não se constrói senão na ideia geral e fundadora do plano que é, podemos afirmar, o que nega a sujeição evidente e inequívoca ao modelo de que a proposta parte. Falamos da oposição entre os espaços do quadrilátero e de penetração no centro da cidade e a envolvente da Rodovia; e entre a circulação que aqui se promove – neste eixo – e a vida que aqueles outros espaços acolhem.

Nesse sistema, porém, o automóvel é uma peça-chave, suporte de opções e da formulação híbrida da proposta.

E com o plano, a lição é já outra. Vemos um espaço que se constrói e organiza na dependência de uma importante infra-estrutura rodoviária, construindo uma organização própria e a autonomia desejada.

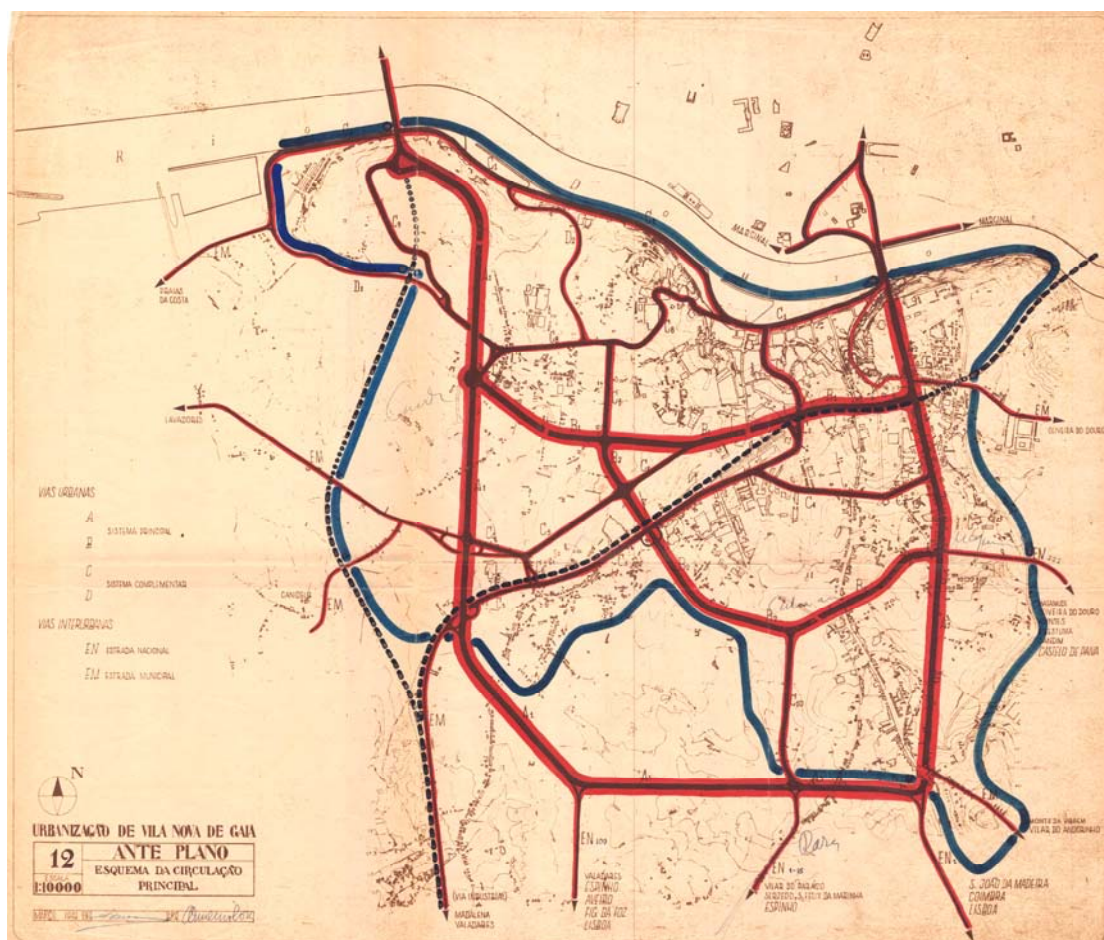
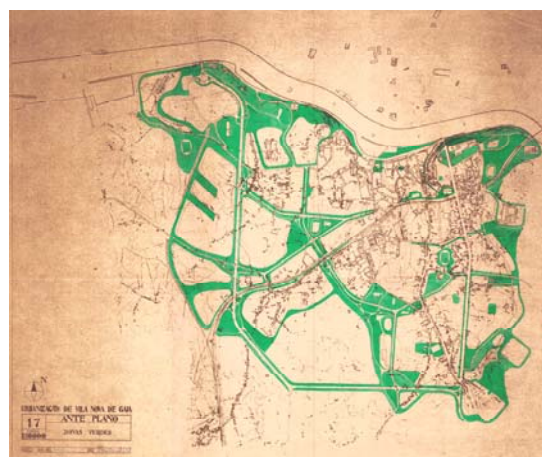
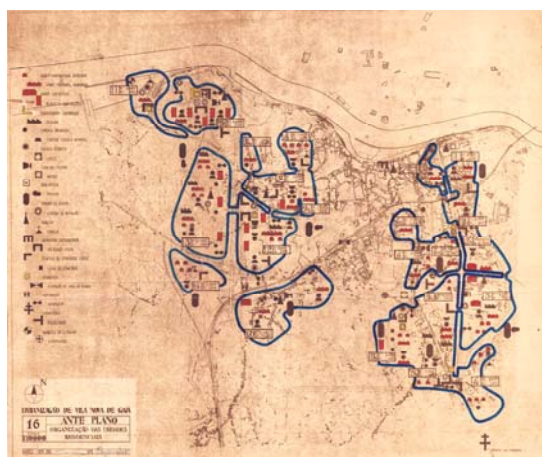


**Episódios significativos de espacialização urbana a partir do automóvel**  
os Planos Gerais de Urbanização [1934 -1960]

**Imagem 39** – Ante-Plano Urbanização V. N. Gaia; Organização das Unidades Residenciais – esc 1/1000.

**Imagem 40** – Ante-Plano de Urbanização de V. N. Gaia; Zonas Verdes – esc 1/1000.

**Imagem 41** – Ante-Plano de Urbanização de V. N. Gaia; Esquema de Circulação, 2ª versão – esc 1/1000.



#### 4.1.6.2 Ante-Plano de Urbanização de Vila Nova de Gaia – 1949

---

O Ante-Plano de Urbanização de Vila Nova de Gaia fica a dever-se, novamente, a Arménio Losa.

Nas peças desenhadas, percebe-se que é a via, já não com escala reduzida ao âmbito urbano, a estruturar o território: o antepiano é suportado pelo traçado do conjunto das vias de circulação principal e este conjunto é configurado de acordo com as necessidades locais e regionais. Trata-se da construção de um universo territorial, no qual, como é evidente, o automóvel assume o protagonismo que até então tinha sido tentado e ensaiado em diversos locais e por autores distintos, mas nunca de forma tão completa e radical (Imagens 39 a 42 do Anexo II<sup>361</sup>).

Recorrendo à palavra escrita, na *Análise* – no início das peças escritas –, o Arquitecto expõe, com detalhe, aquelas que virão a ser as bases das preocupações fundamentais e de génese do plano: regionalmente, o Projectista reconhece a existência de uma boa rede de estradas na ligação entre os diversos aglomerados e entre estes e a rede nacional, mas com carências e a reclamar “profundas alterações” (LOSA, 1949: 6).

O diagnóstico expressa uma contradição. Todavia, diremos que é mais do que isso. Quanto a nós, trata-se de defender a ideia de que há condições para implementação da proposta nos moldes em que Losa deseja pensá-la, ou seja, de que as limitações impõem, justamente, a acção que o plano reivindica.

A realidade incompleta<sup>362</sup> é um ponto de partida, um campo de oportunidade e Losa faz afirmação de uma vontade em que a objectividade não é convocada na totalidade. O Autor

---

<sup>361</sup> Vd. Anexo II: 37-38. Para melhor compreensão do discurso, observar Planta Conjunto, Urbanização, Orientação, Trabalho 19B – esc. 1/2500; Planta Conjunto, Urbanização, Orientação, Trabalho 19C – esc. 1/2500; Planta Conjunto, Urbanização, Orientação, Trabalho 19E – esc. 1/2500; Planta da Região 18 – esc. 1/50 000.

<sup>362</sup> Mesmo a estrada Porto-Lisboa tem, no 1º troço até aos Carvalhos, um traçado defeituoso: segundo Losa, “(...) incompatível com a extraordinária intensidade e variedade do tráfego que suporta. As estradas Porto-Espinho e Gaia-Castelo de Paiva carecem de uma completa revisão, ou mesmo de ser totalmente substituídas por novos traçados. No atravessamento das povoações transformaram-se em arruamentos urbanos, acumulando, com o seu tráfego próprio, todo o movimento local.” Arménio Losa (1949) –

propõe um plano fundamentado no automóvel, mas, estranhamente, não o alicerça em dados seguros e irrefutáveis. Deixa-o exposto ao referir que, entre os inquéritos que não chegaram a realizar-se, figuram os que respeitam à circulação de veículos, de ciclistas e de peões (IDEM: 3). Ou seja, torna claro que “não existem dados estatísticos que permitam avaliar o volume de tráfego nas diversas vias” (IDEM: 29). A partir daqui, tudo o que Losa possa dizer sobre o território, na ligação ao automóvel, aparece pela via intuitiva e, portanto, terá a ver com o modo como deseja ler e construir a realidade futura.

Sublinhamos que a limitação de princípios seguros e irrefutáveis, em nada obsta ao desenvolvimento do Plano com ambição e arrojo. Aliás, o Arquitecto declara nula a utilidade das estatísticas de trânsito. Como diz, as mesmas poderiam conduzir à suposição de que com a abertura de novas ruas todos os problemas de circulação se dissipariam. Trata-se, segundo entende, de uma falácia, que coloca lado a lado com uma outra: a de que o trânsito era então determinado pelas dificuldades de circulação – juntas, estão no lote de conclusões erradas, que se extraíam dos números respeitantes a volumes de tráfegos. E a sua motivação é clara: a proximidade do Porto, a existência de terrenos favorecedores de uma expansão urbana, a presença do caminho-de-ferro, a construção de uma nova ponte, “(...) farão alterar todos os números logo que se proceda a uma sistemática e bem organizada planificação urbana” (IDEM: 30). Ou seja, Losa manipula a argumentação para determinar a nulidade dos estudos e acentuar a intuição com que defende o que verdadeiramente lhe interessa: a elaboração de um Plano que se materialize segundo ideias predeterminadas, que, claro, não dependem de qualquer contextualização estatística.

Uma nova ponte<sup>363</sup> será um instrumento central das ideias. Alterará completamente as relações entre o Porto e a Vila<sup>364</sup>.

---

**Análise.** In Peças Escritas do Ante-Plano de Urbanização de Vila Nova de Gaia. Lisboa: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano: 6.

<sup>363</sup> Trata-se da futura Ponte da Arrábida. As obras foram iniciadas em Março de 1957 e terminadas em Junho de 1963.

<sup>364</sup> Cf. Idem: 56.

O estabelecimento das directrizes de desenvolvimento urbano será pensado a partir das duas pontes – existente e projectada – (e também sobre a de caminho-de-ferro) como nós de contacto e amarração entre margens. E se a rede viária dos seus acessos se articular com as vias regionais e urbanas do sistema principal – previamente coordenadas e previstas num Plano – toda a área sob influência da nova infra-estrutura se desenvolverá rapidamente, como um novo bairro do Porto ou como desdobramento da Vila, refere o Autor (IDEM: 57). O argumento sustenta que as artérias que prendem às duas travessias, promovem a expansão do território nas áreas que ficam sob influência de ambas.

Esta leitura tem incidência regional e é uma nota importante. É com ela que o Autor defende o desenvolvimento do plano: a actuação a conduzir – refere – superará o contexto local e servirá para reorganizar a correlação de forças geográficas.

No mesmo âmbito, Losa depara-se com uma realidade em transformação e afirmação. São múltiplos os sinais territoriais que detecta de novas reconfigurações em potência, dando destacado ênfase a dois deles, como factores que podem alterar profundamente hábitos de vida: a organização económica e produtiva, por um lado, e a geografia das actividades, por outro. Ou seja, o âmbito local é limitador na leitura e entendimento territorial. É nesse quadro de pensamento que interpreta a realidade.

Ao longo da costa, associa, em parte, a atractividade das praias às facilidades de transporte por estrada<sup>365</sup>. E referindo-se a outro contexto, declara que “hoje os mecanismos de transporte por estrada ainda mais reduziram a importância da via fluvial” (IBIDEM: 15) e que “mais recentemente, com o incremento da camionagem, as pequenas unidades [fabris] tornaram-se independentes do caminho de ferro” (IDEM: 24). Refere, também, que os estabelecimentos de venda a retalho se dispersam por todo o aglomerado, seguindo as vias de trânsito mais importantes, sem se agruparem em núcleos ou centros. Losa acentua esta ideia, exprimindo que em alguns locais, embora poucos, o comércio mostra tendência para se concentrar junto das vias de maior movimento. A consequência que lê sublinha os prejuízos para a circulação de âmbito supra-local, assim confundida com a de âmbito mais

---

<sup>365</sup> Refere também o papel do caminho-de-ferro. Vd. Idem: 6.

localizado<sup>366</sup>. Mas, sobretudo, o conjunto de afirmações permite ler o desejo de organização territorial a partir de novas potencialidades de transporte, sublinhando características, modos de viver e realidades que, em parte, já estão sobre o território.

Aprofundando o diagnóstico, Losa aborda mais pormenorizadamente a temática da circulação. Reconhece-a, sobretudo, com características de atravessamento, o que identifica como um dos mais sérios problemas: “(...) a circulação de atravessamento acumula-se, confunde-se e baralha-se como o movimento local, igualmente intenso (...)”<sup>367</sup> (IDEM: 25), misturando peões, veículos de todos os tipos e dimensões e velocidades de circulação totalmente diversas. O paradigma do caos instalado é caracterizado sobre a ponte Luís I, especialmente no tabuleiro superior, cuja largura faz com que o veículo mais rápido siga a velocidade do mais lento. Esta ponte é um símbolo de um sistema viário construído no passado – “construída há mais de 70 anos, não satisfaz já as crescentes exigências da circulação” (IDEM: 26) – que cresceu sem hierarquização nem ordem: “o sistema viário interno da Vila assenta, sobretudo nas vias de atravessamento – as estradas nacionais ou municipais” (IDEM, IBIDEM).

Em função dos dados, observa-se que o movimento local continua a entroncar no movimento de atravessamento, sem que existam suportes para cumprimento de qualquer

---

<sup>366</sup> Prosseguindo no tema das dificuldades, dá conta de que a zona dos armazéns de vinho do Porto se encontrava servida por péssimos arruamentos, cuja substituição por vias de fácil circulação se mostrava premente – isto tanto em termos locais, como de ligação à estação, como, ainda, de comunicação com as vias de circulação principal.

Só estreitas calçadas servem a zona e estabelecem as ligações em causa. Vd. Idem: 21.

<sup>367</sup> Isso verifica-se sobretudo no “(...) troço da Avenida mais próxima da ponte, onde convergem todas as estradas de ligação entre o norte e o sul do Douro, com um permanente cortejo de peões e veículos de todas as categorias e das mais variadas dimensões e velocidades.

Nas horas de ponta, que coincidem com o início e o fim do trabalho cotidiano, o trânsito rápido torna-se impraticável, formando-se longas procissões de veículos que, com dificuldade, avançam ao longo das vias inundadas por verdadeiros formigueiros de peões e ciclistas.

Esta extraordinária e lenta circulação é característica das mais evidentes da região nortenha onde grande parte da população, dispersa pelas zonas rurais, converge diariamente aos locais de trabalho concentrados principalmente nos grandes aglomerados urbanos, caminhando pelas estradas de rolagem, únicas vias existentes.”

Idem: 25.

deles e, sobretudo, para os acumular<sup>368</sup>. Seguindo a exposição de Losa, é relativamente fácil perceber o tipo de cidade pretendida. A especialização da circulação entra nas ideias e argumentação (Imagem 43 do Anexo II<sup>369</sup>) e, ao referir a Avenida Marechal Carmona (actual Avenida da República), apesar de salientar a largura da mesma e a separação entre sentidos de trânsito, vê nos cruzamentos – que refere como imensos – um sério entrave à eficácia da circulação.

Assim, vai alinhando argumentos que o aproximam dos temas que lhe interessam na construção de um modelo urbano.

É com esse mesmo objectivo que, recuperando um tema já referido, se foca no comércio, ainda no âmbito particular da Marechal Carmona:

“no término da Avenida, em Sto. Ovídio, ponto de cruzamento e de conflitos, o comércio invadiu também a estrada provocando a acumulação do trânsito local” (IDEM: 27).

Ou seja, a convivência não é pacífica, nem desejável.

As dificuldades de transitar, agravadas pela circulação de bicicletas e peões em ruas com apenas duas faixas de rodagem (em sentidos opostos) e que fazem a ligação do interior da Vila a Espinho, a Coimbrões, a Madalena, a Lavadores, a Oliveira do Douro e a Candal, as dificuldades na circulação – dizíamos – são nota dominante e agravadas pela linha de carros eléctricos (na ligação ao Candal). A argumentação prossegue com dificuldades, referidas por diversas vezes, no que diz respeito ao cruzamento de dois automóveis – impossível, em

---

<sup>368</sup> “Na Avenida Marechal Carmona (Estrada Lisboa-Porto, itinerário principal) [actual Avenida da República] (...) o trânsito é dificultado pelos numerosos cruzamentos com as ruas de todas as categorias, pela má implantação das linhas dos carros eléctricos (...), pelo atravessamento dos peões e ainda pelos ciclistas”. Idem: 26.

<sup>369</sup> Vd. Anexo II: 39. Sobre o tema, observar Características das Principais Vias de Circulação (Para o Estudo dos Perfis Transversais).

diversos locais –, argumentação coadjuvada com a referência de que junto da Estação das Devesas, o prolongamento para a Madalena esbarra com o movimento originado no local<sup>370</sup>. E é exactamente no âmbito estritamente local que a circulação é mais problemática. Entre os pontos altos, nomeadamente das Devesas e da zona do rio – os acessos, além de insuficientes em número, não permitem a passagem de veículos em condições aceitáveis. Mas também entre a zona do rio e a General Torres (apontada como a principal ligação à zona alta) é impossível manobrar qualquer veículo: aqui, avolumam-se os problemas de largura insuficiente das ruas e os motivados com o número de arrumamentos entre o rio e a zona alta – igualmente insuficientes – bem como com os condicionamentos motivados pelo congestionamento<sup>371</sup> de todos os arruamentos que estabelecem esta ligação. Feito o diagnóstico, o Arquitecto avança para os princípios base de definição do Plano.

“(…) [A] estrutura ou esqueleto do aglomerado é constituído, fundamentalmente, pelo conjunto das vias de circulação principal. Estas são traçadas de acordo com as necessidades locais ou regionais de circulação” (IDEM: 63).

Preside-lhes o critério de separação entre o trânsito local e gerado localmente e o de passagem – rápido e de atravessamento – e, adicionalmente, a total cisão entre a circulação rápida e o trânsito lento de peões e ciclistas. Para servir estes últimos (tanto peões como ciclistas), Lusa preconiza a criação de pistas inseridas em zonas verdes. Refere, neste particular, a necessidade de preservação de segurança e rapidez da circulação, sem “estorvos”<sup>372</sup> (IDEM, IBIDEM).

A solução que o Plano propõe, embora contida nos meios, pretende radicalizar-se, sem limites, na expressão. As vias principais propostas são, de acordo com a Memória Descritiva, em reduzido número e caracterizadas para máximo rendimento: cruzamentos

---

<sup>370</sup> Cf. Idem: 27-28 e 30.

<sup>371</sup> Cf. Idem: 29.

<sup>372</sup> Garantindo, também, a segurança de peões e ciclistas. Vd. Idem: 63.



desnivelados, sentidos de trânsito separados, curvas de grande raio<sup>373</sup>. É uma exploração de opostos: a parcimónia pretende potenciar o automóvel até aos limites das suas capacidades territoriais. O Plano segue, coerentemente, este princípio, mas não pretende a definição localizada do espaço. Deseja, sim, a estruturação geral do território, no qual ambiciona promover a circulação mecânica de acordo com a lógica própria do automóvel. Esta é interpretada como um movimento rápido, fluido, sem entraves à liberdade das potencialidades máximas que permite. Losa joga, portanto, no limite, sem concessões que não sejam, tão só, as de alguma contenção de meios (como vimos) e de adaptação ao relevo (que o Autor também refere como um condicionalismo a respeitar).

Quanto ao restante, são deixadas de lado as vias internas de circulação local, as pistas de peões e de ciclistas. A execução do estudo de cada plano de execução (respeitante a cada área urbana) preocupar-se-á com o assunto. O Anteplano cuidará da definição, tão-só, das vias de circulação principal, segundo duas classificações: urbanas e inter-urbanas. A distinção compreende um entendimento da cidade no plano regional<sup>374</sup>, cujo sentido se faz depender da era do automóvel e, simultaneamente, da consciência do território sob domínio desse mediador de distâncias e tempo. É esse entendimento que justifica a hierarquização de todas as vias em categorias e subcategorias, o que ocorre atendendo ao uso diferenciado do transporte mecanizado e com o intuito de o promover.

É também esse entendimento que procura sempre a rapidez, segurança e facilidade de circulação, que concorrem para a definição das vias e dos seus perfis: como auto-estradas,

---

<sup>373</sup> Os cruzamentos são reduzidos ao mínimo nas vias do grupo Bn; ou são suprimidos por completo nas vias do grupo An; nestas últimas os sentidos de trânsitos são sempre separados em faixas de rodagem separadas.

<sup>374</sup> As vias urbanas são aquelas que entram no aglomerado e se articulam com o sistema principal. Dividem-se em dois sistemas: principal e complementar. O primeiro dá suporte ao movimento interno da Vila e da região. Subdividem-se, ainda, em dois grupos – A e B. O sistema complementar compreende as vias de serviço mais importantes ou as ligações ao sistema principal. Possui, também, duas subcategorias: C e D. As vias inter-urbanas – estradas municipais ou nacionais – atravessam as áreas envolventes de Gaia e não têm proximidade de construção, e encontram-se o mais possível libertas de trânsito lento. Os diversos tipos de vias encontram descritas em função da largura diversidade de uso em Características das Principais Vias de Circulação (Para o Estudo dos Perfis Transversais). Vd. Volume II: 39.

são traçadas sobre áreas livres e totalmente libertas de qualquer construção; os cruzamentos são reduzidos ou praticamente eliminados<sup>375</sup>; os dois sentidos de trânsito são liminarmente separados por *fita de relva*<sup>376</sup>; tudo é definido e pormenorizado com um objectivo criterioso e de fácil apreensão – eliminar “(...) pausas ao fluxo normal de trânsito” (IDEM: 64).

Este universo entra em contraste absoluto com um outro. No sistema complementar<sup>377</sup> algumas vias são caracterizadas como “ruas urbanas normais” (IDEM: 65) e promovem contacto entre peões e veículos e convivência entre as velocidades de ambos<sup>378</sup>. Em todo o caso, é certamente significativo que – mesmo nestas zonas e para além dos constrangimentos impostos pelo tecido preexistente (a sujeição aos condicionalismos terá de ser uma nota) – é significativo que nestas zonas, dizíamos, e nas vias novas, a opção seja outra e com exclusão daquelas ruas, Losa pretenda total autonomia entre construção e circulação, para o que deverá contribuir a organização do estacionamento, como plataforma de aproximação entre realidades separadas. De resto, é afirmado o desejo de construir uma total independência, com faixas de terreno a estabelecer a divisão<sup>379</sup> entre as vias de circulação mecânica e os edifícios: “as edificações não dependem delas, não são por elas servidas, nem se subordinam aos alinhamentos que elas definem” (IDEM, IBIDEM). O facto é relevante e a explicação surge simples. O desejo de independência pretende alargar a protecção aos residentes, relativamente a um território construído em função do automóvel. O Autor afirma-o, dizendo que “(...) as cortinas de vegetação, filtrando os gases e poeiras e amortecendo os ruídos, contribuem grandemente para melhorar as condições de salubridade daquelas zonas [residenciais]” (IDEM: 66). Aliás, essas áreas deverão ser construídas com total independência do sistema de circulação geral, estruturadas, em contraste, com um sistema interno de circulação e com ligações directas entre unidades residenciais vizinhas. E

---

<sup>375</sup> Nas vias de tipo A e B, respectivamente. Vd. nota anterior.

<sup>376</sup> Terminologia usada por Losa. Vd. Idem: 64.

<sup>377</sup> Terminologia no original. Vd. nota 374.

<sup>378</sup> Grande parte dessas vias já existiam e seriam apenas alargadas e melhoradas. Vd. Idem: 65.

<sup>379</sup> A dimensão varia em função da categoria da via. Vd. Idem: 65-66.

mesmo nesse subsistema, as circulações mecânica e pedestres devem ser o mais possível separadas e independentes, segundo afirma o Autor, de forma a possibilitar, em complemento, que as crianças se movimentem entre casa e a escola sem riscos, também – o mesmo que dizer, sem cruzar vias de circulação automóvel. A ressalva concretiza a aproximação do discurso a modos de estruturação territorial que partem do automóvel para ganhar forma: converge com as *Unidades de Vizinhança* de Radburn.

Quanto à estruturação das novas áreas, observam-se princípios gerais semelhantes, na intenção de cindir a circulação e de dar-lhe – e à via que a suporta – a desejada independência.

“Nas novas Unidades, as construções não têm necessariamente [sic] de subordinar-se ao alinhamento das ruas. Circulação e edificação podem tornar-se independentes. Os edifícios, sobretudo os de habitação em altura, libertos dos condicionamentos das vias de trânsito, podem adoptar a orientação mais conveniente à boa insolação e à salubridade geral, elevando-se no meio da vegetação” (IDEM: 91).

Complementarmente, Losa põe ênfase numa rede de circulação pouco extensa, em favor da circulação a pé (separada o mais possível da de tipo mecânico). Só lhe falta acrescentar: sob os edifícios, elevados em pilares e libertos do chão, do verde, oferecido aos pés e excluído aos automóveis. A nossa observação é, aliás, convergente com a caracterização que Losa faz das zonas verdes e com princípios que se definem próximos da *Carta de Atenas*. Diz-nos que a continuidade do sistema, que atravessa todo o território e penetra cada uma das suas partes, conforma uma vasta zona de circulação pedonal e, protege, adicionalmente, dos riscos e incómodos do trânsito (IBIDEM: 99). Ou seja, a *Carta de Atenas* comanda as opções: a dissolução de limites espaciais sobre o verde determina o plano.

Entre as medidas correctivas a introduzir nos espaços existentes, contam-se diversas operações com vista a prosseguir os mesmos objectivos de total eficácia na condução do tráfego motorizado. Tomemos a Avenida Marechal Carmona como símbolo. No espaço

deste arruamento – actual Avenida da República –, são registados testemunhos da radicalidade dos princípios estabelecidos por Losa para afirmação de um paradigma totalmente distinto e em ruptura com a realidade local e também com a dominante: dentro do espírito do plano, a avenida conta com a construção de uma *passerelle*<sup>380</sup>, para duas faixas de rodagem e sobre os entroncamentos; com o recuo de todas as edificações a construir (servidas por vias independentes); com redução sistemática do comércio no arruamento (até à sua eliminação total, deslocado para centros específicos dedicados a essa actividade); com redução do número de arruamentos que cruzam o seu perfil ou que com ele convergem; e, já em Sto. Ovídio, testemunha a supressão do cruzamento de nível (substituído por uma passagem inferior composta de duas faixas e ligada ao troço da estrada nacional a construir entre essa zona e os Carvalhos).

Porém, o entendimento do automóvel como veículo de eficácia e rapidez não esgota todos os olhares que lhe são lançados. O tratamento dos espaços configura-o – ao automóvel – e à estrada, como instrumentos para o deleite. Constatamo-lo na via de ligação à nova ponte. Este acesso impõe diversas limitações que se quebram por usos singulares do espaço: o estacionamento, estando ali impedido, é direccionado para espaços anexos, de miradouro. Assim, a via é sujeita a uma caracterização que afasta a vida quotidiana dos seus limites próximos e surge rodeada de faixas de terrenos livres, onde se constroem jardins, parques e caminhos de verdura: trata-se da afirmação do lazer ao longo da estrada, que se serve do automóvel e dos artefactos de mobilidade para um prazer novo em espaços também novos, que o traçado favorece. Os eixos de circulação transformam-se em novos espaços significantes. Sublinhando o novo olhar, a via corre a meia encosta, sobranceira ao rio e, nas palavras de Losa,

“(…) [é] além de uma estrada com características de grande velocidade e segurança do trânsito, uma via de grande interesse turístico, valorizada por variados panoramas sobre o mar, o rio e a cidade do Porto” (IDEM: 69).

---

<sup>380</sup> Terminologia usada no original. Vd. Idem: 66.

Esta caracterização e descrição do sistema viário e da circulação, realizada com visível entusiasmo, marca ainda a via de ligação entre as zonas oriental e ocidental e as duas pontes.

“Em grande parte do percurso e em resultado dos acidentes que atravessa, corre descolada do terreno – sobre aterros e viadutos – oferecendo largos panoramas sobre o rio e a cidade. Tem assim grande valor turístico” (IDEM, IBIDEM).

As frases com que a qualificação do sistema viário se realiza não afasta, sublinhamos, de uma crença no papel libertador e eficaz do automóvel, papel que converge, aliás, com outras opções de organização do território.

A nova Estação de General Torres, enquanto ponto terminal dos comboios rápidos entre Porto e Lisboa, é um instrumento essencial para afirmação do que dizemos acima. Losa propõe que se abandone a ligação ao centro da cidade – Devesas-S. Bento – por via férrea, substituindo-a por uma ligação por automóvel. O argumento é claro: atribui maior eficácia ao novo veículo para vencer a distância (de 2000 metros), com ganho de tempo – assevera o Autor –, já que vem colocar a estação na proximidade das vias de grande circulação.

A confirmar todos os argumentos e factos, a nova ponte é, pode afirmar-se, uma síntese das ideias de Losa: estrutura-se com dois tabuleiros – o superior para trânsito rápido e o inferior para o caminho-de-ferro) –; possui no mínimo quatro faixas – duas para cada sentido, com separação entre veículos pesados e lentos e entre “circulação acelerada” (IDEM: 82) de veículos ligeiros – ; os ciclistas e peões circulam no nível inferior, no espaço não ocupado pelas composições ferroviárias. Ou seja, a própria ponte materializa “(...) a separação das diversas espécies de circulação, a separação de cada circulação das diferentes velocidades e, ainda, a separação entre os dois sentidos do trânsito (...)” (IDEM: 83), a que é acrescida a garantia que “(...) nem os ciclistas se exponham aos perigos do trânsito rápido [nem] este seja embaraçado por outro movimento” (IDEM, IBIDEM).

Diremos, pois, que todo o organismo urbano se compõe com preocupação de construir uma resposta a que tudo se submete. Também a estruturação do centro cívico de Gaia encaixa

nos parâmetros determinados e valida o contexto dos novos espaços: um amplo centro administrativo é proposto, concentrado, rodeado de edifícios, por ampliação do logradouro dos Paços do Concelho; localiza-se à margem da circulação, mas próximo dela. E se, no discurso de Losa, não se enquadra a referência a qualquer *variante*<sup>381</sup> ou *circular*, o facto fica a dever-se, tão só, diremos, à natureza do modelo de estruturação territorial. Este não necessita de vias alternativas. Na verdade, todo o sistema viário se constrói como uma ampliada *variante* que se afasta das zonas residenciais, segundo uma deslocação de paradigma que não quer deixar de fora, sequer, as zonas existentes e as modifica até ao limite do realizável.

Com Gaia, observamos a afirmação de um modelo de organização territorial que se liberta e descola da realidade preexistente. Trata-se da afirmação máxima do papel libertador do automóvel. A independência é o seu modelo. A protecção da vida relativamente a este veículo afirma-o e ao seu movimento, que se produz na procura de eficácia, bem como do lazer que este mesmo veículo permite no quotidiano ou em actividade turística.

---

<sup>381</sup> Essa terminologia é apenas usada numa curta e única vez, em relação à Estrada Nacional N°222, Gaia-Avintes, proposta como uma variante à existente e localizada ligeiramente a Norte desta. Vd. Idem:73.

**Episódios significativos de espacialização urbana a partir do automóvel**  
os Planos Gerais de Urbanização [1934 -1960]

**Imagem 42** – Plano Geral de Desenvolvimento da Zona Litoral entre Espinho e Vila Nova de Gaia; Vias de Comunicação Fundamentais – esc. 1/10 000.

**Imagem 43** – Plano Geral de Desenvolvimento da Zona Litoral entre Espinho e Vila Nova de Gaia; Esquema de Triangulação – esc. 1/10 000.





#### 4.1.6.3 Plano Geral de Desenvolvimento da Zona Litoral entre Espinho e Vila Nova de Gaia – 1956

---

O Plano Geral de Desenvolvimento da Zona Litoral entre Espinho e Vila Nova de Gaia defende, como se lê, o desenvolvimento de um espaço entre Vila Nova de Gaia e Espinho<sup>382</sup>. A responsabilidade da sua elaboração é atribuída a uma comissão alargada presidida por Antão de Almeida Garrett e integrada por Januário Godinho (na qualidade de urbanista)<sup>383</sup>.

O desenho revela uma intervenção supra municipal com dimensão apreciável.

Percebe-se no desenho das vias e no seu destaque, bem como na extensão da área a tratar, uma proposta que sem o automóvel não se legitima.

Contudo, é na palavra dos autores que a intervenção se mostra totalmente.

O preâmbulo justificativo da operação toma como bases fundadoras a construção da nova Ponte da Arrábida e dos respectivos acessos rodoviários principais e, subsequentemente, a execução da *variante* da Estrada Nacional (Nº 109) que ligará os acessos em apreço à faixa costeira a Sul de Gaia. São factores de peso, ainda, determinações de origem local.

“(…) [Compreendem] as sugestões das Câmaras Municipais de Vila Nova de Gaia e de Espinho, relativas à construção de novas vias municipais entre esta vila e a Granja [que] dão acuidade

---

<sup>382</sup> Para a elaboração do plano foi constituída uma comissão tendo como presidente o Engº Antão de Almeida Garrett e os seguintes vogais: Engº José Chedas Bogarim, representante da DGTT; Arq. Manuel Aguiar, representante da Direcção-Geral dos Serviços de Urbanização; Engº Nicolau de Carvalho, representante da Junta Autónoma das Estradas; Arq. Januário Godinho, como urbanista; Mário Amaral, representante da Câmara Municipal do Porto; Dr. Frederico Alcoforado, presidente da Câmara Municipal de Espinho; Engº João de Brito e Cunha, presidente da Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia. Vd. Conselho Superior de Obras Públicas (1956) – **Parecer 2702: Plano geral de desenvolvimento da zona litoral entre Espinho e Vila Nova de Gaia**. Lisboa: Biblioteca e Arquivo Histórico do Ministério da Obras Públicas: 1.

<sup>383</sup> Para além do presidente referido, a comissão tinha como vogais, juntamente com J. Godinho: Engº José Chagas Bogarim, representante da Direcção-Geral dos Serviços de Urbanização; Engº Nicolau de Carvalho, representante da Junta Autónoma de Estradas; Mário Amaral, como representante da Câmara Municipal de Espinho; presidente da Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia. Vd. AAVV. (1956) – **Peças Escritas do Plano Geral de Desenvolvimento da Zona Litoral entre Espinho e Vila Nova de Gaia**. Lisboa: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano: 3.

especial ao problema da definição do sentido mais conveniente a imprimir ao desenvolvimento da referida faixa costeira” (CSOP, 1956: 2).

O objectivo de, com base nestes pontos de partida, se tratar a faixa litoral a Sul de Gaia, é suficiente para reconhecer, sem equívocos, o triunfo de uma nova era. O tema do plano destaca o óbvio. O desenvolvimento territorial adopta uma escala em continuidade, fortemente dependente do automóvel e apoiada, também, no desenvolvimento e transformação das vias de comunicação que lhe dão suporte.

A consciência (da pertinência) e a vontade de alargamento das escalas de movimento é de tal modo forte, que, a zona turística à beira mar, se vê dilatável até à Ria de Aveiro, com superação dos limites administrativos dos municípios. Aliás, o texto refere esta pertinência de expansão, para salientar que a operação rebenta com as possibilidades administrativas municipais, colocando uma nova exigência: um plano jurídico-económico especial (AAVV , 1956: 3).

Em síntese, a consciência de que as limitações territoriais que haviam determinado uma certa organização física e administrativa do país cai – isto ocorre com as evidências que se vão instalando territorialmente e com o reconhecimento de novas potencialidades para reformatação de quadros de vida. As novas oportunidades que se colocam com as zonas de residência permanente, “(...) em extensão da cidade do Porto e de praias de Verão” (CSOP, 1956: 4) mostram um sentido de apropriação espacial que deve motivar a intensificação de movimentos mais regulares e alargados, e, por outro lado, justificam uma reorganização da capacidade instalada para esses mesmos movimentos.

A intensificar a nova demanda espacial, também a zona entre a área a tratar e a EN N° 1 se mostra significativa. Sujeita a uma carga residencial, agrícola e industrial – já instalada – é posta em destaque a “(...) intensa vida de relação com a cidade, e que convém seja melhor servida de comunicação e devidamente organizada” (AAVV , 1956; p. 2).

Os mesmos factores, ou seja, a percepção de um território alargado – em potência – determinam que a Ria de Aveiro seja integrada no conjunto da zona litoral a ligar em contínuo. O automóvel entra, assim, ao serviço de um sistema turístico cujos limites se estabelecem entre as barras de Douro e Leixões e Aveiro (Vouga).

A melhor leitura do enorme contributo que este meio de transporte movimenta para um novo entendimento do território advém da fixação desses mesmos limites: o texto classifica-os como naturais<sup>384</sup>. Esse sentido de naturalidade só se sustenta na facilidade e simplicidade com que são postos em ligação. Não é a afinidade física ou o obstáculo a uma maior progressão para Norte e para Sul que conferem esse sentido. O mesmo existe, não a partir de uma leitura física da realidade, mas de uma consciência que só o automóvel permite e que supera a objectividade territorial, já deslocada pela manipulação da consciência do território, que, por esse meio, é já resultado de uma outra e nova consciência. A sua génese é fenomenológica e imanente à capacidade de apropriação física, mais rápida e individual, com liberdade, do contexto.

Assim, uma grande artéria de recreio desce a costa<sup>385</sup> e, ao fazê-lo, sustenta os mesmos pressupostos e assegura um significado mais amplo ao automóvel, bem como à circulação que permite. Em todo este discurso é o deleite e o prazer da viagem que ajudam a moldar os percursos, pois pretende-se que sejam determinados por “(...) um traçado e regulamentação que preserve e permita incorporar na sua estrutura o espectáculo viário e maravilhoso que ao longo do seu percurso a natureza lhe confere” (IDEM: 3).

Num nível diverso, o automóvel afirma um outro meio de estruturar o território. Transcende a escala eminentemente local e assume um modo mais descolado de cruzar o território. O texto faz defesa da criação de uma via – uma *grande artéria*<sup>386</sup> – que

“(...) em direcção a Leiria, divida sensivelmente [*sic*] a meio o território limitado a Poente pela linha férrea e a Nascente pela E.N. 1-18, atravessando Espinho na rua 32, em trincheira”(IBIDEM: 4). A definição que as palavras enunciam são acentuadas pelos objectivos que aquela via deverá cumprir, resumidos de modo directo: “esta artéria deverá ter características especiais para grande velocidade e intensidade de tráfego”. (IDEM, IBIDEM). Ainda com atenção sobre a via em

---

<sup>384</sup> A classificação é do autor. Vd. Idem: 3.

<sup>385</sup> Partindo da Afurada, liga, com traçado junto à costa, as praias de Lavadores, Madalena, Valadares, Francelos, Miramar, Aguda, Granja e Espinho. Para Sul, e pela mata nacional, estabelecerá ligações com Esmoriz, Furadouro e Torreira. Vd. Idem: 3.

<sup>386</sup> Terminologia no original. Vd. Idem: 4.

questão, “será a Espinha dorsal de toda a urbanização da zona litoral, convindo, portanto, atribuir-lhe a função de verdadeiro ‘park way’ “ (IDEM, IBIDEM).

Acrescidamente, o texto defende que deve

“reservar-se uma faixa de terreno livre de 100 metros de largura entre construções, no troço Gândara fronteira de Espinho e 50 m na travessia de Espinho, por forma a permitir que as futuras faixas de rolagem (...) fiquem emolduradas por tapete ou taludes arrelvados e massas arborizadas” (IDEM, IBIDEM).

O modelo é o mesmo que encontramos atrás e ambos os troços das vias são configurados para o prazer e o desfrute da deslocação, a que o território se deve abrir. Sem dúvida, o automóvel altera os significados territoriais que devem moldar-se às novas possibilidades, forçados, pois, por uma forma de pensar que decorre do novo modo de ler e viver o território; mas, sobretudo, o automóvel afirma uma outra camada de actuação: ultrapassa a escala local e pressupõe outro âmbito de análise e compreensão da realidade. Ainda sobre a via em apreço, o texto e a comissão que nele se exprime dá conta disso mesmo: “(...) [a] excepcional importância (...)” (IDEM, IBIDEM) que lhe é imputada advém do papel que assume como peça fundamental do “(...) garfo de penetração do território nacional que se estende para Sul do Douro (...) em direcção a Aveiro e Leiria” (IDEM: 5).

É com naturalidade que seja também essa amplificação de possibilidades a promover a alteração de escala. Nesse sentido, o sistema de circulação não se completa sem a constituição de uma verdadeira rede. O texto refere-a: podemos ler, entre a *via marginal* e a EN N°109, na direcção Nascente-Poente, um conjunto de *artérias*<sup>387</sup> que assegura a ligação do litoral com o interior e é sujeito a uma definição que se enquadra nos restantes princípios gerais de mobilidade e fluidez.

---

<sup>387</sup> A terminologia é do autor; para um maior aprofundamento do assunto em apreço, consultar as palavras do autor. Vd. Conselho Superior de Obras Públicas (1956) – **Parecer 2702: Plano geral de desenvolvimento da zona litoral entre Espinho e Vila Nova de Gaia**. Lisboa: Biblioteca e Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas: 6.

A argumentação, no conjunto, permite reconhecer, implicitamente, formas territoriais diversas e associadas a modos distintos de uso do meio físico. O facto é relevante e reforça o papel do automóvel como instrumento unificador e construtor do território: é a estrutura pensada para o acolher que dá coerência às diversas formas de ocupação espacial e as torna uma entidade identificável.

Em síntese, o plano não assume, apenas, o triunfo do automóvel como uma inevitabilidade; observa-se, sim, a explicitação de um território perfeitamente determinado pela apologética do automóvel. O automóvel não se afirmara. Mais do que isso: conquistara o seu local e criara uma espécie de dependência ou – pelo menos – uma consciência positiva dos seus efeitos. O automóvel – por via dessa consciência – posicionara-se como instrumento de forma territorial e de afirmação de modo de vida. Este facto dá conta de quanto avançara: não era mais uma ferramenta para aproximar partes do território, para circular mais rapidamente e com liberdade individual. Com estas potencialidades, tomara conta do território, fundindo-se com ele; fizera-o através de uma nova e específica síntese, só perceptível ante a possibilidade de uso articulado e simultâneo do volante e das estradas. O território jamais seria o mesmo: o automóvel fazia parte dele.

A relação entre dois universos distintos – urbano e rural, interior e litoral –, mas postos em contacto pelas mesmas vias, reforça, no âmbito local, a definição de artefactos específicos para lidar com o automóvel. E, para além da já referida trincheira para atravessamento de Espinho, um conjunto de passagens superiores – alinhadas com as principais ruas – é o complemento desse rasgamento e um instrumento para exercício da velocidade e autonomia do automóvel. A sua construção permite total liberdade no espaço urbano.

O plano assenta, aliás, sem hesitações, na segmentação do movimento automóvel. A expressá-la, a hierarquização do trânsito é uma nota dominante e surge alargada a outros sectores: o desenho da via implantada entre o caminho-de-ferro e a marginal – a *Via*

*Média*<sup>388</sup> – constitui mais uma afirmação deste modo de organização e entendimento do espaço. Com efeito, a ideia dessa via constrói-se com assumida separação do edificado entre si; com afastamento entre o edificado e a zona de circulação e com distinção entre tipos de movimento: o seu perfil transversal define-se com 50 metros de afastamento entre as construções, “(...) faixas de rodagem central de velocidade e faixas laterais de trânsito lento”<sup>389</sup> (IDEM, IBIDEM).

Em reforço de todas as orientações e como uma maior afirmação de um território pensado e estruturado em função do automóvel, novas medidas completam o sistema.

“Recomenda-se um sistema de via de comunicação no sentido Este Oeste estabelecendo ligações directas e fáceis com o ‘interior’ “ (IDEM: 6).

A Comissão estabelece, pois, uma grelha que, com os seus elementos transversais – e no sentido do mar para o interior – liga as duas vias longitudinais referidas – EN Nº 109 e Via Marginal de Turismo – e é prolongada até à Estrada Nacional Nº 1.

Os perfis são especificamente pensados para a utilização do automóvel: 50 metros é a distância entre construções; um conjunto de passagens superiores (para outros automóveis, peões e bicicletas<sup>390</sup>) determina mais eficácia. Esta grelha é, portanto, liberta de constrangimentos, que desaparecem, aqui, como com as restantes opções.

Com o plano, em suma, o automóvel é assumido como um factor de construção do território, aberto e alargado a outra escala de conquista. Esta é a principal lição a reter. Só o novo veículo a permite.

---

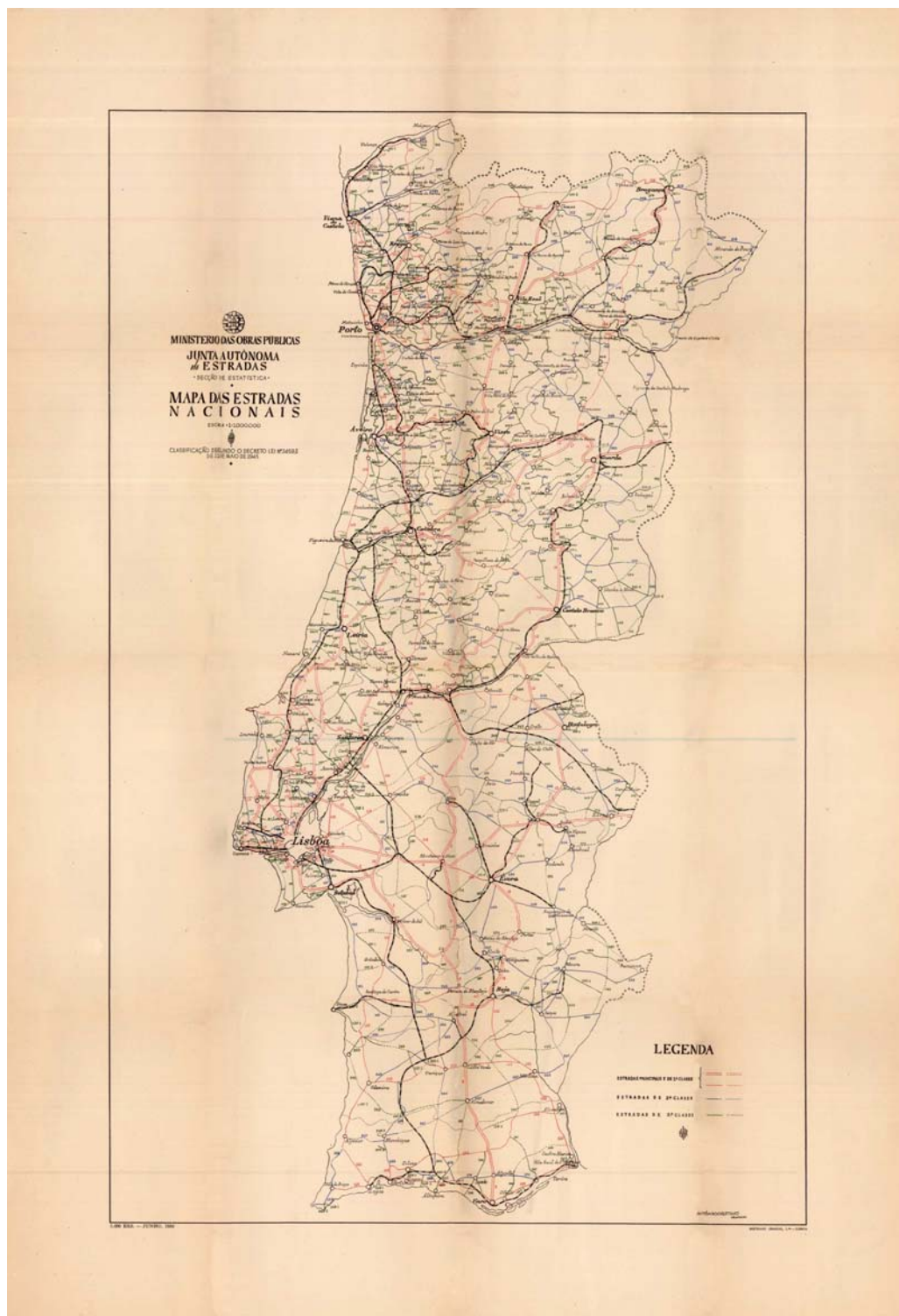
<sup>388</sup> Início em Francelos, em direcção a Candal; bifurcação no Canidelo em direcção à Afurada (um ramo) e para a Arrábida (o outro).

<sup>389</sup> No troço entre Francelos e Candal.

<sup>390</sup> Cf. Idem: 6.

**Episódios significativos de espacialização urbana a partir do automóvel**  
os Planos Gerais de Urbanização [1934 -1960]

Imagem 44 – Plano Rodoviário Nacional, 1945.





#### **4.1.7 O contraponto: o CSOP – a apreciação dos planos e expressão do regime político na cidade.**

---

A Tutela condicionará a acção de desenho urbano conduzida pelos projectistas. Nem sempre a convergência entre Estado e quem desenha é o tom do programa lançado por Duarte Pacheco. Perceber esse antagonismo é entender melhor todo o processo e a verdadeira extensão da acção de conceptualização desejada nos e pelos planos.

Umás vezes mais ambiciosos – na maior parte dos casos – os projectistas vêm as suas iniciativas bloqueadas pela apreciação oficial das propostas. Outras, porém, embora mais raras, é o Estado a querer superar as ambições dos arquitectos/urbanistas; isto envolve, sobretudo, as comunicações supra locais, segundo o esforço para dotar de eficácia as comunicações por estrada (autonomizando-as dos aglomerados a que conduzem).

De acordo com os dados recolhidos que observámos atrás, dir-se-á que as duas partes não elegem pressupostos idênticos como motor da acção. É certo que para ambas se trata de reordenar o quadro urbano nacional. Mas os caminhos são diferentes, segundo um contraste entre o que ficou registado para a acção dos projectistas e o que aqui deixaremos expresso. Suportaremos esta parte do texto em interpretações e observações que extraímos da apreciação dos planos pela Tutela: referimo-nos aos pareceres emitidos pelo Conselho Superior de Obras Públicas.

Antes, porém, observemos o ponto de partida. Será necessário para que percebamos que a Tutela e os projectistas não procuravam necessariamente o mesmo.

O cenário de que o ministro Duarte Pacheco parte ao lançar o programa dos Planos Gerais de Urbanização é pouco qualificado. A rede urbana nacional está desfeita; os aglomerados apresentam-se com marcas de ruína e desqualificação, mais determinados pela sucessão do acaso do que pelo pensamento e intencionalidade.

As descrições e adjectivação do edificado, da rede de arruamentos, dos serviços, equipamentos e infra-estruturas permitem conceber a necessidade de uma completa intervenção sobre as cidades e os restantes aglomerados. Mesmo as capitais de distrito são expressão, crua, de um quadro urbano a precisar de ser reformado. Citaremos alguns casos que julgamos emblemáticos e demonstrativos desta argumentação.

São normais as referências ao mau estado da habitação. As construções são de modo geral e recorrentemente de “(...) tipo construtivo precário e inferiores quanto à estética, habitabilidade, sanidade, etc. (...)” (CSOP, 1946b: 4).

Mais grave, lemos repetidas referências a zonas com velho e arruinado casario e a uma mistura desordenada da habitação com instalações industriais.

Na Lourinhã, sente-se necessidade de “arrasar bairros insalubres” (IDEM, 1948b: 3), imperativo que não caracteriza uma realidade isolada. Pelo contrário, as habitações têm, em regra, más condições higiénicas e, em muitas dessas casas existe “(...) promiscuidade entre pessoas e animais” (IDEM, IBIDEM) e, portanto, mostram-se “(...) impróprias para gente viver” (IDEM: 7).

Fora dos limites das cidades encontra-se uma outra face da mesma moeda. Em Leiria, “dispersas de maneira irregular ao longo das estradas que irradiam da cidade, várias outras construções, apresentando quase sempre condições de sanidade bastante precárias” (IDEM, 1949b: 7) não mudam o cenário de desqualificação que se espalha de Norte a Sul.

Os equipamentos são insatisfatórios, normalmente instalados em construções que não foram pensadas e construídas para os fins com que vão ser ocupadas. Podem citar-se inúmeros exemplos, entre as instalações da Câmara Municipal, do Registo Predial, da Inspecção Escolar, da Companhia da Guarda Nacional Republicana, da Polícia de Segurança Pública, dos Correios, Telégrafos e Telefones, da Secção de Finanças e de casas de espectáculos e diversão. Mas não só: as escolas oficiais não atingem o limiar do aceitável no cumprimento de exigências higiénicas e pedagógicas e estão, de modo geral mal instaladas. Mesmo as escolas privadas são geralmente insatisfatórias: com regularidade, mostram-se à margem das estradas nacionais, em desadequação face a um tempo já novo. Não é raro, aliás, encontrar-se referências a aulas instaladas em edifícios de aluguer e localizadas ao acaso. Em Santa Cruz, apesar do esforço do país para a constituição de relevantes centros de veraneio, ainda em 1966 o parecer do CSOP dá conta de que “não há qualquer organismo destinado a prestar assistência médica. Apenas no Verão funciona uma farmácia” (IDEM, 1966: 7).

Pode mesmo dizer-se que as intenções para a Marinha Grande – representativas de uma tendência geral de consolidação dos núcleos centrais dos aglomerados<sup>391</sup> – são a melhor forma de expor as carências que acima se revelam e de mostrar um desejo de ordem, subsequente:

“considerou [o Autor] necessário (...) criar um novo centro cívico, atento à deficiência actual dos edifícios públicos, centro esse que ficará localizado no centro geométrico da área abrangida pelo plano (...)”<sup>392</sup> (IDEM, 1948a: 4).

Reforçando a necessidade de mudança, “O estado sanitário [dos aglomerados] é mau” (IDEM, 1948b: 3). Em concreto, as redes públicas são insuficientes. As de esgotos, incompletas. Em Faro, o relato mostra que, ainda em 1946, as casas não têm ligação à rede de esgotos e utilizam a carroça municipal (pipa) para efectuar os despejos<sup>393</sup> (CSOP, 1946a: 11). Em Viseu, por exemplo, a rede de esgotos é substituída por dejectos directamente lançados no rio Pavia (IDEM, 1952a).

---

<sup>391</sup> De acordo com os factos que estão subjacentes à afirmação, Sandra Vaz Costa refere: “(...) é recorrente a utilização do termo centro cívico preexistente, para o qual se organiza o espaço de forma a receber obras arquitectónicas de carácter oficial. Na prática, estes ‘Centros compreendiam a edificação de um tribunal ou Palácio da Justiça, construído de raiz ou melhoramento dos Paços de Conselho e construção de uma Estação dos Correios, e de uma Agência de uma Caixa Geral de Depósitos. Foi essa a forma que o regime encontrou para assinalar por todo o território nacional e em cada localidade a sua presença, uma vez que as intervenções e as edificações se verificavam ao nível dos símbolos do Poder Local (Paços do Concelho), Justiça (Tribunal), Finanças e Economia (as Agências da Caixa Geral de Depósitos), Comunicações (Estações dos Correios) e História (através da recuperação de pelourinhos manuelinos e construção de pelourinhos contemporâneos mas de citação histórica).” Sandra Vaz Costa (2004) – **A Palavra tornada Pedra**. In *Arquitectura Portuguesa: 1920-1970*. Lisboa: IPPAR: 45.

<sup>392</sup> A criação do centro cívico é, aliás, um procedimento recorrente na procura de uma nova estrutura de organização dos aglomerados. Celorico de Basto demonstra a importância dessa linha de actuação, pela atenção que é dada ao assunto no Parecer emitido pelo Conselho Superior de Obras Públicas. O texto refere-se-lhe, dizendo que nas intenções do Autor está em causa “(...) a criação de um centro cívico tendo por fulcro os novos paços do Concelho e no qual ficariam integrados edifícios próprios para instalação de um Cine-teatro, da Casa do Povo, do Museu e Biblioteca, dos Organismos Corporativos, da sede do Clube desportivo local e de uma hospedaria condigna.” Conselho Superior de Obras Públicas (1948c) – **Parecer 1987: Ante-plano de urbanização de Celorico de Basto**. Lisboa: Biblioteca e Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas: 8-9.

<sup>393</sup> Apesar do plano estar fora do âmbito dos casos de estudo, a crueza da descrição (para mais visando uma capital de distrito) justifica que convoquemos para esta parte do texto um dos exemplos que se encontram em anexo. Vd. anexo III: 45.

As carências reflectem-se na electrificação dos arruamentos, deficientemente iluminados<sup>394</sup>.

A rede de abastecimento de águas, má, é também insuficiente.

Ainda no que refere a Viseu – novamente convocada como exemplo do que se via suceder pelo país – também no que se refere a novas realidades, actividades e programas, a cidade não se apresenta preparada para atender à “(...) corrente turística que se tem verificado ultimamente, especialmente no que se refere a hotéis de 1ª classe.” (IDEM, 1952a: 7).

Insistindo no assunto, julgamos conveniente centrar atenção em Santa Cruz, foco importante da política turística e da acção sobre as praias. Neste aglomerado tão-pouco existia rede de esgotos, mas, mais significativo, só se podia encontrar “(...) distribuição de água rudimentar a 5 marcos fontanários (directamente, a pouco mais de 20 prédios)” (IDEM, 1959: 3).

Noutro âmbito, para nós mais relevante quanto à caracterização da cidade e, igualmente, indicativo do quadro de falência urbana, “os arruamentos “(...) apresentam um precário estado de conservação (...) muitos deles desprovidos de passeios” (IDEM, 1946b: 7). Por outro lado,

“Tavira é atravessada pela E.N. 125 (...), cuja entrada e saída na cidade se faz através de passagens de nível, e que se embrenha pelas ruas estreitas da parte mais densa do aglomerado, em voltas e curvas incómodas até atingir a ‘velha e augusta ponte sobre o Gilão’ “ (IDEM, 1949c: 5).

Em Santo Tirso, aqui também apresentado como um exemplo comum,

“a vila é atravessada pelas estradas nacionais 104, 105 e 204, de intenso tráfego de camionagem no transporte de algodão do Rio Douro e de Leixões para a vasta zona industrial do vale do Ave, do rio Vizela e de Guimarães e dos produtos manufacturados em sentido contrário” (IDEM, 1950: 13).

---

<sup>394</sup> Em Celorico de Basto, a central eléctrica não tem capacidade para alimentar a indústria. Vd. Conselho Superior de Obras Públicas (1948c) – **Parecer 1987: Ante-plano de urbanização de Celorico de Basto**. Lisboa: Biblioteca e Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas: 5.

“As edificações alinham-se sobretudo ao longo das estradas que atravessam a vila” (IDEM, 1952e: 8). A observação respeita a Macedo de Cavaleiros, mas é generalizável e caracteriza uma forma de crescimento espontânea, desordenada e a combater, porque “(...) exagerada e prejudicial (...)” (IDEM: 5).

Mais grave, Santa Cruz, ainda em 1966, testemunha uma realidade que não muda.

“Os arruamentos existentes reduzem-se ao (...) ramal da estrada nacional, que atravessa o aglomerado, um largo e pequenas artérias desprovidas de pavimentação apropriada” (IDEM, 1966: 8).

Mais: “Nota-se a falta de parques de estacionamento de veículos na época balnear” (IDEM, IBIDEM).

Caldas da Rainha, essa, expõe as feridas de um crescimento sem regra: “a rede viária local necessita de ser melhorada o que, em parte, é dificultado pela maneira como o casario se expandiu” (IDEM, 1952f: 12).

A Lourinhã, para além de se exhibir, também ela, com arruamentos de largura insuficiente, “possui ruas (...) em regra mal pavimentadas” (IDEM, 1948b: 3).

Faro, complementarmente, mostra-nos – como carência difundida de modo homogêneo pelo país – outro tipo de arbitrariedade na definição do traçado<sup>395</sup>:

“pode dizer-se que não existem comunicações intra-urbanas definidas e que este trânsito se faz confusamente, utilizando os arruamentos criados pela extensão da cidade os quais foram traçados atrabiliariamente [sic]” (IDEM, 1946a:7).

Em Braga, a realidade é pouco animadora e converge com as mesmas limitações.

“as partes de construção recente seguem as vias de saída em disposição tentacular, ladeando as estradas tornadas assim ruas estreitas com tráfego importantes e hoje de difícil, ou impossível, alargamento. Daqui a necessidade de organização de novos acessos (IDEM, 1945g: 7).

---

<sup>395</sup> Vd. nota 393.

Sem deixar as capitais de distrito fora de uma realidade comum a todo o território nacional, “(...) Braga é atravessada por duas grandes estradas nacionais” (IDEM: 11). Nesta cidade, as ruas anteriores ao século XVIII são estreitas e as restantes, pelo contrário, são demasiado largas e sem terem em consideração “(...) nem a circulação real previsível nem as possibilidades económicas” (IDEM, IBIDEM).

Estes problemas, extensíveis aos espaços públicos, não deixam qualquer componente da cidade ausentes. Viseu (uma vez mais) pode ilustrá-lo. Na maior parte dos casos esses espaços aparecem sem o “(...) recato exigido a parques de recreio e repouso visto pertencerem a praças de grande tráfego” (IDEM, 1952a: 7). Noutros casos, ainda, “ao aumento sofrido pela área da cidade não correspondeu um aumento dos seus espaços livres” (IDEM, 1952f: 13). A afirmação tem em vista as Caldas da Rainha e expõe uma outra face dos desajustamentos entre o crescimento urbano e o possível uso da cidade.

Fora do âmbito puramente urbano, Gaia é demonstrativa da disfuncionalidade dos traçados face à lógica e natureza do automóvel, em crescente afirmação.

“As estradas nacionais consideram-se acanhadas para o intenso, crescente e variado tráfego que suportam [e] carecem de modificações urgentes” (IDEM, 1952b: 4).

Também nesta vila e a título ilustrativo do que se lê um pouco pelo país, os arruamentos são descritos como péssimos e considerados substituíveis por vias que facilitem o movimento interno e o acesso às vias de circulação principal.

Coimbra, por seu lado, é considerada uma cidade em progresso, mas desordenada. Esse estado, acentuado nos últimos anos, tem uma causa identificada:

“(…) Por toda a parte e inteiramente misturadas, moradias individuais, prédios de rendimento de vários andares, oficinas, fábricas, etc., constituindo um emaranhado sem nexo nem disciplina (…)” (IDEM, 1945a: 5).

As ambiguidades e desajustamentos sucedem-se em ruas recentemente construídas com excesso de largura para funções residenciais, mas insuficiente para o *grande trânsito*. Noutra frente, as ruas antigas apresentam-se com deficiente largura para o trânsito de viaturas.

A síntese aqui expressa mostra um cenário em dissolução ou fora do tempo. As imagens mentais que permite construir ajudarão a perceber as duas vias que se traçam na construção do programa: a da Tutela e a dos projectistas. Não são necessariamente coincidentes – já o dissemos – e as motivações da Tutela conseguem descobrir-se nas linhas e entrelinhas dos pareceres. Isto, claro, em conjunto com a afirmação de um novo regime político. Aos projectistas, interessar-lhes-ia uma outra afirmação, distinta.

Procuraremos caracterizar e perceber as divergências nas páginas que se seguem.

Antes, porém, a primeira ideia que importa reter é a de que a Tutela gosta do automóvel. Vê nele um veículo incontornável. Esta ideia será clara em relação ao estabelecimento das comunicações entre os aglomerados (como veremos), mas não se restringe ao exterior urbano. Deixamo-lo claro desde início como um princípio. Coimbra serve-nos de bitola e referência. A cidade clarifica um julgamento de eficácia do automóvel sobre o comboio no seio do espaço urbano. Ao sustentá-lo, o CSOP determina que seja anulada a estação no centro da cidade, mantendo-se apenas a que se localiza no limite da área urbana. O argumento assenta numa ênfase do automóvel, que tem como referência a mobilidade.

“Para os passageiros, havendo uma boa ligação da Estação Velha ao centro da cidade o que permitia uma boa circulação rápida de veículos, o transporte será facilmente assegurado, num tempo mínimo, pelos carros eléctricos e veículos automóveis, e o público não deixará de os utilizar para se libertar das inevitáveis demoras e incómodos inerentes à mudança de comboio na Estação Velha” (IDEM, 1945a: 79).

No entanto – apesar desse juízo valorativo e da consequente sintonia, por essa via, com os projectistas – na apreciação dos diversos planos estará presente um posicionamento do Estado Central que variará de acordo com cada proposta, sem que se cheguem, portanto, a revelar princípios facilmente filiáveis num único modo de pensar e com contornos claros. De facto, não nos é possível ler um modelo de pensamento que esteja subjacente às opiniões vertidas nos pareceres emitidos a cada um dos planos. As hesitações e flutuações que encontramos são a nota dominante e tanto se força os autores a avançar num sentido de maior radicalidade nalguns casos, como, noutros, se lhes deseja refrear os ânimos mais reformistas e transformadores.

Neste processo, a JAE é um elemento fundamental: no que envolve este organismo, o Estado é claro na promoção da eficácia e racionalidade, pode afirmar-se. A clarificar o argumento, o automóvel e a estrada são um binómio claramente promovido, sendo muitas vezes forçada uma superação das condições procuradas pelos projectistas. Se, nalguns domínios, a Tutela reprova a reformulação dos aglomerados, por considerá-la exagerada – porque em desadequação relativamente às potencialidades de crescimento, às finanças locais e por se manifestar em desacordo com o modelo de pensamento estatal, isto é, por este não se mostrar admirador de gestos de radicalidade que visem a instituição de uma ordem completamente diferente, segundo ideias ou concepções de sociedade demasiado cosmopolitas ou grandiosas – noutros casos, no entanto, é o Estado a reprovar a manutenção de um cenário pitoresco que julga desadequado e a evitar; noutras circunstâncias, ainda, o reconhecimento de uma total desorganização urbana faz observar – reforça, mesmo – a necessidade da transformação sem equívocos.

Entre o parecer ao Plano de Coimbra, de de Gröer, e o de Vila Nova de Gaia, é aberto espaço para todas as ambiguidades.

“O estudo apresentado pelo Sr. Arquitecto de Gröer merece realmente, não uma simples aprovação, mas uma menção especial de apreço e louvor pela técnica perfeita com que está elaborado e pelo sensato critério que revela. São de apreciar, e de apontar como exemplo, não só a relutância em adoptar soluções modernistas onde elas não têm cabimento, mas sobretudo a



expressa e constante preocupação em respeitar a natureza, os pormenores tradicionais ou típicos (...)"<sup>396</sup> (IDEM, 1945a: 1).

Quanto a Gaia, o entendimento das alterações é distinto.

“Considera o Conselho aceitáveis, de um modo geral, as fases de actuação estabelecidas no antepiano, bem como as normas genéricas para acautelar a sua realização (...).

O Conselho Superior de Obras Públicas (...) é de parecer que o antepiano de urbanização de Vila Nova de Gaia constitui um trabalho consciencioso, que nas suas linhas gerais merece aprovação” (IDEM, 1952b: 41).

Observa-se que o elogio, tanto recai sobre a tradição e a negação dos princípios mais radicais (que de Gröer advoga para Coimbra), como sobre o seu antagonismo e a colagem à *Carta de Atenas* (que Losa defende para Gaia).

Mas, mesmo em Coimbra, o processo não segue de forma linear. Quando se trata de pensar a proposta em profundidade, o entusiasmo nem sempre domina o texto.

A Avenida de Santa Cruz assume-se como paradigma de embate com a tradição, pelo menos nos termos em que de Gröer a coloca. Para o Conselho Superior de Obras Públicas, é completamente injustificada, a manutenção das fachadas no limite do canal de abertura da avenida em causa, estrutural na proposta e no raciocínio que o Autor apresenta no plano.

“A conservação de todos os prédios existentes nos alinhamentos exteriores das duas estreitas ruas actuais, uns bons, outros maus (embora mais os maus do que os bons) e uns altos e outros baixos, num desarranjo pitoresco, vincado mais pelo desalinhamento que uns têm relativamente a outros [é injustificável para a Tutela]” (IDEM, 1945a:76).

Como se observa, a tomada de posição afirma-se contra a concepção urbana que de Gröer transporta consigo mesmo. Para a Tutela, o tom que se abre com a Avenida, bem como o

---

<sup>396</sup> Carta de Luís da Costa Novais, assinada em nome do secretário-geral do Ministério das Obras Públicas, datada de 19 de Setembro de 1945, dirigida ao presidente do Conselho Superior de Obras Públicas.

centro da cidade e o emblemático da proposta *de per si*, não se coadunam com conceitos atávicos.

Apesar dos elogios iniciais que de Gröer recebe do CSOP, não é raro este Conselho pretender empurrar o Projectista para outros rasgos e iniciativas mais marcantes: a ligação entre a Alta e a extensão Sueste, apenas na dependência de uma única rua (dos Combatentes da Grande Guerra), cuja largura é vista como insuficiente (IDEM: 78), é um caso evidente de um desejo de reforço do desenho urbano proposto.

Já quanto a Gaia, o CSOP põe em evidência a concordância da JAE, sublinhando-a, no que diz respeito ao tratamento das estradas nacionais e à separação do trânsito de passagem do de atravessamento: segundo uma visão que elogia e reconhece as vantagens da promoção da fluidez, autonomia e eficácia do trânsito automóvel, é salientada a justeza das soluções adoptadas que “(...) acautelam com largueza as condições do trânsito futuro” (IDEM, 1952b: 35).

A apreciação surge para salientar o acerto do plano, mas não invalida uma colisão de princípios. Algumas determinações ou opções para o interior dos aglomerados confirmam as ambiguidades. O Fundão é elucidativo: contrariando as opções de Carlos Ramos, o parecer pretende retirar-lhe o fulgor mais cosmopolita ao afirmar que a Avenida Salazar deveria ser fragmentada em vários troços, de larguras variáveis, como meio para alcançar, através dessa variação, “(...) conjuntos equilibrados e de interesse” (IDEM, 1952c: 3).

Portalegre, outro caso, coloca o discurso também de um lado mais atávico. Para o perceber é necessário recorrer ao tom e adjectivação do próprio CSOP.

“O ante-projecto de Urbanização – Embelezamento e Extensão – da cidade de Portalegre foi orientado num princípio por assim dizer clássico ao tratar-se do problema de urbanização e expansão de uma cidade antiga que, em geral, apresenta os seus edifícios muito cerrados marginando tortuosas e estreitas ruas mas possuindo, por isso mesmo e pelo interesse das suas construções, em apreciável número de certo valor arquitectónico e tradicional, um carácter muito particular que se deturparia completamente caso se encarasse a sua urbanização à custa de profundas modificações nos seus emaranhados arruamentos” (IDEM, 1945c: 8).

Entrando em contradição com essas palavras, é o mesmo organismo estatal a abrir uma brecha no discurso, como margem para o automóvel entrar e circular pela cidade, de acordo com a vocação deste veículo e dos novos tempos. A excepção à regra passará por

“garantir (...) uma circulação quanto possível desafogada dentro do aglomerado e promover a sua fácil ligação às vias de grande tráfego que o servem deve ser quasi o único objectivo a determinar a rectificação e o alargamento das artérias do aglomerado capazes de corresponder àquela função, mantendo intactas as outras ou apenas sujeitas a correcções onde possam fazer-se (...)” (IDEM, IBIDEM).

Se regressarmos a Coimbra, identificamos outros dados. Está em causa uma outra *circunvalação*; isto é, uma única não basta (segundo a Tutela): falta a que seja capaz de estabelecer ligação entre a Estrada da Beira e a saída para o Porto. O Conselho recomenda que a oportunidade de elaboração do plano se debruce sobre a necessidade de evitar“(...) a travessia da cidade pelo trânsito que se dirija da Beira ao Pôrto [sic] ou vice-versa” (IDEM, 1945a: 80).

O maior atavismo no Fundão ou em Portalegre não tem eco em Coimbra, neste particular, como já não o havia encontrado na Avenida de Santa Cruz.

Se nos focarmos em Évora – também com de Gröer – vemos que o Autor se coloca em clara oposição aos princípios expostos em Gaia. As notas de louvor demonstradas nos diversos pareceres que são emitidos na apreciação do plano da cidade alentejana assinalam o acerto da proposta. A câmara vai mais longe, ao atribuir um louvor ao Urbanista (IDEM, 1947: 2). O Conselho Superior de Obras Públicas coloca-se no mesmo tom: reforça as análises positivas.

“(...) O trabalho apresentado constitui de um modo geral um estudo valioso, susceptível de servir de base à elaboração do plano definitivo, julgando particularmente digna de apreço e de relevo a parte do ante-plano que se ocupa da salvaguarda e valorização do precioso património artístico, histórico e pitoresco da cidade antiga, cujas soluções apresentadas são, de forma genérica, muito sensatas e equilibradas e constituem um exemplo a ter presente na futura elaboração do plano de

urbanização de outros aglomerados urbanos possuindo como Évora um núcleo central antigo e valioso” (IDEM, 1947: 82).

Como aludimos, o contraste com Gaia é claro. Os planos assentam em pressupostos claramente diversos. Évora prende-se aos valores locais, à tradição e ao pitoresco, sem promoção de grandes gestos territorialmente alargados a partir do automóvel, gestos esses que, em Gaia, contrária e metaforicamente, determinam uma menor ligação entre o Homem e o suporte físico (podemos afirmar que o sujeito está tendencialmente autonomizado do território, ao depender de um movimento que assenta no pressuposto de uso do automóvel, para se efectivar: a vida num local circunscrito cede lugar à deslocação sobre um universo alargado, diremos).

Trata-se, diremos, de uma oposição entre uma abordagem mais sensorial e antropológica, enraizada nas permanências, e outra mais conceptual e especulativa e, portanto, em corte com o passado e aberta a um novo tempo.

A opção pela primeira posição não é estranha, contudo. Basta ver os princípios doutrinários expostos no parecer de Évora:

“Afigura-se ao Conselho que o trabalho do urbanista deverá ser orientado no sentido da identificação e restabelecimento da estrutura natural do núcleo urbano, e da reintegração dos hábitos, tradições e características próprias das células elementares que o compõem, dotando estas com os elementos urbanísticos indispensáveis à vida dos seus habitantes” (IDEM: 66).

Na defesa procedimental, as palavras mostram uma orientação que se pretende colocar contra sobressaltos ou mudanças injustificadas. O Conselho não deseja outra cidade ou um outro espaço. Deseja apenas correcções que o melhorem e à cidade, em contraste com a acção dos projectistas.

Portalegre mostra de modo claro o desejo de parcimónia que a Tutela afirma. Não nega, é verdade, uma certa ambição de actualização que o Plano possa imprimir, mas as palavras do Parecer colocam o discurso onde o Estado o julga adequado: nesta como noutras cidades,

trata-se de garantir que o trânsito flui no interior urbano e de promover a fácil ligação deste local às designadas *vias de grande tráfego* (IDEM, 1945c: 8).

Essa orientação do discurso não invalida, contudo, a adopção de um partido, nem que este seja explicitado por princípios doutrinários claros. A sua expressão funda-se sobre a organização do território urbano em *Unidades de Vizinhança*. Na verdade, este modelo é defendido com uma demorada passagem no parecer de Évora<sup>397</sup>, no qual o CSOP o apresenta como um modo de alcançar uma organização espacial socialmente equilibrada, de extensão limitada, contra uma outra de carácter extensivo – diz-se no texto.

O papel do automóvel é, portanto um pouco travado, mas não negado. As palavras do Conselho atestam o argumento. Fazem-no através da procura de redução de potenciais conflitos de circulação e, no contexto, as *Unidades de Vizinhança* são, também elas, um mecanismo para eficácia deste desígnio.

“[Um] ponto muito importante na organização das zonas de expansão reside na coordenação com a rede de artérias principais, procurando-se que (...) constituam limites das ‘unidades de vizinhança’ que não devem ser por elas atravessadas” (IDEM, 1947: 69).

---

<sup>397</sup> Cf. Conselho Superior de Obras Públicas (1947) – **Parecer 1774: Ante-projecto do plano de urbanização de Évora**. Lisboa: Biblioteca e Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas: 66-70. Segundo o texto do parecer, as unidades de vizinhança constituem os princípios adoptados por todos os urbanistas e estão na base dos planos de urbanização publicados nos países europeus e americanos. O Conselho, mostrando total conhecimento da matéria, refere a expressão *neighbourhood units* como sendo habitualmente usada nos trabalhos, publicações e regulamentos oficiais, nos países citados. Aliás, o *Plano de Urbanização do County of London* (assim referido no texto), publicado em 1943, é indicado como o primeiro importante plano a fazer uso do então novo conceito. Vd. Idem: 66.

Dentro deste enquadramento, é previsível, portanto, que o Plano de Alvalade seja citado para, aludindo à sua divisão em 8 unidades, referir que “(...) é um exemplo da aplicação dos conceitos que o Conselho deseja ver generalizados, o qual coloca o nosso país na vanguarda dos países europeus neste capítulo.” Idem: 67.

Neste âmbito, outras considerações são realizadas mostrando boa informação sobre a aplicação destes princípios. Tanto são abordadas matérias que respeitam ao número de habitantes ideal, citando os 10 000 adoptados em Liverpool, como o *Housing Manual* (Ministérios da Saúde e das Obras Públicas Britânicos, 1944), para apresentar a defesa de que os planos devem ser organizados com um núcleo central bem definido, que permita o sentimento de vizinhança entre famílias e inclua comércio, escolas, igrejas e os demais equipamentos necessários no quotidiano, incluindo os culturais. Trata-se de um centro social, nas palavras do CSOP, coincidente, diremos, com a ideia de centro cívico pretendido pela Tutela, nos planos. Vd. Idem: 69.

Mostrando ainda boa informação, o CSOP afirma que “são inúmeros os estudos ultimamente vindos a público dedicados ao desenvolvimento do conceito de ‘unidade de vizinhança’ e ao enunciado de regras e directrizes para orientação dos urbanistas.” Idem: 67.

A afirmação tem outro alcance: está em linha com o que se disse quanto à promoção do binómio estrada/automóvel. Nesse sentido, obedece a uma invariante. Na realidade, ao longo dos pareceres muitos são os exemplos que fazem concluir da colocação do automóvel como instrumento efectivo de organização territorial. Os caminhos são vários e os significados também.

Convocamos um outro, um pouco distinto. A estrada de turismo que de Gröer pretende criar na Extensão Sueste de Coimbra é vista como uma materialização incompleta. Para o Conselho, o “(...) circuito turístico (...) ainda mais se poderá valorizar se for possível correlacioná-lo com a estrada de circunvalação” (IDEM, 1945a: 85). O turismo, o lazer, a fruição a partir do automóvel, deve fazer-se a outra velocidade, escala e dimensão territoriais – diremos.

*As estradas de circunvalação, variantes ou circulares*, são, de resto, o tema central que o CSOP manifesta nas preocupações de circulação automóvel nas cidades: é procurado que o trânsito interurbano não sofra interferências a partir da vida dos aglomerados. Como consequência, são determinadas implicações – colaterais dir-se-á –, sobre o desenho dos planos.

Évora serve de exemplo, na forma como se expressam esses condicionamentos.

“Entende o Conselho pôr em foco a necessidade de reduzir as ligações das zonas residenciais com as artérias principais, uma vez que, tal como está figurado no ante-plano são em número excessivo contra o que é recomendável para segurança do trânsito nas referidas artérias.

Nota-se de resto na organização das vias de circulação das zonas residenciais uma preocupação, que não parece justificada, de estabelecer certos arruamentos de circulação local das zonas residenciais segundo circulares concêntricas com a artéria de cintura donde resultam sucessivos cruzamentos inconvenientes com as radiais principais”(IDEM, 1947: 70-71).

Na Concretização das ideias, o Conselho afirma:

“(...) a consideração de uma artéria circular formando um anel em torno do núcleo urbano central corresponde à solução clássica para evitar os inconvenientes da emergência do tráfego conduzido à parte central da cidade pelas artérias radiais.

Uma tal artéria aliviará esta parte central do tráfego de passagem, com vantagens para a segurança, rapidez e descongestionamento da circulação nos arruamentos no interior da artéria de cintura” (IDEM, IBIDEM).

A constatação não chega para negar o que se disse, mas dá dimensão às contradições que se vão jogando na construção de novos espaços e modos de usar a cidade.

As excepções também se afirmam. O desejo de eficácia pode ser transportado para o interior do espaço urbano e afirmado contra os valores patrimoniais ou conservadores.

É novamente em Évora que encontramos um exemplo. A propósito da rua que de Gröer abre na zona histórica, o Conselho manifesta dúvidas relativas ao dimensionamento do perfil transversal.

“Na realidade, a largura de 8 metros da faixa de rodagem, permitindo apenas uma faixa de estacionamento e dois sentidos de circulação, pode não ser suficiente numa rua comercial como a projectada, mesmo abstraindo da circunstância de ser no ante-plano o acesso principal à Central de Camionagem, tanto mais sendo ele omissa no que refere a locais de estacionamento de viaturas, A preocupação de harmonizar o arruamento com a ‘escala tão pequena da cidade antiga’ pode ter que perder a sua importância em favor das exigências funcionais da nova via de circulação” (IDEM: 71).

O mesmo enfoque visa a cidade de Portalegre. Apesar de o CSOP se manifestar favorável à manutenção do ambiente urbano determinado pelos traçados tortuosos e ruas estreitas, a cidade não se acantona no registo tradicionalista quando o assunto é circular pela *variante*, reconhecida como insuficiente.

“(…) A via anelar periférica estabelecida no ante-projecto apresenta largura que não corresponde à sua importante função (IDEM, 1945c: 9).

E na procura de minorar os efeitos de um sistema julgado ineficiente, são apresentadas soluções.

“(…) Para rectificação de (...) linhas de circulação local [que servem de alternativa às estreitas ruas da cidade, como] se prevê a demolição quási total, embora não imediata, das construções que se marginam de todos os lados, deve-se aproveitar tal circunstância para projectar o seu futuro perfil com maior largura dada a importante finalidade a que têm de satisfazer a cada vez com maiores exigências. (IDEM, IBIDEM).

O que nos interessa reter nos dois raciocínios de cisão em relação ao discurso dominante – manifestados sobre Évora e Portalegre – radica nas brechas que se abrem num pensamento mais conservador e estático como o da Tutela, brechas essas que rompem o contraste com a forma mais livre e ensaística com que os autores abordam o território urbano e os aglomerados habitacionais. Todavia, a aproximação entre estes – os projectistas – e o Estado é só ilusória. Está em causa uma superação dos fundamentos dos planos, é verdade, mas afirma-se em motivações concretas, práticas e não em qualquer atitude conceptual ou especulativa; Os pontos de contacto, não escamoteiam que, no essencial, as posições divergem: mais uma vez, o que se salienta é a intervenção determinada pelo excepcional de um contexto único e irrepetível.

Évora confirma o argumento e a falta de desejo de provocar rupturas.

“Em vez do formalismo e preocupação de regularidade dos traçados destes arruamentos verificados na maioria dos planos que têm vindo à apreciação do Conselho, no ante-plano de Évora a preocupação dominante é a da economia da construção sem perder de vista a facilidade de implantação das construções marginais.

Além de tudo o mais, a beleza e pitoresco do plano ficam assim melhor assegurados” (IDEM, 1947: 71-72).



O claro elogio ao Plano de de Gröer<sup>398</sup> é espelho fiel do julgamento negativo sobre outras vias para o desenho urbano, segundo outras ideias, ou seja, repõe o julgamento da Tutela no seu lugar de sempre. Qualquer rasgo mais reformista joga-se, tão-só, num nível superior ao da escala local: os acessos e circulações constituem um tema que entra directamente no campo de influência estatal (sob intervenção da JAE) e confirmam o argumento. Com efeito, podemos afirmar que a resolução das ligações interurbanas aos aglomerados é um tema onde a afirmação do automóvel se faz sob influência directa do Estado Central. O exterior dos núcleos urbanos é um dado imposto de cima para baixo e obriga o Estado a maior radicalidade – a contrariar-se, se necessário –, a maior reforço das opções de desenho urbano, atendendo à estrutura do território e à procura de o percorrer de modo rápido e eficaz, em rede.

Coimbra confirma a tendência. O Governo encarregou uma Comissão de estudar os acessos à cidade, pelas diferentes vias; o Parecer do CSOP refere-o e obriga o Autor a sujeitar o plano ao que seja decidido em função das conclusões da Comissão (IDEM, 1945a: 108).

Mas mesmo esta orientação, sendo dominante, pode encontrar obstáculos – a prevalência das circulações interurbanas é susceptível de ser contrariada se realidades excepcionais se impuserem. Maфра confirma o enquadramento. Embora o Conselho Superior de Obras Públicas reconheça que na Estrada Malveira-Ericeira não se “(...) obedece ao princípio tantas vezes preconizado por este Conselho de se evitar o atravessamento da povoação por esse trânsito (...)”, aceita o traçado para permitir a contemplação do Palácio que, ao volante dos automóveis ligeiros pode ocorrer, “(...) quanto mais não seja diminuindo apenas a velocidade da travessia (...)” (IDEM, 1946d: 25).

---

<sup>398</sup> A propósito, são merecedoras de atenção as palavras com que o plano é distinguido. Trata-se da eleição do plano em questão como um arquétipo do que poderia ser uma abordagem ajustada. Um modelo de intervenção, pode dizer-se, nessa medida, permite medir o pensamento da Tutela. O CSOP diz: “As soluções preconizadas revelam a todo o momento uma sensibilidade e um são critério dignos de relevo e merecem ser tomadas como exemplo em futuros planos de urbanização na parte relativa à remodelação dos núcleos centrais dos aglomerados urbanos, na generalidade dos quais há afinal que resolver problemas de natureza semelhante aos de Évora.” Conselho Superior de Obras Públicas (1947) – **Parecer 1774: Ante-projecto do plano de Urbanização de Évora**. Lisboa: Biblioteca e Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas: 72.

A afirmação de uma nova ordem, de promoção da monumentalidade, é o que aqui se afirma e tem outras implicações: um significativo conjunto de demolições aparece como mal menor, ou seja, a regularização do traçado urbano é matéria susceptível de ser posta em prática e os seus impactos desvalorizados. Parece surpreendente, mas é-o apenas em parte. É o enfiamento estabelecido entre o centro cívico da Vila e o Palácio que valida a opção e, a desfazer equívocos, vemos que o desvio à norma surge aliado aos princípios que a Tutela regularmente pretende ver defendidos e que o documento do Parecer sintetiza na perfeição: “traçado de feição geométrica bem definida, valorização do monumento, circulações disciplinadas (...)” (IDEM: 24).

No mesmo patamar, o plano de Olhão da Restauração, apesar das enormes, radicais e violentas transformações a que o tecido urbano preexistente se vê sujeito, colhe a concordância do CSOP. E é significativo verificar que, também aqui, a intenção de superação das opções do projectista surge como motor das transformações: o Estado coloca-se como um interventor para configuração do espaço urbano a partir do automóvel.

Neste contexto, a zona desportiva e os obstáculos que colocaria ao trânsito interurbano – não fora a intervenção da Tutela – constituem o centro da atenção e da acção. O parecer refere que a *variante* se deveria afastar mais, para Norte, da rotunda de acesso à zona desportiva em apreço, por forma a libertar “(...) o trânsito acelerado inter-urbano [*sic*] (...)” não só da elevada circulação de peões, como dos veículos dirigidos aos parques de estacionamento. O objectivo visado define-se com o “(...) fim de deixar absolutamente livre a via de trânsito acelerado (...)” (IDEM, 1945e: 31).

Mais uma vez, é no capítulo da circulação intra-urbana que a Tutela se manifesta, sem que, contudo, a medida deixe de alastrar efeitos e influência à Vila, de fora para dentro: não é só pela recomendação base realizada, mas também pela ideia de que os parques de estacionamento deveriam ser deslocados mais para o interior do núcleo urbano que o Estado condiciona a forma do aglomerado, em função do automóvel.

Nas Caldas da Rainha, a Comissão de Revisão do Plano mostra concordância com a mesma linha discursiva. O juízo sobre o Parecer da Junta Autónoma de Estradas, bem como a ressalva que lhe é imposta evidenciam a convergência: ao emití-lo, a Comissão valida o

essencial das observações, mas alarga os efeitos de inserção urbana do automóvel, em benefício deste: a JAE determina que se elimine o trânsito de atravessamento (e clarifica o modo de o conseguir); a Comissão, essa, amplifica as intenções do projectista, quanto à hierarquização e definição espaciais. Para a Comissão é fundamental que as *variantes* propostas “(...) deixem de dar acesso directo às habitações e se reduza o número de cruzamentos com arruamentos interiores (...)” (IDEM, 1952f: 25 e 28). Com esta ideia, defende que se supere duplamente as opções de projecto, ou seja, defende que a definição espacial reflecta de modo mais claro a diferenciação e segmentação dos fluxos e percursos automóveis de atravessamento e se respeite o isolamento da habitação. De facto, a Tutela exprime a concepção de que podem, “(...) as vias previstas pelo projectista, na função de trânsito de atravessamento, ter outras características” (IDEM: 25); defende, portanto, a diferenciação – hierarquização, diremos – do sistema urbano a partir de um nível que lhe é externo.

No mesmo âmbito, com de Gröer e em Braga, o CSOP mostra como concebe o conceito de *variante* ou de *circular*. Diremos que o faz de um modo que, desejavelmente, a apresenta exclusiva, sem hibridez, com contraste com as ruas do interior urbano. Está em causa a criação de uma solução para eficácia, hierarquização e segmentação do trânsito. A intenção é clara:

“(…) um anel circular sob a forma de larga avenida e que permitirá contornar o velho centro em vez de o atravessar e de ligar as diversas entradas na cidade entre si” (IDEM, 1945g: 19).

No entanto, a realidade não valida o ambicionado pelo CSOP:

“(…) como o Autor lhe sobrepõe [ao anel circular] outras funções, como a de ligar as zonas de extensão e a de servir para edificação, é um arruamento urbano e não uma artéria de cintura, largo mas cheio de dificuldades de circulação pelos muitos cruzamentos, pelo estacionamento de veículos, por peões, etc., e, por outro lado, com excessivo desenvolvimento” (IDEM: 20-21).

Assim, o Conselho conclui:

“muito conviria que tal anel tivesse, quanto possível, a sua função principal liberta de quaisquer outras que a contrariem, compondo o arranjo no sentido de banir dela as construções” (IDEM: 21).

As duas últimas afirmações referem-se à cidade de Évora, mas não correspondem a um cenário exclusivo desta cidade. Constituem, sim, base de um pensamento doutrinário – poderemos dizer – sobre a circulação na envolvente das cidades e dos núcleos populacionais de menor dimensão. Concluímos que se deseja um artefacto de circulação externo aos aglomerados, autonomizando-se deles. E é sobre essa dimensão que o CSOP mais age e pensa.

O Plano Geral de Desenvolvimento da Zona Litoral entre Espinho e Vila Nova de Gaia é a todos os títulos exemplar, no que respeita às interacções entre os dois âmbitos da circulação – intra e interurbano.

Visando-o, o parecer da Direcção-Geral dos Serviços de Urbanização<sup>399</sup> (DGSU) mostra desacordo em relação à organização da circulação e à caracterização das vias. Na base da divergência está a intenção de libertação do *trânsito rápido*<sup>400</sup>, afastando-o de constrangimentos potenciais e de indesejáveis relações, forçadas, com o interior dos aglomerados.

Mas, embora se pretenda ver excluída a travessia dos aglomerados urbanos, a orientação não é radical. É flexível e o atravessamento, admitido, se necessário: deve processar-se de modo tão curto quanto possível e com passagens a níveis diferentes (IDEM, 1956: 9).

A orientação refere-se a uma estrada nacional concreta – a EN N° 109 – na qual a DGSU pretende ver reduzidos os pontos de ligação com as vias existentes, isto é, a separação entre

---

<sup>399</sup> Este organismo, criado em 1944, vem substituir a Divisão de Urbanização da Direcção-Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais na coordenação e controlo da elaboração dos Planos Gerais de Urbanização. No que refere à tramitação dos planos para avaliação pela tutela, após parecerer desta Direcção-Geral, o plano passava para o Conselho Superior de Obras Públicas, para emissão do parecer final, após o qual transitava para despacho ministerial.

<sup>400</sup> Terminologia no original. Vd. Conselho Superior de Obras Públicas (1956) – **Plano Geral de Desenvolvimento da Zona Litoral Entre Espinho e Vila Nova de Gaia**. Lisboa: Biblioteca e Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas: 9.

os dois tipos de trânsito continua a dominar o discurso. O Parecer é claro: a caracterização formal da dita estrada deve processar-se de acordo com a definição da comissão responsável pela elaboração do plano, ou seja, como artéria destinada ao *trânsito rápido* (IDEM, IBIDEM).

Como se vê, os dados enquadram-se, mais uma vez, na argumentação que temos construído: a Tutela força condições que superam ou clarificam as definições de projecto.

Sobre uma outra importante via do mesmo plano – a *via marginal* – o Parecer do CSOP não mostra acreditar que, com facilidade, seja possível evitar o uso indevido pelo trânsito rápido – com graves consequências, declara-se – para separação (nos aglomerados atravessados) entre a parte residencial e o mar: apenas “(...) a adopção de dispositivos especiais (...)” (IDEM, IBIDEM) poderia obstar aos impactos negativos – expõem as mesmas páginas. Nesse sentido, o texto concretiza modos alternativos de estabelecer ligações às praias: falando, obviamente, da circulação – indo além das intenções ou determinações de projecto – o significado que estas ligações adquirem neste contexto é tanto mais amplo, quanto se mostram como resultado da procura de estabelecimento de dois mundos hierarquizados: intra e interurbano.

Mas não é tão-só neste âmbito, circunscrito, que se estabelece o campo de afirmação da Tutela. Como se disse, o Estado gosta do automóvel; pretende potenciá-lo; acresce, pois, um mais amplo papel ordenador das vias de circulação interurbana e de trânsito rápido, ambicionado quando a Tutela aborda a temática: é o que ressalta do parecer da Junta Autónoma de Estradas. Está em causa a auto-estrada Lisboa-Porto (então, ainda em estudo) e (explicitando a nossa argumentação) as palavras são claras:

“(...) deverá ser um elemento de valorização de todas as praias situadas entre o Porto de Aveiro, visto passar próximo delas e ficar com nós de acesso e saídas por alturas de Aveiro e Espinho, aproveitando-se para o efeito o cruzamento com algumas estradas nacionais” (IDEM: 10-11).

Em síntese, a afirmação mostra como a auto-estrada deve ser encarada, isto é, sublinha-a como elemento de valorização do território com que se deve relacionar.

No mesmo âmbito, vemos que a JAE manifesta reservas em relação à via definida como *parkway* e à *via marginal* (ambas no plano). E observamos que o faz com ambições dilatadas quanto ao poder da estrada no território alargado; ou seja, como modo de promover relações e interacções que se jogam para além do redesenho circunscrito de um território localizado, e nem sempre – portanto – definível como interior e urbano. A JAE declara:

“não vê inconveniente em que a estrada venha a ter a função de ‘park-way’; no entanto, enquanto não for construída a auto-estrada haverá que contar com um tráfego intenso de veículos pesados que, em geral, são desviados dos ‘park-way’. No que respeita à segunda, julga de incluir, oportunamente, na rede de estradas nacionais a ‘via marginal’, possivelmente prolongada até à praia da Nazaré” (IDEM: 11).

A conclusão afirma-se com rapidez: mais uma vez sobressai uma abordagem que aprofunda e dilata as orientações de projecto, fazendo-o para além do território urbano ou do tráfego que nele se origina.

O Conselho Superior de Obras Públicas é uma peça-chave, neste mesmo contexto: além de validar as diversas apreciações da JAE, formula importantes reparos, que clarificam o entendimento do Estado face ao papel do automóvel como organizador territorial e instrumento de vivência do espaço. Ainda quanto à EN N° 109, esse organismo afirma:

“concorda que esta artéria, até à vila de Espinho, funcione também como ‘park-way’ e, por isso, aceita que a sua largura entre as construções marginais seja, onde ainda é possível, de 100 metros (50 metros na travessia de Espinho). Nesta faixa deverão ser estabelecidas quatro faixas de rolagem, das quais duas centrais para o trânsito de passagem, dada a natureza e densidade de ocupação do território e a intensidade do tráfego da estrada” (IDEM: 15).

Nota-se uma vez mais, o desejo de potenciar os fluxos automóveis pelo território, com claro reforço das condições determinadas em projecto. No entanto, a observação dos limites do possível, volta a colocar-se como um entrave ao desenvolvimento das soluções mais arrojadas ou inventivas. A travessia de Espinho não deverá sujeitar-se, contrariamente ao

desejo manifestado em projecto, a soluções de significado mais estrito. Ou seja, O Conselho manifesta fortes reservas em relação à travessia em trincheira (com passagem superior dos restantes arruamentos cruzados), por se lhe afigurar dispendiosa. De novo, portanto, o pragmatismo e apego à realidade forçam a dimensão mais inventiva do projecto a submeter-se às dúvidas da Tutela. Ou seja, embora o Estado aja de modo assertivo no que se refere ao automóvel – segundo uma intenção clara (com claro benefício da circulação interurbana) – não o faz dogmáticamente e nunca se desprende da realidade concreta. A dimensão onírica ou especulativa ficam sempre fora do seu universo.

O conjunto das observações até aqui produzidas, apesar de se sujeitar a alguma convergência de princípios, não segue uma via única, linearmente. O Plano de Tomar é disso testemunho. De forma complexa, porque contraditória, a realidade afirma-se nesta cidade. Uma das estradas nacionais é equacionada com negação dos princípios de segmentação do trânsito inter e intra-urbano. O atravessamento da Praça do Município em direcção ao jardim municipal e à outra praça (localizada junto desta) colide com as opções de rasgamento do tecido urbano existente (na cidade histórica), por Ramos. A relativização é resultado e motivação de um caminho para evitar demolições que Carlos Ramos determina e a Tutela não deseja.

O desenho e as intenções sujeitam-se, portanto, à adaptação contextual e negam outras ambições. É a Tutela que o exprime:

“[Trata-se de] procurar apenas melhorar as condições de circulação, sanear e disciplinar a parte mais antiga com o mínimo de demolições , procurando em zona de expansão traçada com largueza e dentro de moldes actuais, orientar e desenvolver o futuro” (IDEM, 1945d: 9).

Como se vê, a adaptação a realidades concretas, patrimonialmente relevantes, coloca entraves ao movimento dos automóveis – a passagem pelo interior urbano torna-se obrigatória nas viagens pelo país. É, também, pela bitola da adaptação que o plano de Tavira é enquadrado. Tanto mais se clarifica esta convergência, quanto mais se afirmam as contradições do Parecer. O desejo de regularidade – que os arruamentos devem impor aos

talhões (segundo diz o Conselho) – é contrastante com o desejo de manutenção da área envolvente da ponte sobre o rio. O Conselho recomenda que, inversamente:

“(…) [os] troços de arruamentos existentes [apenas sejam] rectificados na justa medida do possível, sem preocupação de regularidade do traçado em planta, evitando as custosas demolições” (IDEM, 1954c: 26).

A ressalva visa as artérias marginais e o trânsito é, em consequência, equacionado de um modo bastante prosaico e pragmático. A solução é pensada sem idealizações ou transformações do tecido, como já antes em circunstâncias idênticas,

“(…) Ainda susceptível de satisfazer quanto ao descongestionamento do trânsito, conjugando-o (...) com a imposição de sentido único de circulação em algumas vias desse local” (IDEM, 1949c: 26).

A contenção das despesas é o argumento usado.

Mas o CSOP nem sempre é tão conservador e cauteloso:

“o Conselho recomenda urgência na resolução dos problemas de trânsito, que implicam o alargamento da actual ponte sobre o Girão e a construção das variantes para as estradas nacionais”<sup>401</sup> (IDEM, 1954c: 7).

Esta temática – a das infra-estruturas – é importante e força, noutros âmbitos, o Conselho Superior de Obras Públicas a pretender (uma vez mais), a superação do desenho proposto pelos projectistas.

---

<sup>401</sup> O Conselho reconhece que o prejuízo para o trânsito que advém da reduzida largura da ponte é dos que reclamam mais urgência de resolução, se não o mais urgente. Cf. Conselho Superior de Obras Públicas (1954c) – **Parecer 2158: Revisão do ante-plano de urbanização de Tavira**. Lisboa: Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas: 6.



“Afigura-se reduzida a largura preconizada para o futuro alargamento da passagem superior à via férrea (...), parecendo que seriam de considerar três faixas de rodagem em vez de duas (casos de emergência, como viaturas avariadas, passagem de viaturas de bombeiros, etc.), dada a importância desta passagem” (IDEM, 1952f: 29).

Está em causa a cidade das Caldas. O automóvel e as necessidades de circulação não podem ser interrompidas e impõem-se sobre a configuração do espaço urbano.

Estas medidas – de atenção à eficácia da circulação no exterior da cidade – conduzem a uma outra, que condiciona o desenho interno dos espaços e a vida nos mesmos, num exercício conduzido de fora para dentro e de um âmbito nacional ou regional para um outro local e mais restrito: “Quanto ao parque de jogos observa que se deve dispor de área suficiente para não prejudicar o trânsito na estrada” (IDEM, IBIDEM).

Sublinhando os argumentos que defendemos, a Direcção-Geral dos Serviços de Urbanização valida as apreciações da JAE – manifestando-se pelo cumprimento da solução indicada por esta última – e o CSOP também. Santo Tirso serve-nos de exemplo: para o Conselho “um dos problemas mais importantes a resolver no antepiano é o do trânsito”<sup>402</sup> (IDEM, 1950: 12-13). Assim,

“no traçado das variantes das estradas nacionais, 104, 105 e 204, [é conveniente] tomar em consideração as alterações sugeridas pela Junta Autónoma das Estradas” (IDEM).

---

<sup>402</sup> Segundo o CSOP, “o recenseamento geral do trânsito mostra a importância do tráfego que suporta a E.N. 105, através da Vila:  
Contagem em 24 horas:  
Veículos automóveis pesados – 232  
Veículos automóveis ligeiros – 921  
Motocicletas e bicicletas – 665”  
Conselho Superior de Obras Públicas (1950) – **Parecer 2166: Ante-projecto do plano de urbanização da Vila de Santo Tirso**. Lisboa: Biblioteca e Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas: 13.

Em síntese, o trânsito externo – o âmbito regional e nacional, portanto – mostra-se um dado de partida para pensar o desenvolvimento urbano. Pelas interações expostas e impostas, conforma um dos mais fortes princípios para desenho dos planos<sup>403</sup>.

Os argumentos sucedem-se, a demonstrar o alargamento de escala que vai enquadrar a apreciação dos fluxos – fora do âmbito estrito dos glomerados.

Também em Viseu, o traçado da *Variante* foi estudado em articulação com a JAE. E esta orientação remete para uma outra. Referimo-nos à eliminação dos pontos de conflito a partir das vias de importância menor com a artéria periférica, bem como ao cruzamento desta com as penetrações de Coimbra, Nelas e Mangualde. O texto chama a atenção para um valor de uma ordem superior, expresso segundo os mesmos princípios que se impõem com o tratamento da penetração de S. Pedro do Sul. Aqui, sobrelevam considerações sobre a largura do perfil e o alinhamento das casas nas margens do arruamento, ou seja, é imposto o cumprimento do estabelecido no Plano Rodoviário.

Chegar a esta imposição é encontrar um outro factor-chave em todo o processo. O referido plano é um instrumento fundamental na imposição de limites ou na sua dilatação, quando está em causa a apreciação do trabalho dos projectistas por parte do Estado. O Plano de Santo Tirso dá o mote ao constituir-se como possível exemplo de uma orientação tantas vezes seguida. Para a argumentação, convocamos a avaliação a que se sujeita pela Junta

---

<sup>403</sup> Com a mesma abrangência territorial, em relação a Braga este departamento do Estado dirá: “Julga finalmente o Conselho que muito conviria, paralelamente, proceder-se ao estudo de um plano regional abrangendo os conselhos de Braga e limítrofes, especialmente os que possam ter mais vincada influência no desenvolvimento económico e demográfico da cidade”. Idem (1945g) – **Parecer 1658: Anteprojecto do plano de urbanização de Braga**. Lisboa: Biblioteca e Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas: 31.

Neste âmbito, julgamos adequado convocar o exemplo de Felgueiras. A apreciação do seu plano mostra uma outra forma de condicionamento regional: de interacção de um aglomerado de importância superior, sobre outro menos relevante.

“Já o Conselho se tem pronunciado sobre a vantagem de que os estudos de urbanização dos diferentes aglomerados sejam quanto possível coordenados por estudos mais amplos de ordem regional. Concorde pois com a sugestão da Direcção Geral dos Serviços de Urbanização quando se refere ao facto do crescimento da Vila de Felgueiras poder ser afectado pelo de qualquer outro centro do mesmo conselho, nomeadamente Lixa que sob o aspecto comercial se mostra mais importante do que Felgueiras.” Idem (1946c) – **Parecer 1720: Projecto do plano de urbanização da vila de Felgueiras**. Lisboa: Biblioteca e Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas:7.

Autónoma de Estradas (no Parecer do CSOP). Embora (de modo geral e no que respeita às estradas nacionais) a JAE concorde com as soluções propostas, recomenda correcções. São alterações que se reportam à sujeição do traçado da *variante* às estradas nacionais.

“[Este] organismo julga ainda conveniente que os perfis transversais a adoptar para estas variantes se integrem nos perfis-tipos constantes do Decreto-Lei 34.593 – Plano Rodoviário [de 1 de Maio de 1945]” (IDEM, 1950: 11).

Portalegre confirma o mesmo tipo de sujeição, com vínculo a todas as estradas de dimensão *supra* local:

“(…) não deverá deixar-se de tomar na devida conta o alargamento de todas as artérias da cidade constituídas por estradas nacionais de harmonia com as novas características fixadas no plano rodoviário, aprovado por Decreto-Lei nº 33.916, de 4 de Novembro de 1944” (IDEM, 1945c: 12):

Matosinhos sublinha a tendência. A partir do julgamento sobre o esquema das *grandes vias de comunicação*,<sup>404</sup> fica expresso o imperativo de consulta à Junta Autónoma das Estradas. Superando a obrigatoriedade de emissão de parecer sobre as alterações que o plano prevê nas estradas nacionais, o CSOP pretende “(…) que o problema fique integrado devidamente no plano rodoviário recentemente aprovado” (IDEM, 1945b: 18).

No reconhecimento do papel fundamental da JAE e do Plano Rodoviário, Matosinhos apresenta-se como outro foco de atenção. Para o Conselho, o parecer daquele organismo e a sujeição ao Plano Rodoviário são irrevogáveis. Comprovando a importância de uma dimensão *supra* local, regional e nacional, no que ao trânsito automóvel diz respeito, o Parecer do Conselho Superior de Obras Públicas é inequívoco:

---

<sup>404</sup> Terminologia no original. Vd. Idem (1945b) – **Parecer 1610: Plano de urbanização da Vila de Matosinhos**. Lisboa: Biblioteca e Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas: 18.

“no que respeita ao esquema das grandes vias de comunicação reconhece-se também a lacuna de ter sido fixado sem previamente ser consultada a Junta Autónoma de Estradas, o que parece indispensável a fim de não só se pronunciar sobre [sic] as alterações que se propõe se introduzam nas estradas nacionais como também ainda para que o problema fique integrado devidamente no plano rodoviário recentemente aprovado” (IDEM: 18).

Alargando o condicionamento dos planos para além do cumprimento do Plano Rodoviário, o CSOP declara de um modo doutrinário:

“É na realidade incontestável que um plano de urbanização, embora de objectivo local, não deve circunscrever-se aos limites convencionais do aglomerado populacional a que diz respeito. Pelo contrário deve preocupar-se em primeiro lugar com as características e as condições de evolução futura da região – considerada como zona de influência do referido aglomerado – na medida em que tal evolução possa condicionar o plano local ou lhe deva ser subordinado.

Uma interpretação ampla deste princípio conduziria a integrar sistematicamente os planos de urbanização locais em planos regionais e estes em planos nacionais, uns e outros a estudar antecipadamente”<sup>405</sup> (IDEM, 1947: 47).

Dir-se-á, complementarmente, que o posicionamento do Conselho Superior de Obras Públicas se divide segundo uma antinomia notória. Esta expressa-se nos procedimentos adoptados para as áreas novas – mais ousados – e, em contraste, nos que visam as áreas

---

<sup>405</sup> Dando mais vigor ao afirmado, o Conselho vai mais longe, colocando a ênfase nos efeitos perversos do não cumprimento de princípios tidos como fundamentais.

“Sob o ponto de vista mais restrito – e nesse sentido se orientam aparentemente as considerações do Autor – é indispensável que o plano de urbanização, embora de natureza local, envolva uma zona em torno do aglomerado, sujeita à mesma legislação urbana, a qual deverá ser suficientemente ampla para proteger o desenvolvimento daquele aglomerado.

São abundantes os exemplos de insucessos a que pode conduzir a não satisfação deste princípio.

Na própria capital do país se verifica que as disposições disciplinadoras da urbanização da cidade, pelas forças das circunstâncias só operantes no interior dos seus limites administrativos, tiveram como consequência imediata o crescimento anormal e anárquico das zonas populacionais periféricas, não atingidas pelas referidas disposições, criando graves compromissos para a urbanização da própria cidade e para o seu desenvolvimento futuro.”

Idem (1947) – **Parecer 1774: Ante-projecto do plano de urbanização de Évora**. Lisboa: Biblioteca e Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas;

existentes. Em Faro<sup>406</sup>, esta realidade é paradigmática. Para as primeiras, as palavras do Conselho são de total concordância em relação ao traçado visto que “(...) a sua composição se desenvolve com largueza, integrando-se de uma forma bem equilibrada no traçado geral do plano” (IDEM, 1946a: 19). A estas palavras – entusiasmadas, adivinha-se – sucede-se a censura ao restante traçado. Classificado como 2º grupo de arruamentos, é rejeitado:

“não merece ao Conselho a mesma concordância, visto a solução adoptada implicar a reforma quási total da cidade, e quanto a alguns deles a demolição de recentes construções não figuradas na planta” (IDEM: 19).

A transformação proposta é radical e implicaria uma reforma da cidade que a tornaria irreconhecível. Assim, as palavras surgem na procura de fazer doutrina:

“julga-se que a atitude dos autores dos planos de urbanização, perante os núcleos antigos das povoações, deverá ser, independentemente do carácter arquitectural ou pitoresco a manter, o evitar por inoportáveis, profundas remodelações; as largas realizações em moldes modernos e racionais devem de preferência ser reservadas às zonas de extensão” (IDEM, IBIDEM).

O reparo é da Direcção-Geral dos Serviços de Urbanização, mas recebe o total assentimento do Conselho Superior de Obras Públicas: “o Conselho concorda absolutamente (...)” (IDEM, IBIDEM).

Com o Plano de Castelo Branco, o CSOP vai mais longe nas apreciações. Expressa-o através da censura ao modo como o Autor transcende a realidade da cidade.

“A urbanização dele resultante (...) não parece estar bem integrada nas necessidades reais do aglomerado, excedendo-as de certo modo (...)” (IDEM, 1946b: 8).

---

<sup>406</sup> Vd. nota 393.

As palavras julgam o resultado de demolições em que entram princípios estéticos e a rectificação de arruamentos. O acerto da composição e a procura do equilíbrio estético são refutados como motores de transformação em si mesmos, concluímos.

Na recusa das propostas consideradas desajustadas, sobreleva a consciência da dificuldade de levar à prática propostas incompatíveis com os recursos municipais. De facto, esta representa, uma outra preocupação, permanente, na apreciação dos planos. Trata-se de uma manifestação de realismo que se descola do tom mais especulativo ou ensaístico usado pelos autores<sup>407</sup>.

A adequação dos planos à realidade, faz entrar, nos factores de condicionamento estatais, excepções à determinação de conduzir o trânsito interurbano pelo exterior dos aglomerados. Não se trata da negação da argumentação produzida até aqui, mas de reforço de uma outra, que destaca o realismo e a parcimónia a que o CSOP força todo o processo. Recorremos a Felgueiras para o desenvolvimento desta linha de pensamento. A solução proposta (pelo Autor) para lidar com dificuldades no desvio da estrada nacional (Nº 207, Porto-Fafe) consubstancia o desenho de uma alameda de “(...) protecção atenta à intensidade do tráfego que percorre” (IDEM, 1946c: 5). De facto, a medida merece a concordância da Tutela e, pelo facto, serve os argumentos usados. Na verdade, o CSOP reconhece as dificuldades orográficas e o elevado custo que implicaria uma outra solução, pelo que aceita a solução do Projectista e contraria os seus próprios princípios orientadores<sup>408</sup>.

---

<sup>407</sup> Quanto a esta circunstância, a Marinha Grande é um exemplo maior. As palavras do CSOP são claras e reproduzimo-las para objectivar a ideia.

“Reputa o Conselho essencial que nesses estudos se atenda, com o maior cuidado, à fixação sucessiva dos sectores a urbanizar, para que não se vá construir grande extensão de arruamentos com todas as necessárias instalações de águas, esgotos, luz, etc., facilitando a dispersão das construções, de que resultam despesas de conservação e manutenção absolutamente desproporcionadas em relação às populações e consequentes recursos do Município. É o caso a que se refere criteriosamente o parecer da Comissão de Revisão quando diz: ‘a extensão constitui em si um encargo que absorve parte muito importante do rendimento municipal, que assim diminui a já insuficiente possibilidade de este organismo melhorar as condições de vida do aglomerado existente’.” Idem (1948a) – **Parecer 1940: Ante-plano de urbanização de Marinha Grande**. Lisboa: Biblioteca e Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas: 6.

<sup>408</sup> Em Celorico de Basto, a solução é idêntica, face às dificuldades orográficas e a “substituição do troço da E.N. 210, do lado sul, [é feita] por uma ampla avenida (via A) com duas faixas de rodagem de 5 m, separadas por uma zona verde de 2,0 m de largura e com passeios de 3 m”. Idem (1948c) – **Parecer**

O aproveitamento máximo dos arruamentos existentes, também imposto pelo CSOP, contra extensões motivadas pelo gesto compositivo e racional, é, adicionalmente, uma outra face da mesma orientação<sup>409</sup> e um dado a favor do que se afirma.

“não deve, também, esquecer-se que conservar quanto possível as ruas existentes é concorrer para que nos aglomerados se mantenha o seu carácter local devendo-se portanto, mesmo quando as próprias exigências do trânsito impuserem a sua profunda modificação, procurando evitá-la recorrendo-se inclusivamente à solução da circulação em sentido único” (IDEM: 11).

Impõe-se, portanto, oposição a um ambiente urbano de ruptura com o passado e a tradição: trata-se de mais uma característica da antinomia que separa a Tutela e os projectistas.

Este âmbito não escapa a desabafos ou desculpabilização por parte dos projectistas, denotando mal-estar com o condicionamento das propostas. Paulino Montez serve-nos de exemplo. Reproduzimos as palavras com que se exprime no Plano para as Caldas da Rainha: “foi em obediência a indicações recebidas superiormente, que a nova artéria se projectou com largura muito menor” (MONTEZ, 1949a: 99). Como a frase deixa antecipar, o plano é resultante de um conflito. O confronto exprime-se através da nova artéria traçada entre o Largo da Estação e o Centro administrativo. Montez tenta, aí, hipóteses de afirmação de um programa urbano, segundo motivações que lhe são próprias, mas que não são encorajadas. Age para além do real, segundo a idealização de um cenário desejado a que o automóvel, sem dúvida, confere medida. O poder político, esse, não se alinha com as

---

**1987: Ante-plano de urbanização de Celorico de Basto.** Lisboa: Biblioteca e Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas: 9.

A medida colhe, também, o assentimento do Conselho que refere que “O problema da circulação através do aglomerado, que premissas da topografia do terreno restringem a uma solução local, foi resolvido por forma satisfatória.” IDEM: 15-16.

<sup>409</sup> Esta orientação é muito clara no que diz respeito a Felgueiras.

“(…) no plano definitivo e justamente dentro do critério base estabelecido deve ser cuidadosamente tratado o que se refere a arruamentos, por forma a permitir o maior aproveitamento possível dos existentes, tal como indica a Direcção Geral dos Serviços de Urbanização.” Idem (1946c) – **Parecer 1720: Projecto do plano de urbanização da vila de Felgueiras.** Lisboa: Biblioteca e Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas: 8.

mesmas ideias: o realismo convocado ou a reacção contra alterações de sentido demasiado violentas refreiam o Autor.

Outros factores são alinhados como coadjuvantes para firmar a ideia da Tutela (mantendo, todavia, a circulação ou o automóvel como agentes motivadores). Desta vez afirmam-se com influência dos equipamentos ou das actividades, para moldar ou influenciar a face dos aglomerados. A Marinha Grande serve-nos de exemplo. Está em causa a apreciação que o CSOP faz da necessidade de previsão de expansão da zona Industrial – Isto por um lado – e – por outro – o juízo quanto à relevância de articulação entre a JAE e a Comissão das Construções Hospitalares.

“(…) [Pretende-se] evitar que quando se venha a dar um importante desenvolvimento industrial se tenha de fazer o abastecimento e distribuição através da vila” (CSOP, 1948a: 7).

Deseja-se, também, que as necessidades hospitalares e a sua localização se conjuguem com a “(…) solução definitiva para a circulação envolvente da vila (…)” (IDEM, 1948a: 9).

A separação de mundos, em Leiria, determina que o trânsito e estacionamento associados à utilização do estádio não colidam com a circulação interurbana. A medida que o CSOP refere no Parecer obriga a determinar a estrutura de circulação interna da cidade de modo diferente do da proposta inicial (CSOP, 1949b: 36-37). O mesmo se passa, quando é referido o estacionamento de viaturas na dependência da estação rodoviária, que não deverá colidir com o trânsito de passagem pelo local de implantação deste equipamento (IDEM: 49). São questões de menor importância no universo de apreciação dos planos, de qualquer forma, colocam, uma vez mais – e como até aqui – a tónica na necessidade de hierarquização do tecido urbano, de modo a respeitar este princípio base, sempre colocado pelo CSOP.

No exposto está em causa, sobretudo – como temos sublinhado –, preocupações quanto à independência e eficácia do tráfego. Neste domínio, a Tutela faz uso de uma terminologia que é, por si só, significativa. Vêmo-la como resultado de uma apreciação optimista,



certamente moldada pela percepção da circulação para além da objectividade e que, por esse tipo de valoração, enfatiza o automóvel como um dado fundamental na organização do território e coloca para além da função ou importância imediatas. As palavras são claras e recorremos a Celorico de Basto para consolidar a argumentação<sup>410</sup>.

“[O Conselho afirma] preocupações manifestadas quanto à localização do mercado que deverá assegurar proximidade e ligação às principais vias de comunicação, mas sem prejudicar o desenvolvimento da *circulação rápida*” (IDEM, 1948c: 17).

E, no mesmo âmbito, acrescenta que “a localização do novo centro se saúde deve respeitar afastamento às *artérias de maior tráfego*” (IDEM: 19).

Num e noutro caso os equipamentos devem preservar ou defender-se das correntes de tráfego mais intenso, na procura de valorização evidente do automóvel e preservação da vida, afastando-a – à vida – de uma visão deste veículo certamente mais fenomenológica do que literal. O facto determina convergência com os autores<sup>411</sup>, que não é suficiente,

---

<sup>410</sup> Tal como ocorre com Faro o plano está fora do âmbito dos casos de estudo, mas invocamo-lo pelos mesmos motivos: a objectividade da descrição justifica que rompamos a circunscrição definida e alarguemos o perímetro do discurso ao anexo III. Vd. anexo III: 75.

<sup>411</sup> Outros julgamentos também impõem medidas transformadoras no espaço dos aglomerados e evidenciam uma aproximação entre os dois lados: Estado e projectistas. Referimo-nos tanto às diversas imposições que as câmaras municipais, bem com a Direcção-Geral dos Serviços de Urbanização, julgam imprescindíveis para uma vida normal, correcta e adequada ao tempo. Estão em causa transformações nas ruas que visam, tanto correcções de alinhamentos, como alargamentos, deslocação de ruas ou correcções de perfis. Salientamos que essas medidas ocorrem, esmagadoramente, com referências concretas à circulação automóvel. Ou seja, o automóvel é sentido como um factor de transformação da vida e, nesse sentido, o espaço, dizem as autarquias, também, tem de adequar-se e transformar-se.

No entanto, apenas em Évora e Viseu encontramos passagens demoradas e atentas quanto à definição de um conceito que vise a estruturação das vias do interior urbano.

Em relação à primeira cidade, é dito “o Conselho gostaria de ver mais bem marcada a hierarquia das vias, e que nelas fosse bem patente a satisfação da finalidade fundamental.” Idem (1947) – **Parecer 1774: Ante-projecto do plano de urbanização de Évora**. Lisboa: Biblioteca e Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas: 21.

A afirmação é realizada após serem caracterizadas, com recurso às próprias palavras do Autor (citado no parecer), as opções base do plano, e é demonstrativa de uma vontade de ver cada uma das vias definida de acordo com um contraste claro, determinado pelas funções que repeitam e deverão cumprir.

Em relação ao segundo caso – Viseu – e no que diz respeito ao centro da cidade, tão-pouco se produz concordância com os níveis mais levados do Estado: são expressas reservas quanto ao esquema arterial em volta da Sé. Isto envolve o CSOP, tanto no que se refere à viabilidade da operação, tanto quanto ao

contudo, para ler uma sintonia global que una Estado e projectistas. Procuraremos perceber as diferenças.

A distância entre a Tutela e os arquitectos / urbanistas é grande – como lemos no conjunto dos argumentos. Os primeiros têm um desejo de transformação e afirmação de um mundo inteiramente diverso; a segunda é favorável a modificações executadas com parcimónia, com respeito pela tradição e valores locais e pela exequibilidade das propostas. Sublinhamo-lo ao assinalar outros argumentos do Conselho:

“De facto interessa, que se procure (...) prever e ordenar sem que para isso, se estabeleçam directrizes de grandiosidade na maior parte dos casos, incompatíveis com os recursos, e necessidades locais” (IDEM, 1946c: 70)<sup>412</sup>.

---

seu faseamento. Em todo o caso, estas cautelas que se manifestam em relação à zona histórica não são as mesmas que se expressam no que refere a outras zonas e matérias. O liceu e o edifício do Quartel de Infantaria 14 são o alvo da oposição. Em ambos os casos, o edificado é sujeito à primazia e eficácia da circulação, contra o sossego e importância patrimonial, defendidos pela Câmara Municipal. Segundo é invocado, no primeiro caso, as alterações de sentido no espaço urbano, fazem afastar o trânsito interurbano do edifício escolar, segundo uma alteração funcional que determina que nesse local e encostado ao seu muro circule, tão-só, trânsito intra-urbano; no segundo caso, o CSOP não encontra motivos para condicionar a urbanização e a circulação automóvel. A argumentação é a de o antigo convento se encontrar em mau estado de conservação e de a capela que lhe está próxima ser de “modéstíssimo valor arquitectónico” Idem (1952a) – **Parecer 2216: Ante-plano geral de urbanização de Viseu**. Lisboa: Biblioteca e Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas: 32.

Com argumentos objectivos ou não, o que ressalta e nos interessa, nestas linhas sobre Viseu, é uma afirmação do Estado Central contra a Câmara, em convergência com as opções de desenho do Projectista. É relevante considerar que esta atitude se revela, também, no que diz respeito ao trânsito intra-urbano. A Câmara Municipal condena reiteradamente os rasgos mais ambiciosos, como testemunha, aqui, a ligação entre a zona alta e baixa da cidade. Mas o Conselho refere a utilidade de alargamento da ligação em causa para 18 metros, sem ter em conta a necessidade de demolição de um edifício considerado com valor elevado pela autarquia.

De qualquer forma, tanto no que diz respeito a esta última cidade, como em relação a Évora, não estamos face a argumentos ou factos que influenciem decisivamente o processo que vimos relatando. Fica o testemunho de dados com uma relevância menor face a todo o restante enquadramento.

<sup>412</sup> A afirmação refere-se a Felgueiras. A sua importância transcende a do aglomerado, como uma opinião que se lê mais abrangente e, por essa via, doutrinária, permite posicionar a Tutela face aos projectistas. Cf. Idem (1946c) – **Parecer 1720: Projecto do plano de urbanização da vila de Felgueiras**. Lisboa: Biblioteca e Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas.

Mesmo em território de pequena dimensão e visando transformações muito circunscritas, a atitude da Tutela mantém-se. Convocamos o plano para o Bombarral, para o evidenciar: “o problema da circulação interurbana considera-se assim resolvido por forma eficiente com esta solução que apresenta, em relação à variante por nascente da vila, as vantagens de ser mais curta, determinar um menor movimento de terras, exigir apenas uma modesta obra de arte, [e] ser mais económica.” Idem (1949a) – **Parecer 1999:**

Santa Cruz dará uma boa síntese das orientações-chave do processo. O Parecer do Conselho Superior de Obras Públicas, ao ordenar a revisão do plano<sup>413</sup>, dá a chave de leitura.

“[Pretende-se] estruturar a expansão do aglomerado segundo um dispositivo de vias principais de circulação local devidamente articulado com a nova penetração rodoviária da variante à E.N. 247-2 e que evite o excessivo alargamento dessa expansão para terrenos muito afastados da linha da costa” (IDEM, 1966: 1-2).

Para além do óbvio, está em causa uma forma urbana que responda a anseios de ordem e racionalidade que não radiquem na procura de modelos ou formas urbanas apriorísticas ou *ideais*.

Validando a argumentação defendida e ampliando-a, recorreremos ainda a Santa Cruz, embora a outro parecer, anterior.

Fazendo julgamento sobre o traçado da *variante* proposta, o CSOP considera-o completamente improcedente: refere que a falta de ligações adequadas à nova expansão obriga a circulação a fazer-se “(...) pelos acanhados arruamentos do núcleo central existente (...)” (IDEM, 1959: 11); que a extensão excessiva e periférica desse traçado condiciona uma expansão urbanística numa “(...) área (...) fora da escala da localidade” (IDEM: 12); e que o número de cruzamentos é marcadamente excessivo. Em consequência,

“(...) a rede de arruamentos secundários é muito extensa e nem sempre oferece possibilidade de aproveitamento económico das suas margens, como seria conveniente” (IDEM, IBIDEM).

À falta de realismo, juntam-se outros factores para inviabilização da aprovação da solução:

---

**Ante-plano de Urbanização do Bombarral.** Lisboa: Biblioteca e Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas: 3.

<sup>413</sup> O primeiro ante-plano foi elaborado em 1949 e, acrescido de mais elementos, foi datado de 1956; Em 1959 foi apreciado pelo Conselho Superior de Obras Públicas, que o considerou necessitar de revisão. Vd. Idem (1966) – **Parecer 3444: 2ª Revisão do ante-plano director da Praia de Santa Cruz.** Lisboa: Biblioteca e Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas: 1.

“a supressão de alguns arruamentos existentes afigura-se pouco viável, ponderadas as dificuldades de garantir as serventias que constituem ou de, como alternativa, proceder a expropriações dispendiosas” (IDEM, IBIDEM).

Ou seja, a composição, mais determinada por opções de desenho que por ligação à realidade, cai pela base, sujeita que é à rejeição do Estado Central. Em síntese, em Santa Cruz aparece condensada toda a argumentação e motivação da Tutela no que ao programa de planeamento diz respeito, isto em matéria de circulação e de condicionamento da vida e do tecido urbano a partir do automóvel.

Motivamo-nos, complementarmente, a convocar a cidade de Leiria. O problema do atravessamento pela estrada nacional (EN N° 1) encoraja o projectista na adopção de uma solução recorrente noutros planos, geralmente merecedora da concordância do CSOP e do ministro das Obras Públicas<sup>414</sup>. Em Leiria, porém, a ideia de construção de uma *variante*, pelo exterior do aglomerado, funcionando como limite do crescimento futuro e como artéria envolvente não é consensual e leva o Conselho a uma afirmação da maior importância. Teremos, em primeiro lugar, de perceber o contexto que a motivará.

Desde logo, as reservas colocadas na apreciação da proposta incidem sobre a falta de cumprimento do Plano Rodoviário e o que este determina para itinerários principais. Está em causa o perfil longitudinal, sujeito a um declive inaceitável e, portanto, comprometedor da solução, impugnada pela Câmara Municipal, pela Junta Autónoma de Estradas e pela Direcção-Geral dos Serviços de Urbanização.

A proposta alternativa que surge pela mão daqueles organismos consubstancia-se a partir da adopção de um arruamento citadino (Avenida Marquês de Pombal) e na sua adaptação “(...) à (...) dupla função do troço de um itinerário principal e de artéria urbana de uma zona caracterizadamente residencial” (IDEM, 1949b: 33). A solução baseada no argumento de que é mais barata do que a original, de que representa “(...) todas as vantagens de ordem económica para o país (...)” (IDEM, IBIDEM) – motivação principal para sua concepção –

---

<sup>414</sup> Cf. Idem (1949b) – **Parecer 2028: Ante-plano de urbanização de Leiria**. Lisboa: Biblioteca e Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas: 31.

é, porém, combatida pelo Projectista. Este manifesta-se contrário a uma proposta que adopta a construção de duas vias secundárias, ladeando a Avenida, destinadas a separar o trânsito de origem local, bem como o movimento de peões, e a evitar que ambos utilizem o arruamento principal. A sua oposição é susceptível de sensibilizar o CSOP: segundo refere, o custo envolvido é desajustado e será melhor que nada se faça, pois, segundo defende antecipando a evolução urbana, os inconvenientes que se pretende combater manifestar-se-ão de novo com a proposta baseada no atravessamento do aglomerado (IDEM: 34).

É a partir dessa linha de raciocínio que sairão argumentos decisivos.

“O Conselho, ponderados todos os prós e contras das duas soluções em exame (...); convicto, por um lado, de que em matéria de urbanização não pode haver princípios rígidos, aplicáveis independentemente das características intrínsecas do meio; e verificando, por outro lado, que no caso de Leiria as condições topográficas dificultam profundamente a adopção de soluções ideias e as condições turísticas podem não desaconselhar, antes pelo contrário, a travessia da cidade pelo trânsito interurbano, sobretudo o de viaturas ligeiras, levando assim, insensivelmente, os viajantes a deterem-se por algum tempo na apreciação das belezas da cidade e a servirem-se dos seus hotéis e restaurante; entende que o problema do atravessamento de Leiria pela E.N. 1 pode, com vantagem, resolver-se em duas fases.

Na primeira adoptar-se-á para a travessia o traçado que engloba a Avenida Marquês de Pombal, sem passagens superiores nem artérias secundárias a ladeá-la, mas dando-lhe um perfil que satisfaça a sua função de troço de um itinerário principal e munindo-a de um perfil transversal capaz de preencher ampla e simultaneamente [sic] a dupla função de artéria inter e intraurbana que lhe ficará cabendo no aglomerado citadino.

Não parece que se exagere dizendo que duas ou três décadas a solução satisfará cabalmente as necessidades de Leiria e os imperativos do trânsito sobre a grande via de comunicação Lisboa-Porto. Quando, porém, se verificar que começa a não satisfazer umas e outros, será ocasião de pôr em prática a segunda fase, isto é, de estudar e construir uma variante de mais larga envergadura (...)” (IDEM: 34-35).

Em toda a citação salientam-se três juízos fundamentais: o posicionamento da Tutela perante o urbanismo é elástico e sem modelo; há factores mais importantes para a conformação do território do que a adopção de princípios universais e genericamente

aplicáveis; a caracterização do tráfego como *grande circulação* e *circulação rápida* é uma efabulação que as palavras acima desmentem. A terminologia exprime um olhar, uma forma de pensar que é susceptível de ser posta em causa perante a realidade e a necessidade pragmática de intervenção. Estamos, claro, num campo de oposição aos projectistas. Estes são muito mais dogmáticos: embora motivados pelos mesmos critérios fenomenológicos – pela forma como a realidade é captada e não pela realidade em si mesma, objectiva –, não se vergam perante o realismo ou o pragmatismo referido.

Acrescidamente, não são admissíveis – lemos no posicionamento do CSOP –, desfaseamentos temporais de 20 ou 30 anos – por antecipação – para imprimir ao território as marcas de utilização pela lógica do automóvel, sendo esta uma outra conclusão relevante no modo de observar a construção territorial, no âmbito da oposição em questão.

Numa outra esfera, encontra-se a interacção do automóvel com o caminho-de-ferro: convocamo-la por introduzir uma outra divergência fundamental com os projectistas (falamos, ainda, do âmbito das circulação interurbanas). Aqui, numa outra camada do problema, identifica-se um combate ao corte das linhas de circulação automóvel por parte das linhas férreas: como é referido para Espinho – vila onde esta orientação mais se faz sentir – “o atravessamento da linha por veículos [é] extremamente prejudicado pela circulação de comboios (...)” (IDEM, 1954b: 51).

A solução apontada pela Tutela, como mais conveniente e em alternativa ao projecto, determina a deslocação da linha férrea para Nascente do aglomerado, anulando as passagens de nível que cortam a circulação automóvel e o tecido urbano: seria, assim, permitida a unidade física e a continuidade dos fluxos e do movimento ao volante. A medida é acompanhada da proposta de enormes alterações viárias em estradas nacionais<sup>415</sup> – ligadas à concomitante deslocação da EN N° 109 também para Nascente da linha férrea – e, assim, confirma – em si mesma e com as suas implicações – a determinação para que a acção se faça com garantias de integridade para a circulação automóvel, ou seja, segundo uma lógica

---

<sup>415</sup> Cf. Idem (1954b) – **Parecer 2487: Ante-plano de urbanização de Espinho**. Lisboa: Biblioteca e Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas: 32-32.

sistémica: comboio, estradas nacionais e âmbito local são equacionados em simultâneo. E esta é uma visão que os diversos autores não podiam manter, mas que, recorrentemente, está presente nas apreciações da Tutela. É frequente serem feitos reparos à necessidade e importância de se considerar a realização de planos de incidência regional (aliás, os Planos Rodoviários de 1944 e de 1945 sublinham a limitação do pensamento camarário, nesse mesmo âmbito<sup>416</sup>). O facto muda o enfoque. O automóvel entra aí numa camada supra local e segundo um âmbito que escapa à lógica circunscrita da encomenda dirigida aos autores. Este outro vínculo, até por isso, implica um apego à realidade incontornável: o mapa a que o Estado se sujeita é diverso, assimétrico, segundo muitas variáveis. A sujeição a modelos apriorísticos afastar-se-ia, portanto, da lógica e do sentido de qualquer operação que se desejasse consequente.

O realismo é, com efeito, sem negar um desejo de transformação da geografia urbana nacional, o campo de actuação da Tutela. O Estado move-se nas margens de discursos que constroem narrativas convenientes ao desenho, mais do que possibilidades de actuação. Diante dos decisores passam fluxos de ideias ou argumentos que se pretendem auto-legitimar. De Gröer, com o Plano de Évora, ilustra o contraste e o argumento. As capacidades de previsão surgem ultrapassadas, para privilegiar a intuição ou mesmo uma escolha arbitrária. O CSOP constata:

“na falta de dados mais precisos, o Autor vai buscar às indicações de ‘numerosos urbanistas’ os números médios representativos da distribuição da população por classes sociais, de 10%, 25% e 65% correspondentes respectivamente às classes abastada, média e operária. (IDEM, 1947: 13).

---

<sup>416</sup> Ambos os documentos referem a limitação de encarar o território, mormente as vias de comunicação e, consequentemente, o campo de actuação do automóvel, de modo demasiado limitado.

“Seguem-se as estradas municipais, que dizem respeito a um ou mais concelhos, devendo haver na sua classificação a preocupação de constituir percursos de certo interesse económico. Contraria-se, assim, o mau hábito de os diferentes municípios só pretenderem obras dentro dos respectivos concelhos, sem se importarem grandemente com as ligações interconcelhias e de interesse geral.”

Decreto-Lei nº 33:916, de 4 de Setembro de 1944: 191. Vd. Imprensa Nacional (1944) – **Legislação Portuguesa – Colecção Oficial**. Lisboa: Imprensa Nacional;

Decreto-Lei nº 34:593, de 11 de Maio de 1945: 279. Vd. Imprensa Nacional (1945) – **Legislação Portuguesa – Colecção Oficial**. Lisboa: Imprensa Nacional.

Porém, o CSOP afasta-se dessas impressões e exige mais certezas e rigor:

“tais percentagens hão-de variar de caso para caso entre limites muito afastados segundo as características próprias do aglomerado populacional, pelo que se não afigura ao Conselho satisfatória a adopção de números médios admitidos por outros urbanistas” (IDEM: 51).

Esta posição de princípio afasta, sublinhamos, projectistas e Tutela e comandará muitas das divergências. O Estado rejeita especulações.

Coimbra ajuda a perceber o contexto. O Parecer que avalia o plano desta cidade contém uma referência realizada pela Divisão de Urbanização. Esta considera-o elogiosamente.

“ Diz-se (...) que o plano é incontestavelmente um trabalho de mestre [que] patenteia uma solução equilibrada, justa e económica, a par, portanto, de um conhecimento técnico profundo (...)”.

A consideração (de relevância a reter) é realizada no âmbito de uma outra que salienta a vantagem de “(...) tornar independente o grande trânsito de Lisboa-Porto, canalizando-o por uma artéria própria que não atravessa a cidade (...)” (IDEM, 1945a: 1). Ou seja, conhecimento, talento, competência, são associados à resolução, adequadamente, dos problemas de trânsito segundo as novas exigências, mas com parcimónia e contenção de custos.

Segue-se uma outra afirmação que complementa o que se disse. O texto salienta um dado considerado raro nos outros planos, dado esse que, uma vez mais, coloca em relevo a cidade de Coimbra: “(...) o seu Autor revela sentido dos valores artísticos em jogo (...)” (IDEM: 2). Isto é dito para conduzir a uma outra observação, demonstrativa dos valores importantes para a Tutela e que marcará, talvez, a mais profunda das divergências, base de todas as demais: “(...) respeito da natureza e da tradição” (DE GRÖER apud IDEM, IBIDEM).

É significativo que o Autor em foco seja de Gröer, que – lê-se – protagoniza uma acção cara para a Tutela; mas se aqui é destacado, será posto em causa por motivos semelhantes como significativamente teremos oportunidade de constatar.



O mesmo plano, desmistifica muitas ideias que amiúde se têm ouvido sobre a figura de de Gröer. Este é reiteradamente salientado como uma figura grada do Regime, fiel interpretador e materializador das ideias do Estado Novo, em matéria de cidade. Nada de mais incompleto. Como vimos atrás, as discordâncias sobrevêm com o significado e conformação urbana da Avenida de Santa Cruz. Nem sempre de Gröer afirma princípios em que a Tutela se reconhece: tradição não quer, apesar de tudo, dizer imobilismo ou *pastiche*. Sobre o assunto, o CSOP manifesta-se contra a determinação do Autor. Este declara:

“(...) nas novas zonas arqueológicas as novas construções devem ser nos estilos históricos existentes nos respectivos bairros (...)” (IDEM: 104).

O Conselho prefere outra via. Em defesa de novos valores, preconiza um “(...) estilo que se harmonize com as construções antigas (...)” (CSOP, 1945a: 2). O CSOP pretende evitar “(...) que se vá exigir a construção de casa no estilo arcaizante ou anacrónico dos últimos decénios do Século XIX (...)” (IDEM, IBIDEM) e, em contraste, afirma o caminho:

“(...) [que seja possível os] architectos poderem experimentar o seu talento na criação de obra moderna e original a par dos monumentos da antiguidade, sem a mais leve desarmonia”<sup>417</sup> (IDEM, IBIDEM).

No capítulo dos modelos que, obviamente, influenciam a visão sobre a cidade pretendida, é aberta outra brecha entre Estado e projectistas.

Vimos atrás que o conceito de *Unidades de Vizinhança* é encarado como a via para a organização das expansões urbanas. Esta escolha, desenvolvida, será responsável por outras opções estruturais: a segmentação da cidade reflecte-se na separação dos grupos sociais, organizados em áreas diversas, separadas e exclusivas, sem contaminações. Mas esta visão

---

<sup>417</sup> Trata-se de uma contestação do CSOP à redacção que o Projectista propõe, através do art. 79º do Regulamento da Construção. O organismo estatal pretende, em oposição, uma outra redacção contra a “(...) errada interpretação a que aquela redacção pode dar lugar (...)” e menos atávica. Cf. Conselho Superior de Obras Públicas (1945a) – **Parecer 1605: Plano de arranjo e urbanização da cidade de Coimbra**. Lisboa: Biblioteca e Arquivo Histórico do Ministério da Obras Públicas: 104.

– a dos planos – não é acompanhada pelo Estado. Em divergência, a Tutela manifesta uma outra preferência em matéria de ocupação social do território:

“(…) unidades residenciais (...) socialmente equilibradas (...)” (IDEM, 1947: 66), o mesmo é dizer, “(....) que deve conter em si todas as classes sociais (...)”<sup>418</sup> (IDEM: 67).

Adianta o CSOP que linhas de água, vias férreas, rede de artérias principais devam constituir os limites das Unidades em questão. A ideia é simples:

“um objectivo, entre outros, é o de garantir que as crianças possam atingir as escolas sem ter que atravessar vias de circulação importantes” (IDEM: 69).

A importância que é dada a estes princípios de organização do território urbano é tão profunda, que motiva a não aprovação da organização das zonas de expansão residenciais de Évora. O CSOP “(...) recomenda que parte do plano seja revista e refundida à luz das considerações acabadas de formular” (IDEM: 70).

A refutação da opção proposta coloca em causa a convicção, geralmente divulgada e aceite, de que de Gröer teria difundido entre nós um modelo de urbanismo integralmente aceite como bom e conveniente aos interesses do Estado Português. Coimbra e Évora – ambas cidades estudadas pelo Autor – confirmam a tese.

Neste âmbito, outras afirmações são de relevância evidente.

“A importância da legislação do ‘zoning’ como arma de combate contra aos abusos e erros citados pelo Autor à ‘grande maison de rapport’ como solução de habitação (...) [é] um pouco apaixonada quando se refere sem restrições ao definhamento das crianças, ao enfraquecimento dos laços da

---

<sup>418</sup> Este posicionamento é defendido como uma tendência do momento, sustentada por inúmeros estudos contemporâneos. No texto, faz-se recurso do Relatório da *New Towns Committee* (Ministério da Urbanização Britânico – Julho de 1946) citando-o: “para que a comunidade seja verdadeiramente equilibrada, todas as classes sociais devem estar presentes. É indispensável a contribuição de cada tipo e classe de pessoas.” Idem (1947) – **Parecer 1774: Ante-projecto do plano de urbanização de Évora**. Lisboa: Biblioteca e Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas: 67.

família, à promiscuidade (...), à falta de asseio, ao contágio dos maus exemplos, e ‘à depravação gradual do indivíduo que não resiste ao espírito imoral da multidão’ (IDEM, 1947: 60).

O reparo dirige-se ao Plano de Évora, mas – como se lê – tem um âmbito de aplicação generalizável.

Quanto à cidade em questão, o CSOP é mais assertivo.

“Cabe aqui registar a objecção já levantada no relatório da Direcção Geral dos Serviços de Urbanização em relação à afirmação do Autor: ‘Na própria cidade de Évora nós vemos que desde a Idade Média a maioria das habitações têm sido unifamiliares’. Na realidade esta afirmação não é aparentemente corroborada pelos dados estatísticos. Segundo o recenseamento de 1940, havia no Conselho de Évora 2508 (42%) prédios de inquilinos e 3495 (58%) moradias (...). Segundo a dedução da Direcção Geral dos Serviços de Urbanização, que se afigura satisfatória, podem avaliar-se sem grande rigor em 38% e 62% as percentagens da população total da cidade alojada em moradias e em prédios de rendimento, respectivamente” (IDEM, IBIDEM).

Assim, “Não vê o Conselho razões suficientes para condenar a habitação colectiva de pequeno número de pisos, pelo menos quando utilizada por famílias reduzidas” (IDEM, IBIDEM). Pelo contrário, o Conselho, observa que essas famílias correspondem sempre a “(...) uma percentagem notável da população total dos meios urbanos” (IDEM, IBIDEM). Dir-se-á, acrescidamente, que a defesa do tipo de habitação corresponde a uma forma diferente de organizar a cidade, ou seja, a uma cidade mais concentrada<sup>419</sup> e, portanto, percorrida de modo diverso pelo automóvel. Em suma, os planos – também com de Gröer –

---

<sup>419</sup> Contra a dispersão o CSOP manifesta-se de modo inequívoco.

“Reputa o Conselho essencial que nesses estudos se atenda, com o maior cuidado, à fixação sucessiva dos sectores a urbanizar, para que não se vá construir grande extensão de arruamentos com todas as necessárias: instalações de águas, esgotos, luz, etc., facilitando a dispersão das construções, de que resultam despesas de conservação e manutenção absolutamente desproporcionadas em relação às populações e consequentes recursos do Município. É o caso a que se refere criteriosamente o parecer da Comissão de Revisão quando diz: ‘a extensão constitui em si um encargo que absorve parte muito importante do rendimento municipal, que assim diminui a já insuficiente possibilidade de este organismo melhorar as condições de vida do aglomerado existente’.” Idem (1948b) – **Parecer 1948: Ante-plano de urbanização de Marinha Grande**. Lisboa: Biblioteca e Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas: 6.

colocam-se mais directamente na dependência deste veículo, ao alargar os seus temas de actuação e ao aplicar os seus preconceitos.

O automóvel é, em síntese, uma peça que se sujeitará a imperativos impostos. Não romperá com o passado; não imporá um universo novo. Modernizará o existente; fará avançar o tempo; mas fã-lo-á enquanto parte de uma agenda para reformulação da cidade como entidade projectável e sujeita a um programa – o do Estado Novo – aqui e ali, contudo, mediado, subvertido ou complementado pela intervenção dos projectistas. Sem excessivos formalismos<sup>420</sup>, todavia, pesarão mais as orientações da Junta Autónoma de Estradas e a sujeição ao Plano Rodoviário Nacional – a que os projectistas sempre se submeterão –, do que rasgos mais ousados de projecto, sempre em colisão com os valores fundamentais do Estado. Basta reparar duas orientações chave deste documento, confirmadas em 1944 e reiteradas em 1945. Além das preocupações de estabelecer as ligações interconcelhias com que os municípios pouco se preocupam<sup>421</sup>, há dois outros dados que são mais demonstrativos de uma actuação que se faz de fora para dentro, com secundarização do espaço urbano. Está em causa uma matéria manipulável e transformável segundo critérios que visam dar satisfação ao trânsito de atravessamento. Neste âmbito, as feridas não são objecto de avaliação; a eficácia, sim: os cortes de 12 ou 9 metros, por sobre o edificado, mostram-se como imperativos que a qualidade ou coesão dos tecidos não consegue afastar<sup>422</sup>.

---

<sup>420</sup> A validação de factos dessa natureza é recorrente, mas vale a pena observar as palavras expressas no Pareço dirigido ao plano para o Bombarral, destacando importantes alterações levadas a efeito na sua revisão: “os traçados adoptados (...) foram profundamente alterados, desaparecendo a preocupação de ordem formal – que dominava no anterior trabalho – com a adopção de soluções, de uma maneira geral, mas aceitáveis quer propriamente sob o aspecto urbanístico quer no que respeita à segurança da circulação.” Idem (1949a) – **Parecer 1999: Ante-plano de urbanização do Bombarral**. Lisboa: Biblioteca e Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas: 15.

<sup>421</sup> Vd. nota 416.

<sup>422</sup> Nas características técnicas gerais das estradas nacionais refere-se o que aqui expomos.

“Estão previstos os casos especiais seguintes:

Nas estradas de 1ª classe, o perfil adequado à separação do trânsito em dois sentidos de circulação e a ainda o perfil de 12 metros entre guias dos passeios, destinados às proximidades e travessias dos centros urbanos. Este perfil permite o estacionamento de veículos junto de passioes e ainda o trânsito nos dois

Essa – vê-se – é a regra a partir de 1945 e após esta data os planos ficaram sujeitos a determinações que estão para além do seu domínio.

Além do estrito pragmatismo de acção (de que damos conta acima), a Tutela aceitará outras soluções – diversas –, como em Espinho, é verdade, se estas ajudarem a melhorar “(...) as condições do trânsito rápido, mediante o alargamento de perfis, separação da circulação interna, etc. (...)” (IDEM, 1954b: 20). Aceitará excepções – diremos – onde a racionalidade de adaptação aos meios financeiros locais as recomendem.

Recuperando palavras anteriores, sublinhamos que, embora o Conselho defenda a regularidade compositiva dos traçados – como norma de actuação no desenho urbano –, as palavras dirigidas ao plano das Caldas da Rainha resgatam o sentido observado para a zona envolvente da ponte de Tavira e complementam o observado atrás. Nas Caldas da Rainha, o CSOP manifesta-se contra a “(...) ‘rigidez’ imposta a certos traçados” (IDEM, 1952f: 25), o mesmo é dizer, que não concorda com o traçado regular e geométrico determinado. Está em causa um “(...) tipo de composição clássica francesa” (IDEM, 1952f: 28) e, mais uma vez, sobressai uma regulação não determinista, mas elástica, variável em função de circunstâncias concretas e sem modelo. Ou seja, o pragmatismo impera na adaptação à realidade.

A fechar, chamamos, a esta parte do texto, a caracterização dos aglomerados que apresentámos no início. Como vimos, os aglomerados mostram-se como locais onde a vida se organiza com incipiência, se considerados os modos e modelos de vida modernos. As actividades, por seu lado, não afastam a ruralidade, como marca permanente e que não é

---

sentidos. Nas de 2ª classe permite-se o perfil anterior e outros com 9 metros, entre guias, para a proximidade e travessia de centros urbanos de menor importância e que permitem o estacionamento junto de um dos passeios. Nas estradas de 3ª classe, para a proximidade ou travessia de povoações, adopta-se também este último perfil.” In Decreto-Lei nº 33:916, de 4 de Setembro de 1944: 192. Vd. Imprensa Nacional (1944) – **Legislação Portuguesa – Colecção Oficial**. Lisboa: Imprensa Nacional.

A medida é repetida no Plano Rodoviário de 1945. Vd. Decreto-Lei nº 34:593, de 11 de Maio de 1945: 280. Vd. Imprensa Nacional (1945) – **Legislação Portuguesa – Colecção Oficial**. Lisboa: Imprensa Nacional.

Sobre a classificação das estradas, Vd. Idem (1944): 194; Idem (1945): 282.

posta em causa por uma organização industrial e de serviços ainda também incipientes. Está tudo por fazer e os meios são escassos.

É verdade que o automóvel é um símbolo de progresso, também para o Estado Novo. Mas a realidade é mais complexa. A rede de estradas acompanha o estado calamitoso dos aglomerados urbanos. Em 1926, o dado é seguro.

“Em 1926 a ditadura Nacional encontrou-se em presença de uma rede de estradas completamente arruinada.

A ruína das estradas, votadas ao abandono pelas administrações transactas, havia muitos anos, ameaçava de ruína a economia da Nação.”<sup>423</sup>

Ou seja, o quadro é desfavorável a um caminho de afirmação plena do automóvel e de novos cenários de vida. As prioridades têm de ser outras. A síntese exposta torna compreensível (como foi verificado no conjunto da argumentação que desenvolvemos), que, como regra, a Tutela refreie os rasgos mais grandiosos, ambiciosos e descolados da realidade e das preexistências. Este será, quanto a nós, o maior contraste entre o Plano e o Estado e está para além do posicionamento político e ideológico. O modelo encontra-se a jusante da apreciação que condiciona a elaboração dos Planos Gerais de Urbanização. Ou seja, mesmo que o Regime se esvaziasse do conteúdo ideológico<sup>424</sup> e da carga política que

---

<sup>423</sup> Decreto-Lei nº 23:239, de 20 de Novembro de 1933: 525. Vd. Imprensa Nacional (1933) – **Legislação Portuguesa – Colecção Oficial**. Lisboa: Imprensa Nacional.

<sup>424</sup> A intervenção sobre a cidade faz, com efeito, parte de um programa de acção sobre o território, através do qual o regime se projecta. A este propósito, Sandra Vaz Costa afirma: “estamos (...) perante uma política de obras públicas que rege e determina os três tempos do homem: Passado (Restauro de Monumentos); Presente (Equipamentos Públicos) e Futuro (Planos de Urbanização que determinam o desenho futuro do país).

É nesta linha de acção que reside o conceito de Arquitectura de Estado Novo numa leitura global, assente em pressupostos sustentados num pensamento coerente levado à prática por um regime político”. Sandra Vaz Costa (2004) – **A Palavra tornada Pedra**. In *Arquitectura Portuguesa: 1920-1970*. Lisboa: IPPAR: 41.

Não é, pois, surpreendente que, como diz a Autora, seja “(...) de uma forma concertada e programada que o regime constrói esta Arquitectura do Estado Novo (...) num processo abrangente de ordenação do território, e implanta-se nos centros nevrálgicos da cada localidade, marcando a sua presença, não conseguindo escapar à tentação de encontrar o seu lugar na história.” Idem: 47.

projecta na sociedade e no território, a resposta do Conselho Superior de Obras Públicas jamais poderia suportar as ambições dos projectistas: a realidade é o seu espaço de actuação e, em contraste, o desenho urbano colocara-se para além do possível.





## 5 Conclusão.

### 5.1 Princípios gerais de intervenção.

---

Ao longo das páginas anteriores, vimos que, quando convocada para a realização dos planos Gerais de Urbanização, a acção dos urbanistas passa por medidas que permitam lutar contra o crescimento espontâneo e pouco cuidado, pouco exigente e nada determinado, dos povoados. O estado de pobreza a que haviam chegado não permitia mais do que encontrar ruelas, becos e quarteirões insalubres, pouco arejados, com pouca luz, muito preenchidos, a par de construções degradadas, bem como larguras de arruamentos e traçados incompatíveis com a moderna circulação, além de toda a sorte de equipamentos mal instalados ou em ausência absoluta ou, ainda, em funcionamento tão precário que não se tornam diferentes dos que não existiam de todo.

A acção dos urbanistas pauta-se quase pela instituição do grau zero da urbanidade, procurando-lhe princípios fundadores que permitissem a vida contemporânea, o que é realizado umas vezes com pragmatismo, quase sempre com apologética. A crença na ideia de que automóvel – hoje, frequentemente diabolizado – é um dado essencial para uma vida melhor e um símbolo que a espelha, vai condicionar a acção e o desenho, umas vezes mais parcimoniosamente e de modo contido, outras com gestos de maior radicalidade e com afirmação de novos paradigmas e em ruptura com os territórios e as tradições. O contraste entre os diversos modos de actuação tem, do lado menos transformador, motivações que se pautam, tanto por realismo, como por posição ideológica, como por moralismo ou conservadorismo, como, ainda, por motivações exógenas – impostas de cima pelo CSOP.

No concreto das propostas, a percepção da realidade não se faz exactamente a partir do modo como ela se mostra, mas a partir dos filtros e lentes usados para a olhar. O desajuste entre o pensamento sobre o automóvel e o suporte físico onde este se move ou vai mover é total. Os arquitectos/urbanistas têm dele uma visão que não encontra paralelo no meio urbano que o vai acolher, isto é, o entendimento da realidade encontra-se mediado por um optimismo que o coloca vários graus à frente no tempo. O automóvel é aceite como símbolo de uma era, evoluída, marcada pelo progresso, pelo exercício de maior liberdade individual

na descoberta do território, que não encontra paralelo fora do seu próprio âmbito: não há possibilidade ou à-vontade para a exercer – a essa liberdade – num suporte físico profundamente degradado. Com efeito, as marcas da revolução não coincidem com a precariedade do edificado, das praças e das ruas, da falta de redes de esgotos, da insuficiência das de águas, da carência de equipamentos. Ainda em 1930, Keil do Amaral é peremptório ao referir a incompatibilidade entre a estrutura urbana tradicional e o novo veículo<sup>425</sup>. O automóvel, nesse cenário, é mais útil como instrumento de escape, na rejeição da cidade, do que como um meio motivador de novas descobertas e aventuras urbanas. Mas, sendo ambicionadas, este veículo vai impor-se como motor de transformação do universo urbano nacional. Dir-se-ia, como consequência, que a proposta saída do estirador é regularmente mediada pelo preconceito. O ideário dos projectistas é tão importante como a realidade, à partida, mas supera-a. O desenho imagina um contexto e um futuro que não se deixa aprisionar. Os autores, com os seus meios, fazem doutrina e assumem-se como teóricos em cada Plano. Pode dizer-se que o fazem com complexos. Mas essa é uma consequência que se cola directamente ao contexto nacional: exprimem, diremos, complexos de um país pouco evoluído, pouco cosmopolita e com peso grande da sociedade rural.

Neste percurso, manifestos e conceptualizações teóricas em estado puro são postas de parte. Contudo, sendo essa uma verdade, o automóvel revela-se, mesmo em Portugal, símbolo e mito e, nessa qualidade, elemento condicionador de aspirações e desejos, a que a ideia de território se submete. Com esta confirmação, que remete para Banham<sup>426</sup> (1977), podemos dizer que o automóvel, enquanto mediador de uma nova concepção espacial, não mais deixará de manifestar-se, como no mundo industrializado, também no nosso país.

Com poucas excepções (sempre registadas nos aglomerados mais modestos e de menor dimensão), o recurso inaugural para eficácia do automóvel consubstancia-se – sempre e no que concerne à morfologia – por uma forma tendencialmente radial que define o desvio do

---

<sup>425</sup> Vd. nota 44.

<sup>426</sup> 1ª ed. 1960.

trânsito interurbano, forma essa que, adicionalmente, é pensada para que este permaneça exterior aos aglomerados.

“(…) [A medida] está aliaz [sic] dentro do espírito do Plano Rodoviário, o afastar essas vias, de grande e rápida circulação inter-urbanas, dos aglomerados, e, conseqüentemente, defendê-los da proximidade de construções de qualquer natureza” (RAMOS, 1949b: 9).

A separação entre o trânsito inter e intra-urbano encontra os seus instrumentos de actuação, bem como os espaços de afirmação da liberdade de circulação e para a velocidade.

*Variantes, circulares, vias periféricas, anéis periféricos, anéis de circunvalação, artérias periféricas, vias de cintura, vias tangenciais à periferia do aglomerado* são novas nomenclaturas que de Norte a Sul ocupam o território para dar suporte ao novo veículo.

Esses mesmos instrumentos são, aliás, convergentes com outras medidas para segmentação do espaço urbano.

Os novos traçados, adaptados ao automóvel, obedecem a uma organização em zonas – que só este pode suportar – segundo traçados que se baseiam tanto na antinomia peão/automóvel, como na sugestão de movimentos/traçados fluidos e hierarquizadamente definidos.

A Antinomia peão/automóvel por si só é uma marca notória de um novo tempo: só se coloca e faz sentido numa nova era de circulação. Só o automóvel e a sua exaltação lhe dão sentido. É essa exaltação e destaque que comandarão um novo quadro mental de leitura do espaço.

O âmbito de actuação amplia-se. Vencendo significados unívocos e parcelares, o trânsito, a sua organização e o turismo são associados. A polissemia reforça-se. O território urbano é reconfigurado por novos significados e modos de uso que só um movimento rápido, eficaz e com autonomia dilatada consegue suportar.

Os modelos sucedem-se, tanto obedecendo aos sempre presentes imperativos de hierarquização, de eficácia e rapidez, como ao deleite inerente aos modos intensificados de

circular. *Parkway* ou *Via parque panorâmica*<sup>427</sup>, só por si um novo conceito para conformação da cidade segundo um novo paradigma de eficácia, prazer e rapidez – de que nos falam Le Corbusier e Giedion<sup>428</sup> –, é associado a muitos outros recursos para reconfigurar e (re)significar o meio urbano. *Unidades de Vizinhança* e derivações da *Carta de Atenas* ou tentativas de *cidade-jardim* ou de *subúrbio-jardim* de pequenas moradias surgem a evidenciar os novos entendimentos.

No contexto, a separação peão/automóvel e a defesa e o ordenamento da habitação relativamente ao trânsito, além de moldarem a face urbana, são, também elas, recursos de hierarquização que, sublinhamos, obedecem às categorias em que o trânsito e as vias são encaixados, bem como à terminologia com que, tanto esse trânsito, como estas vias, são designadas.

O espaço e o edifício residencial nascem com independência relativamente ao tráfego: o Afastamento por meio de faixas arborizadas, a organização de células em *unidades de residência*, o uso da hierarquização viária como um filtro, a definição dos perfis (a reflectir a importância da circulação e a condicioná-la), bem como o zonamento, são instrumentos que consubstanciam a defesa e a autonomia desejadas.

*Grande circulação, circulação acelerada, grande trânsito, viação acelerada, trânsito acelerado* ou *movimento acelerado* ou *interno intenso* encontram acolhimento na separação ou segmentação viária. No mesmo âmbito, *vias inter-urbanas* contrastam com *intra-urbanas*; *vias de distribuição*, com as de *penetração*; de *atravessamento*, com locais ou *artérias de serviço e/ou circulação local*; de circulação, com as de habitação; de *acesso ao*

---

<sup>427</sup> Esta última designação é utilizada em Santo Tirso.

<sup>428</sup> Neste particular, voltamos o olhar para Le Corbusier, para *Maneira de Pensar o Urbanismo* e para Giedion. Do segundo, o primeiro afirma: “O *park-way* é o precursor da primeira reforma necessária ao desenvolvimento das cidades do futuro: a supressão da rua corredor. Já não há lugar para a rua repleta duma circulação asfixiada entre duas paredes de casas; um tal estado de coisas não pode ser mantido. O *park-way* marca a etapa de separação, de classificação entre circulação e domínio construído.” Le Corbusier [(1946) 1995] – [Manière de Penser l’ Urbanisme] **Maneira de Pensar o Urbanismo**. 3ª ed. Portuguesa. Lisboa: Europa-América: 91-92.

Para além do foco sobre a eficácia, Le Corbusier sujeita-o a uma outra interpretação.

“O seu princípio [do *parway*] é o de abrir de forma agradável, através dos campos, vias dominantes igualmente preservadas de quaisquer cruzamentos perigosos, por meio de dispositivos ao mesmo nível ou outros a níveis diferentes. (...) O *park-way* procura ser sobretudo uma via agradável pela mustiplicação das soluções paisagísticas, tendo sido, com efeito, objecto de preocupações de ordem plástica.” Idem: 80.

*centro, com becos. As vias arteriais e as artérias radiais completam as categorias de hierarquização, num universo que, dicotomicamente, se divide entre arterial interno e externo.*

A adjectivação reflecte um modo de pensar que encontra formas de organização territorial e recorre a combinações, múltiplas e diferenciadas, dos recursos ou instrumentos citados acima, e a que outros se juntam.

Novos programas contribuem para alterar o significado da paisagem urbana: estacionamento; gares de autocarros; estações de serviço, bombas de gasolina associam-se aos novos modos de organização que os projectistas pensam e desejam que o espaço espelhe.

No mesmo plano, o automóvel requer outras novas espacialidades: *nós de circulação e praças de giração, vias de sentido único e cul-de-sacs*, passagens aéreas ou subterrâneas – para peões ou automóveis – são, também, mecanismos das segmentação, hierarquização e eficácia procuradas no espaço urbano.

A conferir uma importância redobrada ao novo veículo como agente transformador do espaço, a cidade reorganiza-se com um enfoque que se suporta no automóvel, resultado de outros olhares: apenas são necessárias as ruas que cumpram uma boa circulação – o automóvel atribui significado aos espaços, servindo para aferir a utilidade destes. Nesse sentido, prevê-se a construção de importantes ruas para a circulação e a destruição das que não são adequadas a este mesmo propósito, transformações que se fazem acompanhar de alargamentos, bem como de correcção de alinhamentos. Esta alteração é tanto mais evidente, quanto se tenha consciência de que muitas das medidas se traduzem em significativas acções de esvaziamento urbano. A necessidade – ainda que implícita – de encontrar respostas para a integração da nova máquina justifica-as e é o motor da acção.

Cumprindo a mesma ideia – de acerto entre o espaço e o automóvel e deste veículo como elemento de determinação do significado espacial – vemos surgir a noção de espaço evolutivo, ou seja, este modifica-se à medida das necessidades de circulação.

Em concomitância, o automóvel é valorizado sobre outros meios de transporte, assumindo a maior importância que lhe é atribuída: o comboio fica para trás no novo cenário urbano.

A acompanhar a mudança, o automóvel altera a compreensão da deslocação e do território. O turismo é a chave para esta leitura. Circular já não constitui o movimento mais curto entre dois pontos: o entendimento da cidade portuguesa abre-se ao deleite e desfrute da paisagem, com um tempo que a amplia, alargado pelo prazer de percorrer o território a bordo da eficácia, liberdade e fluidez do novo veículo.

Como corolário das suas potencialidades, o automóvel coloca em causa o entendimento canónico do espaço circunscrito do aglomerado, que se alarga regionalmente.

Em suma, verificamos que os actores têm consciência da rua e da estrada, do automóvel, como suportes para um novo território urbano. Mais: a noção de rede afirma-se sem equívocos com este veículo. A proximidade de boas estradas nacionais ou regionais é motivo de felicidade, afirmam David e Maria José Moreira da Silva, em 1944, a propósito da elaboração do Plano de Matosinhos.

Mas o espaço urbano não se estrutura segundo uma unidade morfológica aplicada em todos os planos. A realidade aponta num outro sentido. As soluções são variadas. Encontramos tendências diversas e temas distintos, que vão reflectir motivações de arquitectos/urbanistas e que são também elas diversas. Em todo o caso, o desenho da cidade toma sempre o automóvel como importante motivo ou origem.

Coimbra situa a urbanística – para além da técnica – no registo artístico. E, no contexto, ao colocar a importância-chave da circulação como factor de primordial importância para o sucesso e desenvolvimento da cidade, é atribuída uma dimensão plástica e estética à determinação do espaço urbano que deriva do automóvel.

Por outro lado, Coimbra coloca o espaço urbano sob um entendimento evolutivo, ou seja, este deve transformar-se e adaptar-se à medida das necessidades crescentes da circulação, ou seja, o automóvel é já unidade de medida e aferição. Por outro lado, ainda, este veículo supera a importância do comboio. Está plenamente afirmado. Sem dúvida, nem recuos.

Assim, o automóvel afirma-se por uma via determinante para a forma urbana: os acessos à cidade conformam-se como *ossatura do plano*. De Groër não pretende limitar, como se depreende, o movimento deste veículo. Deseja, sim, promover o seu movimento, entendendo-o como desejavelmente contínuo e sem interrupções injustificadas na procura de eficácia. E, tal como em Braga, embora o pitoresco nunca seja abandonado, fã-lo, também como nessa cidade, conviver tranquilamente com esse movimento e com outras opções mais progressistas – o espaço urbano, bem como a ideia de que este decorre, reflectem esta tendência.

Em Braga, esse mesmo pitoresco – a que de Gröer se rende, potenciando-o – não impede, com efeito, a afirmação de mecanismos de transformação urbana que recorrem ao automóvel como motivo fundador. A procura de novos canais – segundo uma especialização, segmentação e hierarquização, no novo cenário urbano – é reflexo de uma sedução que a terminologia acompanha. A comandá-las está, sem dúvida, um sentido apologético, contrastante com o atavismo adivinhado. Em suma, Braga trata de promover a circulação e a salvaguarda dos valores históricos; não corta com o passado; mas afirma novos valores para a cidade. O deleite na vivência do território oferece-se, em novos espaços, ao automóvel. Este passa a ser um dado inamovível no futuro da cidade.

Em Évora, evidenciam-se ideias que de Gröer experimentara também em Coimbra. Eficácia e prazer moldam o espaço urbano. Lazer e necessidade são dois pólos que se completam. O automóvel alia, pois, dois campos complementares para construção da cidade, que se lhes submete. E alarga-o – mesmo considerando o valor histórico da cidade, o automóvel consegue abrir *a nova grande artéria* da cidade. Num campo de paradoxos, a história não limita o automóvel, que se afirma como sinal de um novo tempo e a apologia é, sem dúvida, o espaço de afirmação do plano.

Em reforço disso mesmo, e tal como em Coimbra, o automóvel promove o utilizador à condição de viajante, entendimento que espelha uma condição de pensamento enfática e apologética. Podemos dizer, pois, que o espaço urbano reflecte optimismo e procura moldar-se aos requisitos de adequação a um novo modo de o percorrer.

Dos três planos, ressalta um facto evidente: de Gröer é um entusiasta do automóvel. As marcas fenomenológicas dos planos acentuam a apologética do Autor. E, em Coimbra, o veículo promove a estrutura da cidade a partir dos seus acessos; em Braga, o atavismo não impede que a cidade seja repensada ao fixar o automóvel como um dado fundamental; em Évora, é confirmado o mesmo papel do automóvel, ao fazer-se depender as opções mais significativas da expansão de um novo entendimento territorial e do movimento.

Nas restantes capitais de distrito, o novo veículo é também motor de transformação urbana e o espaço urbano, o seu reflexo. A circulação viária rompe o tecido existente; as ruas estreitas e tortuosas cedem lugar a espaços onde o novo veículo pode circular sem entraves.

Viseu, tal como os outros planos de Aguiar, mostra apologia para a mudança. Neste caso, as soluções compõem-se contornando as dificuldades colocadas pelo centro histórico, umas vezes; provocando impactos potenciais, outras; mas colocando sempre o automóvel como dado fundamental nas motivações e opções.

Castelo Branco molda-se segundo uma organização que se submete a uma organização sistémica: o automóvel comanda desde as grandes vias até ao estacionamento no interior do lote.

Portalegre concilia o pitoresco e o tradicionalismo com a circulação moderna, isto segundo uma abordagem que aparece como doutrinária. Miguel Jacobetty dá, portanto, a medida do papel transformador que o automóvel pode estabelecer na cidade. O automóvel aparece, é um facto, como importante indutor de alteração de significados na cidade, fazendo-o por entre o pitoresco. O seu campo de actuação e afirmação faz-se por entre a conservação do tradicionalismo.

As restantes cidades confirmam o automóvel com a relevância que lhe é atribuída através do pensamento nos núcleos urbanos de dimensão superior.

Leiria destaca-se ao ser apontada como um grande centro de turismo. Turismo e automóvel constituem, como ficou patente, uma associação que os projectistas desejaram promover. As soluções e o discurso estruturam-se em conjunto, na procura de eficácia dessa actividade, que justifica um intenso movimento de veículos. Essa dinâmica motivará a procura de “(...) uma boa circulação, tendo em vista as interligações dos diferentes locais do



aglomerado.” (FRANCO, 1957b: 14). É, portanto, a própria noção de rede, determinada a partir do automóvel, que confere forma à cidade.

Tavira dá testemunho de um realismo na condução do desenho e das opções sem, todavia, negar o papel determinante do automóvel como agente de transformação urbana. A eficácia de circulação é procurada e a acomodação deste veículo aos espaços transformados, perseguida. Em suma, a cidade demonstra como um Autor mais moderado e engajado com os valores da tradição não recusa o debate em torno da construção urbana influenciada pela nova viatura.

Tomar mostra, com os fundamentos do plano, como novo e velho se vão conciliar na afirmação e promoção deste veículo. O Plano afasta-se do núcleo original da cidade e ganha liberdade para, com grande gesto compositivo, afirmar o automóvel; mas a relevância patrimonial da cidade original tão-pouco obsta à declaração de um tempo e espaço para este novo veículo – e as demolições surgem a confirmar a importância que lhe é atribuída por Carlos Ramos: são o instrumento para novos canais de circulação. Para o autor, o homem ao volante do automóvel é outro: é o *viajante*. Movimento não é necessidade de circular. Mais do que isso, é o exercício de um prazer, é usufruir desse mesmo movimento e da variação da imagem no tempo – e, em síntese, a cidade é o reflexo desta variação.

As Caldas da Rainha mostram um cenário urbano em desadequação aos novos tempos, que se transforma por acção do automóvel e para eficácia deste. As cautelas e a moderação não impedem a afirmação de medidas que só com esse veículo se legitimam, com exaltação e optimismo: o território alarga-se até ao litoral.

Nas vilas, afirma-se a mesma idealização de um território que se funda no poder de movimento que a nova máquina vem sugerir.

Em Matosinhos a promoção da técnica, bem como a procura de eficácia da circulação entram em confronto com o atavismo a que o pitoresco dá face. Mas, pese embora o tradicionalismo que possa sobrelevar, o automóvel é promovido: o território urbano alarga-se em dimensão e pela rapidez com que pode ser percorrido; o prazer e eficácia da condução passam a estar associados à apropriação territorial, com as formas e os espaços respectivos, também resultantes da tripla ligação entre cidade, automóvel e turismo. Nesse

novo âmbito, apesar do atavismo ainda presente, a leitura do território cede a um entendimento de dimensão regional (com alargamento ao concelho do Porto) que só este veículo vem permitir consolidar.

No território de Olhão, o trânsito automóvel afirma-se sobre outros meios de transporte. O presente é combatido com a afirmação de uma vila inteiramente diferente. O plano afirma, sobretudo, um programa ideológico para uma nova era – o automóvel faz superar o passado, a favor de um novo tempo: só o mesmo dá sentido às alterações físicas propostas.

Espinho fica definitivamente marcada por uma nova era. A *grande velocidade* e a *estrada de turismo de trânsito lento*<sup>429</sup> configuram um contraste que se alia ao traçado e hierarquia para definir a nova geometria urbana. O turismo, as praias, fazem alargar o âmbito local e a dimensão regional, só possível com o automóvel, é acompanhada por alteração de sentido no interior urbano. A grelha já não serve como princípio estruturador do espaço urbano. A adaptação ao automóvel rejeita a equivalência e ambiciona hierarquização.

A Marinha Grande mostra um traçado regularizado – em extensão –, fortemente ancorado nas potencialidades do automóvel. O automóvel serve de móbil para nobilitar e dotar de eficácia o espaço urbano de génese industrial.

A Lourinhã, através das alterações propostas, introduz uma observação-chave: o automóvel passa a ser um elemento fundamental na percepção da estética urbana, que, assim, deve ser potenciada a partir do movimento deste veículo. A variação da imagem no tempo constitui-se, pois, como dado essencial no pensamento, que o plano vai tratar de equacionar e potenciar nas propostas espaciais.

Em Santo Tirso, o automóvel abre frentes, hierarquiza espaços e confere estrutura. A Vila oferece-se à mediação do novo veículo para construção dos novos espaços urbanos. Surge uma nova escala e significado espacial, a que nem a ruralidade presente no aglomerado se vai opor. O *parkway* – símbolo do novo território do automóvel – convive com o pequeno cultivo, em hortas e quintais.

---

<sup>429</sup> Distinção efectuada pelo Conselho Superior de Obras Públicas, Vd. Conselho Superior de Obras Públicas (1954b) – **Parecer 2487: Ante-plano de urbanização de Espinho**. Lisboa: Biblioteca e Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas: 18.

Em Nisa, mostra-se, em destaque, uma relação entre o automóvel e a vida que se constrói com optimismo. O plano tem que potenciar, portanto, este espírito de abertura ou mudança, que é expressada no traçado. O desejo e a apologética, afirmados a partir do automóvel, fazem aproximar este pequeno núcleo dos aglomerados de maior dimensão.

Complementarmente, este plano expõe uma divergência com a Tutela, que coloca o Autor com maior radicalidade – um maior desejo transformador do automóvel tem que lutar contra uma menor ambição da Tutela. Para o Projectista o tempo do automóvel afirma-se sem as limitações que, contrariamente, o Estado pretende entre a urbanidade, de um lado, e o exterior da Vila, do outro (para o Autor as fronteiras são menos nítidas, segundo a capacidade, real, de alargar dimensões territoriais). Ou seja, no centro da divergência, para o Autor (e em contraste), o automóvel, os seus espaços e o modo como são configurados consubstanciam-se como instrumentos dessa urbanidade.

O Fundão recorre a medidas de grande simplicidade e clareza formal para responder ao objectivo de facilitar a circulação interna e autonomizar a externa. Uma avenida e a *variante* são a resposta encontrada, segundo princípios de clara hierarquização da vila, para uma nova forma urbana que se faz depender da estrada e dos canais de tráfego. Usar e potenciar as vias de circulação automóvel é estar de acordo com o tempo.

Em Mafra, o palácio ficará como o grande indutor do papel reformador do automóvel. É um desenho realista, o que é concebido, mas demonstra como na percepção e valorização do tecido urbano e dos seus edificios notáveis, Miguel Jacobetty reconhece que há uma nova forma de viver a cidade, que é necessário encontrar-lhe respostas adequadas e que está face a uma alteração de paradigma iniludível. A nova Vila resulta da conciliação entre a notabilidade da arquitectura e o novo significado e potencial da circulação automóvel.

Em Felgueiras, o fascínio pelo automóvel é o mesmo de sempre. Destacamos o seu contributo para conferir forma à vila. O limite entre urbano e rural – ao ser estabelecido a partir da estrada – e uma nova artéria central – espinha dorsal do novo aglomerado – são as expressões físicas mais evidentes da espacialização pensada a partir do novo veículo. No espaço da ruralidade, é a estética e a apologética que, a partir da nova realidade e em corte

com o passado, vão moldar um novo contexto, cujas referências não são as locais. O automóvel importa-as.

O campo da apologética é também o instrumento de transformação de um pequeno aglomerado como Macedo de Cavaleiros. As ideias e conceitos substituem-se à realidade na aproximação ao automóvel.

Quando nos aproximamos da construção de territórios para o turismo (com diversas expressões), o pensamento mantém-se preso à idealização e ao novo veículo.

Em Monfortinho, o cosmopolitismo sobrepõe-se à ruralidade do local. Pequeno núcleo, coloca o desenho para além de necessidades reais, motivado pelo automóvel. É uma dimensão idealizada, com uma escala só colocável no plano do desejo, que este veículo suporta. O cosmopolitismo – que as medidas fazem pensar – quer promover o turismo termal, cujo pilar se adivinha – pela leitura do território ambicionado – sustentado no automóvel.

Em Santa Cruz, as ideias são claras: sem uma rede de circulação bem definida e hierarquizada, é o próprio conceito de urbanidade que fica comprometido. O plano é, pois, um local de definição das condições para essa circulação e, portanto, de procura de urbanidade a partir do automóvel. Trata-se de um esforço para colocar o território em sintonia com este veículo, com apologia, para a evolução do turismo enquanto actividade.

Alargando o âmbito de observação, a cidade que se estrutura à margem de eixos de circulação não deixa dúvidas.

O plano para a zona a Sul de Braga mostra um espaço que tem como móbil de organização a estruturação de uma parcela de território cruzada por uma infra-estrutura rodoviária de atravessamento, não de âmbito local. É um pedaço de cidade singular que nasce condenado a submeter-se à organização determinada a partir do automóvel.

No contexto, o automóvel promove a adopção de modelos que se lhe referenciam, sem equívocos. Princípios da *Carta de Atenas* e das *Unidades de Vizinhança* não rompem, contudo, com conformações mais canónicas do espaço da cidade, segundo um compromisso com a realidade.

Indo mais longe, em Gaia, a convicta sujeição às ideias da *Carta de Atenas* torna notória a concepção da rede de circulação automóvel como *input* para a determinação da forma urbana. O automóvel é, portanto, o referente dos novos espaço e da vida propostos.

O Plano de desenvolvimento da Zona Litoral entre Espinho e Vila Nova de Gaia acrescenta sentido à argumentação: surge pela mão de novos usos territoriais em afirmação, de que o turismo balnear participa e o automóvel permite. Como dissemos no texto, as limitações territoriais que haviam determinado a consciência de uma certa organização física e administrativa do país caem perante a dilatação territorial que este veículo permite. O novo veículo constrói um território em continuidade, que se alarga por sobre os limites dos municípios.

Diremos que, no conjunto, o programa dos Planos Gerais de Urbanização converge com as propostas ensaiadas em Lisboa. Aproximamo-nos do defendido por Nuno Portas. Convocamo-lo de novo: esses planos procuravam que o país se “(...) arrumasse em Avenidas largas à moda da Capital” (1973: 727).

Margarida Acciaiuoli (1982a; 1982b), como também vimos no início, confirma a ideia da capital se assumir como referente da transformação tentada, na vontade de Duarte Pacheco, de levar disciplina urbanística a todo o país.

Ultrapassando as afirmações dos dois autores, sublinhamos a síntese dos instrumentos e recursos expostos. Trata-se de um lote de mecanismos e ideias usados para alterar a face urbana do país e (como vimos em 3.3.5 – *Lisboa – uma cidade ampliada e reconfigurada com o automóvel*) são os mesmos, com objectivos semelhantes aos que são postos em prática na capital, e permitem-nos aprofundar o debate e concretizar conceitos e ideias.

Também em Lisboa, a cidade herdada é vista em desajuste com o presente vivido. Em consequência, o território amplia-se e reconfigura-se, a si e aos seus significados, com a acção do automóvel e fá-lo, tal como vimos acontecer com os casos de estudo, entre a cidade alargada à dimensão regional, a área urbana tratada no interior dos seus limites e a zona que surge equacionada à escala do bairro.

Como dizíamos – e vimos acontecer na capital – as formas de afirmação do automóvel são semelhantes. O turismo participa na dinâmica – circular não é mais um imperativo; o prazer e o deleite com o movimento alargam distâncias. O património submete-se aos imperativos do volante. O espaço hierarquiza-se – estabelece uma dicotomia entre áreas urbanas e o seu exterior, entre a circulação de passagem, interurbana, intra-urbana, de penetração, local e de acesso à habitação. A residência separa-se dos canais de circulação – com os recursos e conceitos que o restante país utiliza. O peão liberta-se e liberta o automóvel. As vias de trânsito automóvel conformam a estrutura e a forma urbana. Os novos programas participam na cidade, como lhe mudam a espacialidade. O sonho e a conceptualização marcam as intenções, tanto quanto a realidade; a apologética, tanto quanto os imperativos do concreto. A *Carta de Atenas*, Radburn e as *Unidades de Vizinhança* estão tão presentes, quanto as hesitações e o tradicionalismo. A via adaptativa supera a certeza de postulados e modelos teóricos. Mas o automóvel muda definitivamente a face da cidade.

A aproximação à capital é de importância-chave. Mostra como o programa supera a realidade local, ideias parcelares ou isoladas e se perfila como uma estratégia (tácita) nacional, que, originada em Lisboa, se estende por territórios de menor dimensão, de menor importância e – paradoxalmente – ganha maior importância: o programa ao generalizar-se desse modo pelo país uniforme – o país constituído por núcleos que afastam os dois maiores centros demográficos e urbanos do país – determina as intenções da Tutela para o todo nacional, sem picos de importância, simbolismo e representatividade. Trata-se, em suma, de construir um *Portugal dos Pequenitos*, onde os dados importados (neste caso da capital) se misturam, cruzam e articulam.

Todavia, para perceber melhor o estudo realizado não basta ficar por aqui. São imperativas outras análises, indagações e cruzamento de dados.

Na síntese apresentada, os planos estudados constroem cenários favoráveis ao automóvel. É inegável. Mas trata-se de uma afirmação incompleta.

É certo algum atavismo na escolha tipológica. A rejeição do bloco a favor da casa individual marca contraste com o progresso imposto pelos novos modos de configurar o

espaço a partir do automóvel. Mas se, em muitas passagens, verificámos entraves à completa afirmação das mudanças determináveis pelo automóvel ou em consonância com o seu tempo, tal não significa recuos totais. Basta entender o estado em que o país se encontrava e o regime que vigorava, bem como a ausência de qualquer corte reformador com acção sobre as consciências ou os sistemas produtivos.

Nesse âmbito, bem como no contexto da expressão que o programa de realização dos Planos Gerais de Urbanização vem a adquirir, uma outra chave de entendimento entra pelo estado de atraso em que estavam as cidades. Atendendo-lhe, diremos que esse programa e os autores encontram na necessidade de adaptação a um novo paradigma a oportunidade de reconfiguração urbana. Assim, o automóvel acaba, também, por ter esse papel e capacidade, só agora possíveis: o século XIX não havia dado grandes margens para a inventiva; a Primeira República cancelou qualquer sonho ou desejo que durasse mais tempo a concretizar-se e só o Estado Novo fez convergir a permanência da acção com a medida inadiável. Circular é um imperativo e a cidade tem de o permitir, transformando-se, pondo em causa os espaços e as estruturas inadaptáveis do passado.

Certamente a leitura do fenómeno deixa perceber, no conjunto, um universo heterogéneo. Fá-lo todavia, sem suscitar estranheza. Mesmo que as hesitações se notem, mesmo que a forma urbana não reflecta na totalidade ou com clareza os princípios enunciados e trazidos à realidade pela palavra escrita, o fascínio incompleto dos arquitectos/urbanistas não surpreende em demasia; permite, sim, uma mais facilitada compreensão das contradições de um país periférico que – ele próprio – só chega a conhecer a condição moderna quando esta já não era vanguarda. E assim, ainda longe dos problemas de consumo de espaço e de dependência de um recurso energético raro e gerado num ambiente geoestratégico instável – como veio a ser o petróleo – e sem preocupações quanto a uma atitude socialmente comprometida e ambientalmente responsável, o programa dos Planos Gerais de Urbanização avança, calmo, com as convicções de uma época em que, à parte um notório conservadorismo, o automóvel aparece como salvífico e desejável, dotado de atractividade e inspirador de olhares fascinados, bem como de posicionamentos estéticos. A cidade estava

ainda longe da urbanização extensiva, da cidade genérica e das preocupações de Álvaro Domingues, perante o universo urbano da actualidade:

“(...) a visão de conjunto dos novos territórios urbanos coloca-os muito claramente perante desafios que os actuais instrumentos de planeamento e urbanismo decididamente não enfrentam de forma sistemática”<sup>430</sup> (DOMINGUES apud DIAS, 2008: 155).

Vemos que se os autores dos planos crêem na inevitabilidade da apologética da modernidade no que respeita à transformação do quotidiano e, com ele, do espaço que tem que acolher o automóvel; no essencial, não exultam com a ausência de compromissos patrimoniais ou de permanência com a história e/ou a tradição.

Esse modelo de actuação tem consequências: vai associar-se ao empirismo – sempre patente, em Portugal e no período – e sabemos que este é avesso a sujeições totais a modelos e conceptualizações firmes e previamente instituídas, fixadas em regras.

“Relativamente à arquitectura observa-se que a localização periférica do país e a sua especificidade manifestaram, desde sempre, a ‘domesticação’ dos modelos importados, adaptando-os aos constrangimentos locais como um meio de produção nacional. Este procedimento não se esgota nessa disciplina. O mesmo se passa na cidade. (...) A ausência de um corpo teórico forte, consistente e coerente; de uma prática urbanística consolidada; e de um forte posicionamento ideológico-conceptual (...), convergiram para as hesitações próprias (...) [dos planos]” (DIAS, José Cabral, 1999: 279).

A ausência de princípios doutrinários consistentes e estruturados pode ser imputada ao facto Portugal ter sido tendencial ou aproximadamente moderno nas imagens sem nunca o ter sido factualmente (IDEM; IBIDEM).

Os projectistas pressentiram alguma mudança e tentaram traduzi-la espacialmente, mas não souberam ou não quiseram identificar-lhe as causas, nem as mudanças que implicaria. Foi

---

<sup>430</sup> Cf. Álvaro Domingues (2006) – **Contexto Social e Política Urbana**. In Cidade e Democracia: 30 anos de transformação urbana em Portugal. Lisboa: Argumentum: 16-79.



uma abordagem epidérmica, a que fizeram. Carlos Ramos confirma-a, justificando a atitude demissionária em relação à sua prática moderna:

“(... ) a verdade (...) é que não tínhamos outro trabalho, sabíamos que os projectos seriam rejeitados ou emendados se não fossem conformes à ‘expressão nacional’; e depois começava a preocupar-nos o património da arquitectura portuguesa (...)”. As ideias e teorias modernas eram por nós mal conhecidas; não se pode dizer que tivéssemos grandes convicções sobre o que fazíamos (...)”<sup>431</sup>.

Do lado do poder, não podemos esquecer o papel do legado histórico em presença nas cidades. Sendo o *Estado Novo* um regime político conservador, havia que explorar, com devido peso, o valioso significado histórico que era ali oferecido como matéria político-ideológica, tão conforme ao espírito da lei de 1934<sup>432</sup>.

Assim, os planos apresentam soluções que se baseiam num compromisso. O automóvel afirma-se por via da concepção *progressista* do espaço e da realidade, mas sem negar um certo entendimento com a cidade histórica, entendimento esse que garante parte da identidade procurada para as transformações urbanas. A formalidade dos traçados, associada à expressão de versões tardias de *cidade-jardim* (como espaço de suporte da moradia unifamiliar), assume ser, no período estudado, a imagem da cidade que se molda em paralelo com as transformações forçadas ou desejadas com o automóvel.

O compromisso não conduziu a um sucesso, de qualquer modo. O excesso de formalismo terá sido um factor a obstaculizá-lo, mas não permanece solitário. A impossibilidade de expropriar solo para urbanização continuava a ser uma realidade com que as câmaras municipais se tinham de defrontar e, cumulativamente, constituiu um forte entrave: já com Cancela de Abreu, os planos são sistematicamente classificados como anteplos,

---

<sup>431</sup> Nuno Portas (1987) – *In Memoriam*, rA, Revista de Arquitectura. Porto: Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto. nº 0, Outubro, Ano I: 88.

<sup>432</sup> Vd. o subcapítulo *O Decreto-Lei de 1934: os Planos Gerais de Urbanização*, p. 118.

reduzindo-os à categoria de documentos reguladores da actividade de particulares. Com efeito,

“(…) a nova figura jurídica, criada em 1946, afastava a possibilidade de uma real política de solos, e as autarquias – com excepção de Lisboa e Porto (que ficam fora do âmbito da medida) – (...) [quedam-se] definitivamente impossibilitadas, por razões financeiras e legais, de realizar quaisquer expropriações” (DIAS, José Cabral, 1999: 280).

Não esqueçamos, todavia, que as peças escritas dos planos são inconsequentes, por fundamentação insuficiente. As apreciações realizadas ou os dados genéricos apresentados não chegam para uma adequação à realidade. Só por golpe de sorte, o empirismo encontraria eco na realidade pós-plano. Raul Lino confirma o nosso argumento: surge a *pôr o dedo na ferida* ao deixar perceber que os dados estatísticos são uma realidade acrítica com que os autores não trabalham. Limitam-se, sublinhamos, a um exercício de compilação e exposição (aliás, a consciência desse uso parcelar e limitador motivou a atenção do corpo administrativo do aparelho urbanístico nacional, visando uma atitude mais consequente na elaboração dos inquéritos dos planos). A ingenuidade com que os equipamentos surgem no âmbito das propostas é paradigmática do que expomos, pela desproporção surpreendente face aos meios exigidos e à dimensão e necessidade dos aglomerados, o que não deixa de ser uma forma de acreditar numa certa forma de progresso ou modernidade. Como medidas emblemáticas deste posicionamento intelectual, citamos os aeroportos propostos em vilas ou cidades de pequena importância – demonstração máxima de que os planos eram extremamente voluntaristas nos propósitos e irrealistas na acção. Este dado interessa-nos pela pertinência que adquire no contexto do estudo. Colocamo-lo em relevo: pesem embora, todas as hesitações e formulações incompletas no campo das ideias ou dos modelos, trata-se da confirmação de uma apologética que sublinha o automóvel nesse exacto âmbito. Também ele é uma imagem e idealização de progresso a que a cidade se tem de moldar, acolhendo-o e moldando-se-lhe, como forma de corresponder à mesma ideia de progresso.

Mas o caminho é, como vimos, de largura ampla. Há outras motivações, mais conservadoras ou não tão propositivas, isto é, com empenho para maior conciliação e exaltação com e da realidade. Com efeito, se o prazer pela grande composição, pela enfatização do automóvel e pela autonomia do desenho são dados a salientar no relacionamento com a cidade histórica, tão-pouco podemos excluir a convergência com outras ideias, mais conservadoras.

Camilo Sitte, admirador do medievalismo no seu sentido pitoresco<sup>433</sup>, será uma chave para o entendimento do tema.

A racionalidade do traçado das áreas novas ou das que não escapam às demolições liberta o automóvel para movimentos mais amplos, mas contrasta com a articulação estabelecida com áreas existentes, patrimoniais ou históricas. Aí, o plano cede a um desenho mais enrolado, sinuoso – de escala mais miúda – ou pitoresco e oposto à abertura dos grandes espaços. A oposição entre grandes eixos de composição ou traçados de escala generosa e aquele outro tipo de espacialidade, mais empenhada com as preexistências, chama a atenção para um certo “*modo de fazer à Sitte*”<sup>434</sup>, que faz destacar a cidade antiga (Mafra e Tomar

---

<sup>433</sup> No sentido de reconhecimento de mais rica e sensível composição espacial. O pitoresco dos espaços medievais é recorrentemente elogiado na obra.

Sitte manifesta-se um franco entusiasta da irregularidade construída pelo aleatório da vida, determinada pelas pré-existências e contra a predeterminação do desenho, conducente a traçados rectilíneos. Vd. Camillo Sitte [(1889) 1984] – [Der Städte-Bau] **L’Art de Bâtir les Villes: l’urbanisme selon ses fondements artistiques**. 2ª ed. [S.l.]: L’Equerre: 55-59.

A afirmação do pitoresco passa por essa irregularidade, que reconhece como um mecanismo para acentuar o efeito de naturalidade, de reforço do interesse dos utilizadores dos espaços. Cf. Idem: 55-59.

Em contraste, o Autor julga os efeitos de irregularidade produzidos pelo *urbanismo moderno* (como o designa) como invariavelmente deploráveis. O facto é mais uma manifestação de defesa do pitoresco. Para além deste se afirmar na forma, evidencia-se pelos processos: “(...) os locais antigos não foram concebidos sobre a prancheta de desenho, mas formados, pouco a pouco, *in natura*”. Idem: 59, trad. do autor.

Nos espaços modernos, o Autor não encontra, como refere, o menor *conteúdo espiritual*. Para o Autor, uma praça sua contemporânea “(...) não é mais do que uma superfície vazia que é expressa em metros quadrados” Idem: 68. Justifica-o no seu próprio reconhecimento de que aos *espaços* modernos é imposta, pela rigora simetria e a utilização do ângulo recto, uma redução a nada (palavra que ele mesmo usa). Cf. Idem: 67-68.

Essa ineficácia “(...) é a consequência lógica do uso do compasso, da régua e da prancheta de desenho.” Idem: 74.

<sup>434</sup> Para um total entendimento da nossa afirmação sublinhamos os parâmetros de actuação de Sitte. A sua forma de lutar contra uma perda irrecuperável da cidade moderna faz-se através de um desejado regresso

são, a justo título, exemplos paradigmáticos desta abordagem: tanto o palácio – na primeira – como a cidade existente – na segunda – são colocados como remates axiais dos traçados<sup>435</sup>).

Neste âmbito específico, voltamos a citar Carlos Ramos. Salientamo-lo como arquétipo do que pretendemos colocar em evidência. Sitte apreciaria a enfatização da cidade antiga de Tomar, promovida com as opções do plano: destacamos a integração da *cidade nova* por contraste com a cidade antiga, a conservação da cidade antiga pelo distanciamento da *cidade nova*, o remate do principal eixo da composição proposta pela cidade antiga – todas são recursos de destaque patrimonial e de procura de entendimento com a realidade preexistente (IDEM: 286).

Mas, até neste contexto de análise, as contradições são evidentes. Sitte exultaria menos com as demolições propostas, tanto para a implantação do plano na margem esquerda do rio Nabão, como para a correcção dos alinhamentos viários. Em suma, Sitte sentir-se-ia menos à vontade com a promoção das condições de circulação na cidade do automóvel. O próprio afirma que os alinhamentos rectos das ruas (dos quais desdenha) servem, sobretudo, o trânsito moderno.

---

a modos de composição e à utilização de factos arquitecturais do passado. As fórmulas de regeneração urbana fundam-se entre as regras espaciais medievais e as de raiz barroca, com seus eixos e retórica. Assim, incorporam, sempre, a definição de espaços a partir da Câmara Municipal, da Igreja, acompanhadas de fontes, de monumentos (estátuas equestres, por exemplo), arcos do triunfo, frescos ou torreões e colunatas. Como diz, aliás, as obras modernas que são dotadas de beleza são enraizadas na tradição barroca e, aqui, o modelo preferencial de Sitte é o de São Pedro de Roma. Vd. Idem: 128.

A esses recursos juntam-se outros na mesma linha e em síntese entre a tradição medieval e a norma barroca: “rupturas mais frequentes no alinhamento das fachadas, traçado curvo ou quebrado das ruas, uma maior diversidade na largura das ruas ou na altura das casas, assim como escadas monumentais, loggias, varandas e toda a parafernália pitorescas do decorador de teatro (...)”. IDEM: 116-117.

A reforçar o que afirmamos, fazemos notar que não é sem ironia ou mesmo desdém que Sitte se refere aos processos de composição ou concepção do seu tempo. Reconhece ser impossível e inglória, a reprodução dos traçados das cidades antigas, mas com palavras que denotam perda e menoridade: “estes (...) estão vedados a um tipo de civilização que não constrói as coisas dia-a-dia, só com racionalidade e nas pranchetas de desenho”, Camilo Sitte apud BENEVOLO [(1960) 1996] – **Historia de la Arquitectura Moderna**. 7ª ed. Barcelona: Editorial Gustavo Gili: 382.

<sup>435</sup> Neste modo de entender a cidade, pode reconhecer-se elogio de edifícios ou espacialidades notáveis, históricas, como remate e referente de importantes eixos ou espaços. Vd. nota anterior.

Em síntese, os planos fundam-se em dois modelos urbanos que são, dir-se-á, opostos nos termos: culturalista e progressista. Com efeito, a nomenclatura de Françoise Choay (1965) pretende caracterizar visões antagónicas no entendimento e concepção da cidade e adequa-se ao contexto.

O modelo Progressista refere-se a uma ordem fundada em princípios de eficácia – o progresso. Racionalismo, técnica e ciência são bases para solucionar os problemas de interacção do homem com o meio e entre si. Lógica e beleza coincidem: a segunda decorre da organização racional do espaço e dos processos – da vida, em suma. O Homem, em si mesmo, é a medida: são-lhe reconhecidas características-tipo, logo necessidades-tipo e, portanto, consubstancia-se com um homem-tipo que implica a institucionalização de uma ordem-tipo, sem diferenciar espaço ou tempo. E se a medida é o homem-tipo, o habitat será a unidade.

Este individualismo, que visa a máxima independência e liberdade do sujeito, concebe uma cidade atomizada, de espaço abstracto e disperso, não concentrada, suporte das formas-unidades, recortadas sobre o domínio do espaço verde, ou seja, corresponde à afirmação dos *negativos* sobre os *positivos*. É, em suma, uma cidade aberta, fundada na auto-suficiência das unidades, que prevalece sobre a definição de limites. É, além do mais, resultado da sua conceptualização como organismo contínuo, onde urbanidade – assim entendida – coexiste e coincide com o campo, o verde ou a natureza (DIAS, José Cabral, 1999: 273).

O modelo Culturalista está no outro extremo.

“Para o modelo Culturalista o que (...) [predomina] não é o conceito de progresso mas de cultura. A medida é a comunidade. A totalidade (aglomeração urbana) prevalece sobre as partes (o indivíduo), e o conceito cultural sobre a noção material de cidade. Esta é concebida num espaço concreto e recortado na continuidade de um fundo de edificios e, (...) [além do mais], circunscrita a limites precisos” (IDEM: 274).

Neste âmbito, a hesitação tipológica é, também ela, um contributo importante. Ecléticos, os planos não impedem a coexistência de modelos alternativos de cidade. As formas

compactas e densas coexistem com habitações individuais, que, como tendência geral, levam a vida doméstica para longe do automóvel (de acordo com os esquemas de hierarquização viária seguidos).

É inegável que as teorias racionalistas de cidade – com destaque para Le Corbusier ou Howard – preconizam o zonamento do espaço urbano. Todavia, qualquer dos autores evita a menor “promiscuidade tipológica”: o tipo multifamiliar era para o primeiro um dado seguro, tal como o unifamiliar para o segundo – sem hesitações.

Tudo isto não nega que – descomprometidos com teorias ou outros vínculos – os planos constituam bons exercícios de conciliação de concepções diversas.

“Não é essa a essência do problema. A questão que se (...) [coloca], e fazêmo-lo contextualmente, prende-se com (...) [a formulação de ideias e a sua expressão em um] plano: como processo de elaboração mental e intelectual (...), [correspondia] – devia fazê-lo – (...) [ao] partido ideológico-conceptual, doutrinário se se quiser, do projectista. Assim se passou em relação aos ideólogos (...) [dos diversos modelos urbanos], que, através (...) [destes], exprimiam modelos de sociedade, muito para além de respostas pragmáticas face a problemas concretos (IDEM: 274).

Aqui, com os Planos Gerais de Urbanização, pelo contrário, as hesitações e compromissos são a chave para entendimento da acção.

Para explicação dos embates e desencontros que a formalização dos planos conhece, fazemos notar que a maior parte dos planos vê luz já depois do desaparecimento de Duarte Pacheco. Trata-se de um factor-chave: após a morte do ministro, em 15 de Novembro de 1942, o tempo já não é o dos arquitectos. É Bandeirinha quem o refere: passados os anos da exaltação do Estado Novo, começa a ganhar força o Lobby Industrialista; o engenheiro Ferreira Dias publica em 1945 o livro ‘Linha de Rumo’<sup>436</sup> e com ele dão-se mudanças.

---

<sup>436</sup> Considerado como “linha síntese do pensamento modernizador dos industrialistas portugueses que marca o início de um período de viragem nas perspectivas da débil economia portuguesa a ‘era Ferreira Dias’.” José António Bandeirinha (1996) – **Quinas Vivas. Memória Descritiva de alguns episódios significativos do conflito entre fazer moderno e fazer nacional na arquitectura portuguesa dos anos 40.** 2ª ed. Porto: FauPublicações: 121.

“(…) A prioridade ao fomento das infra-estruturas industriais vai-se sobrepondo, embora de um modo bastante timorato, ao grande teatro de louvor ao Poder do Estado Novo (…)” (BANDEIRINHA, 1996: 121-122).

Os arquitectos são substituídos pelos cientistas (promovidos) e pelos engenheiros (consagrados), que ganham lugar na construção da nação (IDEM: 122). O momento é outro. A cultura espacial está enfraquecida e, com ela, também os seus actores. O facto é, contudo, parcelar. Para compreender com maior rigor todo este processo em estudo, é imperioso perceber a relação de confronto entre os projectistas e a Tutela no âmbito das ideias de transformação urbana propostas. Como vimos, o CSOP foi, em larga medida, um travão à acção plena dos planos: nem sempre as ideias são secundadas pelo Estado, umas vezes por excesso de ousadia nos propósitos dos planos, outras por conservadorismo da Tutela; excepções, quando as há, superam as ideias dos autores, é verdade, mas ocorrem sempre no que respeita às circulações de incidência *supra* local e não diminuem a argumentação que construímos.

Assim, outras realidades têm que ser convocadas. Ocupar-nos-ão nas próximas páginas.





## 5.2 Contextualização e interpretação.

---

No que concerne à cidade e tal como aconteceu com a produção arquitectónica portuguesa, a concepção espacial replica tendências internacionais, também se construindo com conceitos e exemplos que chegam de fora: ainda que assumindo uma via idiossincrática, os planos, bem como o pensamento que os informa, descrevem um percurso possível de acompanhar numa leitura da historiografia internacional.

Identificamos uma espécie de três vias paralelas, que se tocam. A primeira – respeitante ao ideário urbanístico internacional – é validada (nos conceitos-chave), tanto pela acção e pensamento manifestado pelos planos, como pelo panorama editorial português especializado.

Verificamos que a divulgação que se faz nas revistas nacionais serve de elo de ligação entre o contexto internacional e a prática nacional, isto é, as ideias que circulam fora das fronteiras são, ao longo dos anos, veiculadas dentro de portas e ficam aptas a ser absorvidas, defendidas e aplicadas. Isso mesmo ficou confirmado no Capítulo IV: o discurso aceita colocar-se com definição plástica, ideológica, conceptual, doutrinária e reiterar a alteração dos paradigmas espaciais e da motivação estética.

Indo ao encontro dessas vias convergentes – reproduzindo ideias divulgadas internacional e nacionalmente – no que se refere à acção concreta dos Planos, o pensamento sobre a cidade manifesta-se umas vezes com maiores pragmatismo e realismo, outras vezes com radicalidade e determinação especulativa mais acentuadas, outras, ainda, com ideias mais conservadoras e tradicionalistas, mas, sempre, com o *input* e o fascínio estético/plástico ancorados na mesma origem precisa: no automóvel em si mesmo no poder e oportunidade de reorganização territorial em que este se consubstancia. Os limites territoriais tradicionais – bem como o modo de os entender – são quebrados; o binómio espaço/tempo vem desvalorizar a distância; os recursos espaciais, o seu sistema de relações e o seu significado alteram-se. Acima de tudo, o entendimento do espaço fica fora da possibilidade da experiência estática. O movimento é a chave da sua leitura. O automóvel, dir-se-á, coloca-se

na condição de símbolo e, enquanto símbolo, condiciona aspirações, desejos e liberta-se da objectividade.

Como verificámos – na aproximação a essas ideias – o território urbano construído como elemento de eficácia e deleite para o volante e partir deste, com os artefactos correspondentes, tem também lugar nas propostas de desenho portuguesas. As vias circulares, o *parkway*, a segmentação e hierarquização da circulação, a organização em *Unidades de Vizinhança*, as demolições para permitir a circulação, a circunscrição dos limites urbanos a partir das vias exteriores aos aglomerados e dedicadas ao automóvel, a defesa da vida relativamente às *grande velocidade* ou *velocidade acelerada* são exemplos de conceitos que contribuem para reconfigurar o tecido construído.

Não negando este discurso e uma alteração de rumo que representa um *mudar de agulhas* e de consciências, as idiossincrasias nacionais sobressaem. Os planos são o lugar da sua mais forte afirmação. Nas revistas nacionais vemos que o discurso é mais claro e correspondente a categorias definíveis do que observamos suceder com os planos. Sobretudo, a partir do momento em que a divulgação de ideias e modelos se processa de modo recorrente e sistemático, vemos que esse discurso se molda em torno da *Carta de Atenas* e dos princípios que este sustenta; antes desse período, apenas excepções – sobretudo a que Faria da Costa constitui, em 1937<sup>437</sup> – consubstanciam um discurso que possa contribuir para o aprofundamento de novas ideias.

Em contraste, verificamos que, ao mesmo tempo que a circulação de ideias se fazia, os planos, embora avançando com propostas que dão clara importância ao automóvel –

---

<sup>437</sup> Referimo-nos à publicação do Plano da Figueira da Foz, de Faria da Costa.

As novas ideias são perceptíveis tanto pela metodologia divulgada como pelo conteúdo do plano. Um cuidadoso trabalho de análise das condições físicas e históricas – que informam o desenho e a organização da cidade – fazem-se notar como parte das bases de trabalho do Autor. Acrescem, nos princípios metodológicos, opções que condicionam a circulação e inclusão do automóvel, que é assim incorporado como uma peça fundamental do espaço urbano, concebido com parâmetros modernos. Em suma, os acessos e a circulação fazem parte das medidas elencadas para a modernização da cidade e para a sua adaptação à actualidade.

Cf. A Arquitectura Portuguesa (1937) – **A Figueira da Foz: uma tese admirável do arquitecto-urbanista João Faria da Costa**, A Arquitectura Portuguesa e Cerâmica e Edificação Reunidas: revista mensal técnica, industrial e artística. Lisboa: Sociedade Editora Frace Lda. Nº 31, Outubro, Ano XXX, 3ª Série: 17-23.

O Plano é realizado como tese para conclusão da formação em Urbanismo, em Paris.

colocando-o como uma peça-chave de estruturação territorial –, não conseguem romper com um modo tradicional de habitar e moldar o território. Observamos, sim, a existência de um filtro mental que deixa passar na peneira o fascínio pelo automóvel e a eficácia que se lhe pretende atribuir, mas retém outras ameaças: as que quebrem a “harmonia reinante”, o quadro de vida e territorial que o regime apoiava.

Em concreto, vemos que, tanto na arquitectura, como na cidade, é assumida uma face híbrida ou incompleta na assumpção das ideias construídas além-fronteiras e divulgadas no país.

Este tema carece de um maior desenvolvimento, que conduziremos abaixo.

Vários estudos têm abordado a evolução da cultura espacial portuguesa ao longo do século XX, mas revelam especial pendor para a arquitectura. E, com particular insistência, o arco temporal tratado situa-se entre o início do século XX e os anos 60. Compreendê-los – a esses estudos – ajudará a situar melhor esta investigação e a extrair-lhe conclusões.

Destacamos os nomes de José-Augusto França, com *A Arte em Portugal no século XX, 1911-1960* (1984); Sérgio Fernandez, com *Percursos* (1988) e José António Bandeirinha, com *Quinas Vivas* (1996); e, também, Ana Tostões, João Vieira Caldas, Nuno Portas, Pedro Vieira de Almeida, Raquel Henriques da Silva e Wilfried Wang. Referimo-nos aos diversos trabalhos que Tostões tem redigido ou coordenado: *Arquitectura moderna portuguesa: 1920-1970* (2004); e *Arquitectura do século XX em Portugal* (1997). A estes, juntamos, ainda, *IAPXX – Inquérito à Arquitectura Portuguesa do Século XX em Portugal* (2006), tendo João Afonso como editor.

De Ana Tostões distinguimos, ainda, *Os Verdes Anos na Arquitectura Portuguesa dos Anos 50* (1997b) e *Cultura e tecnologia na arquitectura moderna portuguesa* (2002); de Nuno Portas, o capítulo redigido sobre Portugal, para a *História da Arquitectura Moderna* de Bruno Zevi (1973); de Pedro Vieira de Almeida, *A arquitectura do Estado Novo, uma Leitura Crítica* (2002), bem como, *Arquitectura Moderna* (1986).

Nesses textos, na viagem que nos propõem ao longo dos anos, são convocados princípios doutrinários, obras e actores, para definir os contornos da cultura espacial em Portugal desde a formação do Estado Novo e da época que o precedeu até ao despontar da democracia.

Procuraremos extrair os princípios que nos são mais úteis, da argumentação, explorando-a para além da arquitectura e, sobretudo, nos possíveis contactos com a cidade. Fá-lo-emos como forma de estabelecer contrastes ou continuidades entre o que foi a acção concreta de construir edifícios e pedaços de cidade e o acto de pensar e projectar a expansão urbana no quadro dos Planos Gerais de Urbanização.

Os autores coincidem na divisão do século XX português em quatro fases.

Nas duas primeiras décadas, a casa portuguesa e os novos programas dominam a cena.

Os anos 1930 correspondem ao surto de desenvolvimento de obras públicas, com uma viragem no uso do vocabulário e formas. Trata-se do momento que Ana. Tostões (2004a) designa como *um efémero modernismo*.

O final da década de 30 representa um fecho. Segue-se a consolidação do ímpeto monumentalista. A inflexão semântica faz surgir o que a mesma Autora designa por *os duros anos 40* (IDEM, IBIDEM).

O pós-guerra fica associado ao fim do ciclo de obras públicas e à nova etapa na política económica do Estado Novo. Num contexto de política internacional desfavorável ao Regime de Salazar e com a afirmação das posições vindas a público com o Congresso de 48, os arquitectos vêem uma nova esperança e um contexto de actuação que lhes é mais favorável e que tem correspondência na afirmação do ideário moderno. Serão *os Verdes anos 50* (IDEM, IBIDEM).

Com a viragem da década, será o tempo de os “*pop*” *nos anos 60* (IDEM, IBIDEM). As crises políticas e sociais fazem explodir os limites da criação e do debate. Afirma-se, diremos, o fim da história e da narrativa no que se refere à arquitectura moderna: é o ocaso das grandes utopias e do sonho de que a cidade poderia surgir por projecto.

Compreender os diversos momentos é procurar luzes para enquadrar o pensamento sobre a expansão e a consolidação da cidade, permitindo, por conseguinte, perceber melhor o automóvel nessa teia de múltiplos agentes e acontecimentos. Como refere Wang,

“os dois elementos que mais claramente dão relevo a este desenvolvimento da modernização no domínio do desenvolvimento arquitectónico e urbano, na segunda metade do século XX, são a habitação unifamiliar e o automóvel” (WANG, 2006: 40).

Começamos com Ana Tostões.

Para a Autora, o primeiro momento, até ao fim da I República,

“(…) [caracteriza-se pela] transição hesitante entre a valorização culturalista das especificidades nacionais e a adesão aos modelos progressistas europeus, em acelerada transformação técnica, conceptual e ideológica” (TOSTÕES, 2004a: 105).

Ou seja, o período é dual e joga-se entre duas tendências: de recuperação da memória, num pólo, e de libertação do passado, no outro. Nacionalismo e cosmopolitismo digladiam-se em obras de sinal oposto. O entendimento do sítio e a reinvenção dos materiais tradicionais em que pontua Raul Lino confrontam-se com a cenografia do gosto *Beaux-arts*.

Para Portas (1973), essas são as *Décadas Obscuras* e, acusando uma prática que não é culturalmente relevante nem reformista, são anos de prolongamento da prática e ideias do século anterior. Para o Autor a arquitectura desse período afirma-se como uma questão de estilo e gosto que oscilará entre evocações do passado e a importação dos léxicos. Para Raquel Henriques da Silva, trata-se, de um dos lados, de um “(...) gosto nostálgico que engrandecia o passado e desprezava o presente” (1997: 15).

“(…) [O regresso ao passado é, aí], uma atitude patriótica que enunciava a vontade do país olhar para si mesmo, assumindo a pobreza e o ruralismo como promessa de regeneração” (IDEM, IBIDEM: 16).

Por outro lado – afirma a mesma autora – o debate é extremado: contra as visões mais cosmopolitas que, no pólo oposto, encenam a vida urbana na acumulação de decoração nas fachadas, contrapõe-se a ideia da cidade “(...) como corpo antinatural e fatal imagem de internacionalismo” (IDEM, IBIDEM).

As contradições desse período não se fazem apenas entre uma abordagem *culturalista* e outra *progressista*: resvalam para o interior da segunda, no modo como se expressam antinomias entre a representação urbana ensaiada nas fachadas, de classicismo e eclectismo, sem que tenham um correspondente interno. Ou seja, no interior assiste-se a uma clarificação dos conteúdos e de expressão estética, que decorre da objectividade imposta pelos programas e a encomenda e, portanto, a uma adequação aos tempos que rompe com o imobilismo externo.

Esta expressão antagónica configura, de acordo com a Autora, a dualidade da arquitectura ecléctica do início do século XX.

Em meados dos anos 1920, o tempo é outro. O ciclo modernista afirma-se, já, com a incorporação das possibilidades estruturais e plásticas do betão armado<sup>438</sup>. Assumido por arquitectos, este material comporta um “(...) progressivo desenvolvimento da ideia de tecnologia como padrão cultural” (TOSTÕES, 2004a: 106).

Sérgio Fernandez ajuda-nos a entender melhor este tema, ao situar a estratégia de comunicação do Regime:

“Nessa primeira fase necessitou, para se afirmar, de uma linguagem de comunicação e apresentação legível e eficaz” (FERNANDEZ, 1988: 15).

---

<sup>438</sup> Fazem parte do primeiro grupo do “modernismo experimental” Carlos Ramos, Pardal Monteiro e Cristino da Silva. Vd. Ana Tostões, coord. (2004) – **Arquitectura Moderna Portuguesa: os Três Modos**. In *Arquitectura Moderna Portuguesa: 1920-1974*. Lisboa: IPPAR: 106.

Clarificando o assunto, Portas refere com assertividade:

“(…) o ‘funcionalismo foi muito mais o álibi pragmático (a ideologia) de uma ruptura na linguagem figurativa e de um novo gosto depurado, do que um fundamento metodológico rigoroso na criação” (PORTAS, 1973: 710).

Face ao quadro de incertezas e de oportunismo contextual – é fácil perceber que esse primeiro momento tenha surgido, com antagonismo, entre o conservadorismo que a política promove e a expressão arquitectónica, que, paradoxalmente, segundo Fernandez (1988), permite a afirmação dos arquitectos. Há, portanto, uma contradição de tempos, gerações e princípios, irresolúvel nos termos.

“É efectivamente aos mais novos que o Estado vai procurar a sua imagem arquitectónica inicial para afirmar o mito da sua própria actualidade”(FERNANDEZ, 1988: 17).

Em paralelo, na capital, Duarte Pacheco chamará os arquitectos, enquanto presidente da autarquia, e dar-lhes-á liberdade: “assume e promove o modernismo que aqueles vão concretizar” (IDEM: 19).

Em síntese, diremos que o conservadorismo do pensamento vai procurar legitimar-se, na sua actualidade, através de uma expressão formal que não tem correspondência com a sua essência, para o que recorre a profissionais – os mais novos – que buscam e ensaiam novas expressões (naturais, depois de anos de eclectismo e hesitações, e face às possibilidades de um novo material, que, só por si, validaria outra arquitectura), expressões essas, portanto, em ruptura com a estética da pedra e a procura de invariantes culturais e identitárias.

Mas esta ruptura é apenas parcial, e é, aí, que situamos o interesse, neste contexto, desta renovação incompleta. Basta ter atenção às palavras de Ana Tostões. Refere-se à Estação do Cais do Sodré como possível exemplo das contradições de um país ainda preso a códigos que a nova oportunidade não consegue dissipar.

“A depuração formal do edifício constitui uma inovação, embora a resolução do gaveto da praça assinalasse a retoma de um sentido de monumentalidade na marcação urbana, que surgia na esteira das obras mais racionalistas de Ventura Terra (...)” (TOSTÕES, 2004a: 107).

É, mais uma vez, Ana Tostões que fornece a chave do problema:

“(...) numa primeira fase de afirmação do poder, a procura historicista e regionalista tende a suspender-se, sobrepondo-se uma crescente utilização de modelos internacionais entendidos como mais um ‘estilo’, o moderno temperado pela monumentalidade e pelos valores de dignidade que integram o sentido de obra pública” (IDEM: 110).

Como concluímos, a adesão do Estado às novas linguagens produz-se entre o desejo de um tempo novo e a necessidade de monumentalidade (que suporta a dignidade ambicionada para os edifícios públicos). Novas obras, segundo uma nova expressão, surgem a configurar a vontade de um novo quadro urbano, segundo novos hábitos e gostos, abrindo a cidade ao desejo de renovação “(...) propondo novas imagens, aceitando as formas que por todo o mundo iam sendo praticadas e divulgadas” (IDEM: 109).

Mas, como que se disse, tudo se passará de modo incompleto, com um pé no futuro e um olho no passado: “(...) a formação *Beaux-Arts* atraía os arquitectos modernistas nos partidos adoptados, recorrendo sistematicamente a uma simetria compositiva (...)” (IDEM, 2006: 23). A explicação tem sido adiantada desse modo e poderá ser procurada na formação revivalista e ecléctica dos arquitectos ou, diremos, numa incompleta integração no presente e falta de necessidade, pela mesma via, de cortes não sentidos como prementes.

A evolução, a prazo, é outra e em sentido contrário:

“clarificando o equívoco recíproco em que o Estado e os arquitectos caíram, desconhecendo ou subestimando estes os fundamentos civis ou sociais do Movimento Moderno (...) [o regime vai retroceder]” (IBIDEM: 25),



Os arquitectos acompanham o recuo, numa conjugação de esforços e vontades que convergem no que Portas denomina *restauração cultural* (PORTAS, 1973) já que “(...) as virtudes da raça tinham de ser recordadas” (PORTAS apud FERNANDEZ, 1988: 25).

“(…) [À] emergência e ensaio de uma linguagem de ruptura – o purismo nacionalista (...), [segue-se a] (...) reconstituição de uma linguagem regional-monumental, fatalmente ecléctica e trapalhona que, embora focada nas fachadas, arrasta também o desinteresse pela própria organização funcional dos espaços dos edificios ou das cidades” (PORTAS, 1973: 724).

A viragem que ocorrerá, a favor de uma expressão monumental, clássica, historicista e, complementarmente, de um outro lado, de exaltação da ruralidade, dá-se numa oscilação entre a glorificação do Império e a exaltação do pitoresco das aldeias nacionais. A exposição do Mundo Português é tida como o arquétipo de afirmação do novo ciclo. A convergência entre o conceito de linguagem e o de nacionalismo é a base do pensamento e actuação. Para as obras de maior escala e em contexto urbano será usada uma linguagem de assumida monumentalidade que exalte a grande pátria; em obras com outra localização e dimensão, será promovido e adoptado o uso de elementos de carácter popular e tradicionalista. Beirados, arcos, ferros forjados de inspiração oitocentista ou popular, azulejos decorativos, nichos com imagens de culto religioso ou ligadas à história e cantarias, colocados em volumes evocadores da autenticidade e pureza nacionais, serão a alternativa a uma retórica de inspiração clássica.

Sublinhamos esses dados e, segundo Nuno Portas (1973), a nova dualidade joga-se na recuperação da memória, rejeitando o funcionalismo. A memória é sinónimo de rústico (situando a produção do lado do povo) e de joanino (contextualizando-a no plano do poder, do império). Trata-se, portanto, de aplicação da evocação como mecanismo de representação e eficácia (da arquitectura).

A linha seguida foca-se, pois, entre

“(…) um império e um Portugal rural, folclórico, entendido na superficialidade da sua doçura como virtude de resistência à degeneração dos tempos modernos” (TOSTÕES, 2004a: 118).

A Autora expõe-nos a interpretação de uma “alma portuguesa” (IDEM, IBIDEM) que se formula entre um sentido imperial e a simplicidade da sua raiz mais profunda e rural.

O final da década de 1930 representa, assim, o fim da era que toma a imagem moderna como expressão arquitectónica cara ao regime. O internacionalismo era, já, incompatível com as pretensões nacionalistas e cai. Impunha-se uma renovação que emanasse da nação, entre a exaltação e a saudade, entre a euforia e a nostalgia ou entre a afirmação de grandiosidade urbana e o pitoresco – diremos – ou, como refere Wang (2006), entre manifestações de *orgulho e melancolia*.

No novo quadro, os Monumentos Nacionais são apresentados por Ana Tostões como outra face de concretização e afirmação dos mesmos objectivos. A consolidação – ou tentativa de consolidação – como refere Pedro Vieira de Almeida (2004) – de uma “imagem simbólica nacionalista” apoia-se num “triumfalismo histórico” (IDEM: 119). É o que Portas designa por “uso cenográfico do passado” que transforma o monumento em espectáculo (PORTAS, 2006: 59), um espectáculo que se confronta com a pequena escala, sobriedade, e pacatez da pequena casa, célula da família. Ou seja, entre a glorificação e a humildade que posicionam uma outra entrada no debate, na mesma linha.

Pedro Vieira de Almeida acrescenta complexidade ao tema. Para o Autor – contrariando muitas leituras – não foi o poder político que determinou a expressão arquitectónica como um directório oficial. Segundo advoga, essa expressão de tendência nunca existiu<sup>439</sup>: “há

---

<sup>439</sup> Para o Autor, o Estado Novo não se afirmou como um todo ideológico coerente, não definiu ou impôs uma arquitectura e, por outro lado, os arquitectos não assumiram uma oposição em bloco ao regime político, definida com enquadramento profissional. Segundo sublinha, convocando Fernando Rosas, “há vários Estados no Estado Novo.” Pedro Vieira Almeida (1997) – **Arquitectura e Poder: Representação Nacional**. in *Arquitectura do Século XX em Portugal*. Lisboa: Portugal-Frankfurt S.A.: 94.

Para o Autor, não terá existido uma arquitectura do Regime, mas várias, conforme os departamentos e os funcionários que os representavam ou dirigiam. Além do mais, a incapacidade para ritualizar e encenar a vida cívica terão obstado à definição de uma arquitectura do Estado Novo, inviabilizada, além do mais, por uma figura que, à semelhança de Speer, apoiasse Salazar nesse campo. Ou seja, para o Autor, não houve códigos assumidos de representação do Poder Político e do Estado. Para o provar, refere a diversidade de expressões dos Pavilhões das Exposições Universais de Bruxelas, Nova Iorque e São Francisco, em 1935 e 1939 (as duas últimas). Segundo diz, essa convivência de diversos estilos corresponde a uma incapacidade do Estado eleger uma linguagem que o corporizasse. Vd. IDEM: 95-96 e 97.

simultâneos salazarismos no salazarismo” (ALMEIDA, 1986: 107). Por outro lado, o Autor contraria a ideia de que os artistas fossem resistentes por condição<sup>440</sup>. Nuno Portas também o refere, ainda que implicitamente, ao caracterizar o contexto em que ocorre a viragem para os anos 40:

“(…) o regime tinha obtido o consenso dos seus arquitectos, os seus arquitectos entravam agora na ‘vanguarda da restauração’, sentindo que o modernismo internacional das suas obras de juventude, cinco ou dez anos atrás, espécie de tábua rasa estética, não podia responder ao exaltado momento histórico (…)” (PORTAS, 1973: 719).

Também Portas, noutro texto dirá – mais claramente – que nem os arquitectos foram esmagados por um Estado inculto e burocrata, nem a inflexão, por parte dos mesmos, se pode caracterizar como “cedências” ou “traições” (IDEM, 2006: 55). E sublinha:

---

O Autor defende largamente este ponto de vista numa outra obra. Vd. Idem (2002) – **A Arquitectura no Estado Novo: uma leitura crítica**. Lisboa: Livros Horizonte.

Nessa obra, o Autor põe em evidência os mesmos pontos de vista e reforça-os. Fá-lo a partir da análise de um documento fundamental – Representação 35. Com esse ponto de partida demonstra que os arquitectos não foram esmagados pelo Regime, que este nunca teve quem fosse capaz de enunciar os princípios fundadores de uma arquitectura oficial e que, além do mais, os Concursos de Sagres são eles próprios, enquanto resposta livre, uma evidência contra qualquer condicionamento linguístico. Ou seja, as hesitações de quem não estava preparado para outra resposta ou formulação arquitectónica, por isolamento cultural e características de formação, aliam-se à também falta de capacidade do Estado Novo para definir as balizas de actuação dos arquitectos.

Nuno Portas refere, no mesmo âmbito, a expressão arquitectónica das Avenidas Novas como resultante de um recuo dos arquitectos face à fragilidade das suas convicções ideológicas, mais do que de cesura estilística. Vd. Nuno Portas (1997) – **A Arquitectura da Habitação no século XX português**. In Portugal Arquitectura do Século XX. Lisboa: Portugal-Frankfurt S.A.: 118.

Sérgio Fernandez também recusa a palavra traição para se referir à mudança de linguagem na arquitectura dos anos 40. Como diz, segundo assinala José António Bandeirinha com palavras próprias, “a consciência ideológica e cultural dos pioneiros do modernismo em Portugal era tão frágil que o processo de substituição dos modelos formais ocorrem de modo quase natural, não se podendo falar de ruptura, mas antes de transformação de processos” José António Bandeirinha (1996), Op. Cit.: 23.

<sup>440</sup> O Autor refere “(…) que os artistas nada quisessem do e com o poder também será afirmação pouco coincidente com os factos, já que, artistas e arquitectos incluídos não só reagiram bem em relação ao poder instituído, mas lançaram-se deliberadamente à sua conquista.” Pedro Vieira de ALMEIDA (1986) – **Arquitectura Moderna**. In História da Arte em Portugal. Lisboa: Alfa, Vol. XIV: 131.

“(…) tanto quanto nos podemos aperceber, não se trata só de imposição exterior, mas sim de uma posição interiorizada pelos próprios arquitectos melhores, em alguns casos enquanto funcionários ou consultores, conscientes de interpretarem um consenso muito mais amplo do que o da ideologia do regime” (IDEM: 59).

Pedro Vieira de Almeida (1986) acrescenta:

“um dos conflitos mais sérios, se não mais sério dos arquitectos desta geração vai ser, assim, o do seu confronto interior, para saber qual das tendências, tradicionalista ou moderna, conseguiria impor-se como arquitectura de poder, se de facto nem tradicionalismo nem modernismo fossem noções claramente delimitadas nos espíritos dos seus mentores” (IDEM: 122).

Dos diversos argumentos, conclui-se que é o contexto cultural do país que confirma o fim de ideias incompreendidas, longe que estava dos centros europeus onde as vanguardas eram geradas e entendidas. A falta de ideário, de teorização, que colocasse a arquitectura moderna numa posição que superasse o seu entendimento como recurso visual, é a sua fragilidade e a razão da capitulação dos arquitectos, que se rendem à expressão nacionalista que lhes é imposta e/ou aceitam<sup>441</sup>.

O vazio teórico – lê-se nas palavras de Nuno Portas – atinge a urbanística com a mesma força com que condiciona a arquitectura. No contexto, sobressaem os opúsculos de Paulino Montez, em 1938, “(…) com superficiais receitas urbanísticas” (1973: 724) e “(…) alguns inquéritos do *Diário de Lisboa*, estes em 33, sobre a urbanização de Lisboa” (IDEM, IBIDEM), ambos, refere Portas, com total superficialidade e incipiência.

Ainda segundo o Autor, o facto é de importância extrema:

“(…) [a] dimensão urbanísticas do movimento [do ciclo modernista] (...), a ter existido, seria a pedra de toque da sua consistência reformadora, a prova de que a mudança de linguagem

---

<sup>441</sup> Para Portas, a cultura, tal como a arquitectura e a urbanística, surgira dotada de significados variados, sem uma única voz ou expressão e, em síntese, o que falhou foi fruto da incapacidade para passar de uma linguagem mal dominada, porque incompreendida, para uma síntese com a tradição, mal conhecida. Vd. Nuno Portas (2006) – **IAPXX – A Oportunidade do IAP XX e uma Interpretação dos Anos 40**. In *Inquérito à Arquitectura do Século XX em Portugal*. Lisboa: Ordem dos Arquitectos: 55.

arquitectónica resultava de uma nova consciência social e não de uma simples questão de gosto” (IDEM, IBIDEM).

Portas assinala, aliás, que, durante os anos 1930, os arquitectos não são chamados a intervir nos problemas urbanos e, quando o fazem, não são capazes de ultrapassar o convencionalismo. Todavia, vê, no período que se instala a partir de 34, uma mudança de registo. Segundo diz, Pacheco encara os estudos urbanísticos como instrumentos para organizar o surto de construção gerado com e pela afirmação do Regime, bem como pelo crescimento e acumulação de capital que a nova fase iria possibilitar. Segundo refere, ainda, tratava-se de garantir que as cidades do interior e da província se desenvolvessem e expandissem em novas coroas de ampliação ou que essa ampliação se “(...) arrumasse em Avenidas largas à moda da Capital” (IDEM: 727).

Porém, o urbanismo tem um arranque difícil. Os arquitectos nacionais permanecem afastados da realização dos primeiros planos urbanísticos, o que – explica – pode estar relacionado com a falta de convergência entre essa nova forma de organização espacial e as preocupações teóricas e práticas desses profissionais. De resto, mesmo a instituição universitária permanece alheada em relação à temática: a urbanística é, segundo defende (IDEM, IBIDEM), subestimada enquanto tema de debate pelos intelectuais envolvidos, directa ou indirectamente.

Enquanto isso, a cidade desenvolve-se com oposição de contrários. A sua face é expressa por três vectores<sup>442</sup>: o vector da grandiloquência (que terá como corolário a Cidade Universitária de Coimbra<sup>443</sup>); o vector mais nórdico e ambientalista (Campo Grande<sup>444</sup>, Monsanto<sup>445</sup>, Parque Eduardo VII); e o vector rústico tradicionalista (IDEM: 727-28). Este

---

<sup>442</sup> A expressão é do próprio Autor. Vd. Nuno Portas (1973) – **A Evolução da Arquitectura Moderna em Portugal: uma interpretação**. In História da Arquitectura Moderna. Lisboa: Arcádia: 727-728.

<sup>443</sup> Vd. nota 35.

<sup>444</sup> Keil do Amaral, 1945.

<sup>445</sup> Vd. nota 106.

último para uso das camadas populares em contraste com a cidade monumental da burguesia.

Portas resume o período de modo sintético.

“Duas ou três lições recolhemos desta fase-chave da história da arquitectura em Portugal: ao nível da arquitectura, a incapacidade de renovar a linguagem do movimento internacional face ao contexto real do país; ao nível urbanístico, a prisão dos arquitectos aos modelos urbanos de tradição burguesa que mais convinham ao conservadorismo classista do Regime; ao nível cultural, a crónica subestimação da teoria e da educação, como vectores activos fundamentais para fortalecer qualquer acção de ruptura que não fosse apenas momentânea ou de moda” (IDEM: 728).

Mas, mais do que clarificada, ao longo dos anos 40 a evolução da arquitectura vai dividir profissionais, entre a tendência nacionalista e a vontade internacionalista, segundo uma oposição que o Regime já não trava por incapacidade para impor a primeira ou reprimir totalmente a segunda.

O pós-guerra trará novidades: fica associado ao fim do ciclo de obras públicas e à nova etapa na política económica do Estado Novo. Sobretudo, a nova década permitirá operar, segundo Ana Tostões (2004a), o retomar do interrompido projecto moderno. É o tempo do que Sergio Fernandez (1988) chama *O Estilo Internacional como contraproposta*. Uma maior circulação de ideias, as viagens e os livros fazem resgatar os valores da modernidade pelos arquitectos nacionais, já com plena noção do alcance social do ideário moderno e, agora, empenhados na luta política contra o regime. Ou seja, trata-se de recuperar a consciência social e ética que escapara à primeira geração modernista.

É também a partir dessa caracterização que Ana Tostões chama a atenção para uma significativa alteração de significado.

“As premissas do movimento moderno, referenciadas claramente a Le Corbusier e, ainda por essa via, ao expressionismo da moderna arquitectura brasileira, adoptam-se de um modo ético e

ideologicamente convicto que integrava o valor de uma função social, para logo se passar ao seu questionamento rompendo-se com o sentido de dogma do estilo internacional” (2004a: 125-126).

No Congresso, em 1948, diz, reclama-se a intervenção a uma outra escala, para lá do edifício isolado, isto é, “o direito à escala da cidade”. Le Corbusier e a sua utopia da *Ville Radieuse* são citados. A *Carta de Atenas* torna-se uma referência recorrente. A cidade, e um novo olhar sobre a sua construção – decorre das palavras da Autora –, entra no discurso dos arquitectos.

A incorporação definitiva, como regra, dos modos de produção segundo a doutrina moderna, por outro lado, vão impor-se e, diremos, condicionar o pensamento sobre essa mesma cidade.

Na década de 1950, os novos ventos sopram sobre as concepções urbanísticas. S. Fernandez (1988) refere-o e, para o suportar, convoca uma série de exemplos. As experiências do município de Lisboa, nas Avenidas João XXI, Paris e Praça Pasteur são citadas como abertura a novos conceitos urbanísticos em que sobressai uma “(...) atitude de racionalização dos espaços viários, ao mesmo tempo que se confere unidade arquitectónica às construções” (IDEM: 72). Também a relação da arquitectura com o espaço público tende, segundo o Autor, a reflectir novos conceitos, tendencialmente afirmativos da identidade do objecto, isto segundo o novo paradigma aceite pelos arquitectos.

Para Portas, é finalmente o tempo do funcionalismo na cidade, que, agora, e com essa incidência, se mostra mais devastador (2006: 57).

“Além do equívoco da demolição dos centros, aparecem os modelos dos bairros de ‘blocos’ e dos bairros de ‘cidade jardim’ (...). É o modelo da cidade-jardim (e o da avenida de moradias, na sua variante urbana) o que melhor se adapta às preferências da nova burguesia em que se apoia o regime, e é também, a miniaturização desse mesmo modelo que vai servir para os bairros económicos” (IDEM, IBIDEM).

Por outro lado, o advento da técnica, reclamado a partir das possibilidades da industrialização, impor-se-á no projecto e na obra. O betão torna-se corrente ao longo da

década. A racionalidade da construção funciona como lógica estruturante da arquitectura e da cidade. As escalas contaminam-se, cumprindo o desiderato moderno do projecto global. A habitação colectiva, alargada à escala da cidade destaca-se como projecto-chave da modernização (TOSTÕES, 2004a: 133).

Em complemento, segundo refere Ana Tostões, aludindo a um dos factores determinantes da época, o Inquérito vem acentuar o valor dos significados social e cultural do espaço e colocá-lo, inexoravelmente, como resultado de um “compromisso [com] a realidade e a acção do tempo histórico” (IDEM: 141). Dar-se-á a *Aproximação ao Real* (FERNANDEZ, 1988).

Ao longo da década, todo o posicionamento crítico a favor de uma arquitectura de um local e tempo específicos vai sendo aprofundado em torno do associativismo ou de figuras centrais. MRAR<sup>446</sup>, ODAM<sup>447</sup> e ICAT<sup>448</sup> entram na equação, bem como Nuno Teotónio Pereira e Fernando Távora. Uma terceira via é procurada e mais tarde, em meados de década de 50, o momento é de profunda reflexão. Inicia-se um novo ciclo:

“(…) um processo de procura de referências locais, de contextualização que daria lugar a explorações organicistas e regionalistas críticas referenciadas à revelação da Arquitectura Popular com a tarefa do ‘Inquérito’, em 1955” (IDEM: 137).

Segundo Fernandez, Portugal colhe os reflexos das tendências internacionais que se vão afirmando e o caminho far-se-á a favor do realismo:

“(…) do aprofundamento da realidade portuguesa, [de] todo o esforço tendente a ligar a criação artística à vida autêntica do nosso povo e da nossa época (...) refutando a actualidade de uma arte

---

<sup>446</sup> Movimento de Renovação da Arte Religiosa.

<sup>447</sup> Organização dos Arquitectos Modernos.

<sup>448</sup> Iniciativas Culturais de Arte e Técnica.



pseudo-universalista, purista abstracta, desinteressada do aprofundamento das condições específicas do meio (...)”<sup>449</sup> (ARQUITECTURA apud IDEM: 110).

Em paralelo, diz, são ensaiados – com recurso a formas e conteúdos dos centros tradicionais ou canónicos –, novos modos de tratar as matérias urbanísticas, menos abstractos e em ligação à realidade<sup>450</sup>, sem que, contudo, seja negado o espaço da inventiva ou a afirmação dos novos tempos.

Passado, porém, o momento de unidade em torno do Inquérito e ainda assim incompleta, Portas, segundo o que designa *A Abertura Relativa e as Clivagens Inevitáveis* (1973), põe a nu as diversas tendências de modernidade que de 1953 a 1963 se exprimem, sem que a censura oficial tenha querido ou conseguido reprimir.

Com os anos 60, nova viragem. Os temas urbanísticos são outros e não reproduzem as fórmulas do passado<sup>451</sup>. É um tempo de corte:

“o funcionalismo, internacionalmente divulgado e aceite, pelos conceitos limitadores e já estereotipados de que é portador, já há muito não corresponde às necessidades criadas (...) nem constitui solução correcta para as novas situações” (FERNANDEZ: 168-169).

Neste período surgem, como referido, os “*pop*” nos anos 60 (TOSTÕES, 2004a). O tempo da abstracção é passado e com a adaptação ao contexto, à história, à tradição e à relação com os utentes, na arquitectura e na cidade, a nova década é de pluralidade. A emergência

---

<sup>449</sup> Com a frase Fernandez mostra como ecoam as novas ideias no país, aqui expressas pela crítica. Editorial do número 60 da Revista Arquitectura, já dirigida, a partir de 1957, por Carlos S. Duarte e Nuno Portas. V.d Sergio Fernandez (1988) – **Percorso, Arquitectura Portuguesa 1930/1974**. 2ª ed. Porto: FauPpublicações: 110.

<sup>450</sup> Neste domínio, Távora é um exemplo, com o Plano, de 1963, para o centro de Aveiro. A modernidade é procurada com interpretação do passado histórico. As inúmeras intervenções nos edifícios não entram em ruptura com o passado e ligam-se ao novo traçado viário e à afirmação de um edifício em altura. Vd. Idem: 166.

<sup>451</sup> Chelas, com plano de 1965, por seu lado, e tal como Toulouse-le Mirail, estabelece eixos de vida urbana intensa, onde se congregam as diversas actividades, que não procuram divorciar-se num *zoning* já refutado. Vd. Idem: 167-168.

da conflitualidade política e social faz implodir os limites do debate e explodir os da criação. O *moderno* ficou no tempo, já posto em causa. A sua continuidade é uma roupagem descontextualizada:

“(...) o ‘moderno’ pela imagética do estilo internacional tende a banalizar-se ao sabor da crescente especulação capitalista (...)” (IDEM: p. 147).

A explosão de tendências – entre “(...) reminiscências folclorísticas, modas cosmopolitas, brutalismos, pseudo-construtivismos (...)”, opostos às mais consequentes procuras da fase pós-racionalista – dá-se, segundo Portas (1973: 741), num meio onde a produção teórica continua a ser pobre – terreno onde as escolas continuam a estar ausentes –, realidade que ajudará a perceber e explicar, olhando retrospectivamente, todo o enquadramento da cultura espacial em Portugal e as oscilações de gosto, as hesitações e as dualidades.

Com a evolução do tempo, a década confirma o inevitável. É, como dissemos, o fim das grandes utopias e do sonho de que a cidade poderia surgir por projecto. Ficará, portanto, fora do nosso âmbito de interesse e de trabalho. O final da década de 1950 é, como afirmámos inicialmente e reforçamos aqui, o limite temporal da nossa abordagem.

Ao longo das últimas páginas, ressalta a mesma contradição fundadora que pode ser encontrada na cidade tentada pelos Planos Gerais de Urbanização. Referimo-nos ao modo como são ensaiados os centros cívicos e os bairros de habitações e, contrastantemente, à forma como é encontrada resposta às exigências e lógicas do automóvel. Pode dizer-se que, também neste caso, se joga oposição entre a procura de especificidades nacionais, num dos pólos e, no outro, a adesão a modos de vida e à organização territorial que encontra lógica na evolução conceptual, ideológica, da técnica e da indústria. Trata-se, pois, sublinhamos, de um paralelo óbvio com a produção arquitectónica ao longo de todo o século e com os princípios que lhe dão suporte.

“A conjugação dos novos materiais e técnicas de construção constitui o motor das transformações” (TOSTÕES, 2006: 22). Na cidade – complementamos – é também o automóvel – nova técnica (neste caso, de mobilidade e apreensão territorial) – a forçar as

transformações. E, acrescentamos, num caso como outro, as alterações, face à falta de convicções em relação aos novos modelos, entram pela porta da tecnologia e da experimentação em torno de novas possibilidades.

Porém, a cidade continua, para além dos determinismos técnicos que inspiram a arquitectura, muito presa a arte do possível. A realidade continua a ser o seu grande tema de trabalho, apesar do automóvel surgir como indutor de transformações.

Mas, se nos detivermos sobre a arquitectura, encontramos linhas de coincidência. Basta seguir a realidade.

Primeiro facto: a terceira via. Esta aprofunda a relação com o contexto e, sem medo da história e da tradição, ambiciona ligação com os utentes, procura estímulos a partir da topografia e renuncia a uma abstracção artificial. De resto, o momento de crise que se revela nos últimos CIAM é acompanhado, em Portugal, com “(...) o retomar do sentido integrador que parece constituir uma constante da arquitectura portuguesa” (IDEM: 29).

Segundo facto: os anos 1960. Complementarmente, são, também, de retorno crítico à cidade. A cidade tradicional volta a ser olhada e os seus espaços, de rua e praça, são equacionados e entendidos como geradores de urbanidade. A fachada readquire valor como definidora de espaço e o quarteirão é assumido como peça de ligação da arquitectura à morfologia urbana.

No nosso tema – nos Planos – mesmo na fase mais dura de afirmação da estética e princípios modernos, e mesmo ao longo dos anos 1950, essas regras e sentido nunca foram totalmente postos em causa. Diremos, pois, estabelecendo paralelo com os factos atrás referidos, que os Planos não se desligam do contexto, não provocam rupturas absolutas, tal como a arquitectura não as havia provocado totalmente, pretendendo, sim, recuperar o fio condutor da tradição, mormente a partir dos anos 50 e – com tendência acentuada – como reflexo da cultura espacial dos anos 60.

Em contraste, estão mal identificadas as motivações e fontes que precipitaram as alterações de forma e conteúdo na cultura espacial na viragem dos anos 30 para os anos 40, como já

antes, na dobra para os anos 20<sup>452</sup>. Mas a pergunta surge clara: será que não podem ser procuradas no modo de ser português? Interrogamo-nos se não é possível identificá-las nas mesmas características que sempre determinaram a arquitectura portuguesa como uma realização incompleta, no sentido em que dificilmente se deixou compartimentar em *classificações puras*, sendo antes – o seu espaço – o resultado da resposta a condições concretas, não coincidentes, portanto, com categorias ou estilos perfeitamente convergentes com as tendências internacionais? Na verdade, o seu espaço é – defendemos – aquele que o esforço de aculturação e resposta aos meios de produção concretos determinam; não joga no campo da impossibilidade material ou de afirmação de linguagens estranhas a um tempo e a um lugar, mas pretende uma convergência entre expressão e contexto. Ou seja, a cultura espacial portuguesa produz-se, em permanência, com *bom senso* e *sentido prático* e, nesse sentido, rejeita um total desenraizamento.

Se isto é uma evidência na história – podemos testemunhá-lo mesmo nos períodos em que a ruptura foi supostamente tentada – reparemos na expressão da maioria das obras do período moderno: os sinais de integração na tradição estão presentes. Desde logo e com evidência, são marcados pela simetria de composição. Mesmo o pavilhão do Rádio do IPO (1927-1933), que se despiu totalmente de ornamentação na secura e objectividade dos volumes, continua a ostentar a simetria como princípio compositivo, como, de resto, alguns dos liceus construídos no mesmo momento. A monumentalidade continua, pois, a marcar as obras. Mesmo antes do sobreaquecimento do final dos anos 30, o debate entre nacionalismo e internacionalismo nunca abandonou a arquitectura portuguesa. Os diversos autores têm posto foco sobre o tema, socorrendo-se de exemplos significativos – são diversificados e territorialmente disseminados. Convocamos os mais paradigmáticos factos arquitectónicos em que a historiografia se tem apoiado.

O estilo neobarroco D. João V aparece-nos no contexto: corresponde à dignidade indispensável para representar internacionalmente o país nas Exposições do Centenário de

---

<sup>452</sup> Quase todos os arquitectos da geração que lança a linguagem internacional no país se ocupam, em simultâneo, de propostas de gosto moderno, interessados na modernidade, e de sabor nacionalista, de recuperações historicistas. Vd. Idem: 13.

Independência do Brasil e Ibero-Americana de Sevilha, em 1922 e 1929, respectivamente<sup>453</sup>.

A Igreja de Nossa Senhora de Fátima, essa, exhibe, no interior, o atavismo no modo como manipula – ou deixa de o fazer – a estrutura de betão armado, segundo reminiscências góticas que se afastam das potencialidades da técnica que lhes dá suporte.

Em 1937, é Keil do Amaral a tentar o mesmo tipo de compromissos, fazendo-o no Pavilhão da Exposição de Paris, moldado “(...) entre a linguagem oficial, a modernidade e a procura de raízes verdadeiras da arquitectura tradicional” (FERNANDEZ, 1988: 2).

Basta observar o processo de definição formal ou de linguagem do Instituto Superior Técnico para que outras validações sustentem a hipótese. Vemos, ali, o paradigma de afirmação de uma nova arquitectura, que não tem razões disciplinares a suportar a mudança: a depuração acompanha o esforço de racionalidade económica<sup>454</sup> e, desprendendo-se de considerações teóricas, valida o pragmatismo da acção como método de intervenção.

Rogério de Azevedo (1898-1983), esse, dá também mostras de hesitação. No Porto, com a Garagem d’*O Comércio do Porto* (1930-1932), estabiliza uma linguagem e programa (com sobreposição de funções) de acento claramente moderno, e na mesma época, tem uma resposta antagónica – pela filiação tradicionalista – no edifício para *O Comércio do Porto* (1928-1930).

Mas não é caso isolado. Cassiano Branco (1897-1970), considerado o mais inventivo e independente dos arquitectos da sua geração, remete-nos para as mesmas apreciações. No momento em que se dedica às suas melhores obras (nos anos 30), inicia, em 1937, o estudo do *Portugal dos Pequenitos*, no qual tem sido salientado o lado irónico da concepção, mas que, pesem embora as possíveis leituras, colocam o Autor numa trajectória que não se distancia de outros percursos, autores e contradições. O mesmo é reforçado com o projecto do Hotel do Luso, de 1938, em que constrói um antagonismo a que o corpo do hotel

---

<sup>453</sup> Os projectos de Carlos Ramos, Cottinelli Telmo e Luís Alexandre da Cunha, bem como a proposta vencedora dos Irmão Rebelo de Andrade eram nesse estilo, no primeiro caso; o mesmo sucedia, no segundo, com o dos mesmo irmãos.

<sup>454</sup> Cf. João Vieira Caldas (1997) – **Cinco Entremeios Sobre o Ambíguo Modernismo**. In *Arquitectura do Século XX em Portugal*. Lisboa: Portugal-Frankfurt S.A: 27.

(claramente tradicionalista) e o complexo das piscinas e edifícios envolventes (de acento moderno) dão suporte.

No final dos anos 30, Cristino da Silva (1876-1976) conclui o projecto da Praça do Areeiro. Terminado em 1938, não está temporalmente distante de outras obras do período de expressão ainda sintonizado com a modernidade, mas, em contraste, a praça é lida por diversos autores<sup>455</sup> como arquétipo do espaço público do Estado Novo – enquanto materialização do que seriam os anseios do Regime (no que se refere a códigos que o traduzissem ou explicitassem espacialmente).

Exemplos maiores de todas estas hesitações, os concursos de Sagres, de 1933-35 e de 36-38, são uma entrada importante para o debate.

Como consequência do resultado do primeiro concurso, um documento assinado por alguns dos notáveis arquitectos de então<sup>456</sup> sai em defesa do projecto de Pardal Monteiro (1897-1957), vencido na competição pelos irmãos Rebello de Andrade. *Representação 35* – o documento – pretende pôr em evidência a necessidade de um estilo Português e Moderno e, nesse contexto, destaca a proposta de Monteiro – o mesmo Autor do Instituto Nacional de Estatística e do edifício do *Diário de Notícias*, ambos de 36. Fazemos notar que estes últimos trabalhos são considerados exemplares na obra deste arquitecto, isto no que se refere à libertação dos códigos do passado e acerto com o progresso e modernidade da linguagem; já quanto ao Concurso de Sagres, evidencia-se uma massa pesada, densa, de escala e expressão marcadamente monumental, não só pelo volume como pelo tratamento das superfícies, estas com evidentes traços tradicionalistas – o contraste não podia ser mais evidente e o sinal de deriva, inteligível.

O segundo Concurso é vencido por Ramos com uma proposta que Pedro Vieira de Almeida caracteriza como um projecto descontrolado:

---

<sup>455</sup> Ana Tostões, Nuno Teotónio Pereira, Nuno Portas, Sergio Fernandez, João Vieira Caldas.

<sup>456</sup> Cf. Pedro Vieira de Almeida (2002), Op. Cit.

“(…) carregado de um excesso de elementos que lhe fazem perder o sentido de unidade, de que resulta um certo decorativismo em absoluto desajustado ao objectivo pretendido” (ALMEIDA, 1986: 126-127).

Citámos apenas alguns exemplos dos vários que a historiografia permite e tornou conhecidos. Há outros. Muitas obras revelam hesitações similares. Pode identificar-se, no mesmo edifício, o encontro de linguagens de expressão não coincidente, numa síntese tentada entre universos sintácticos de sinal distinto. Fortes marcações de entradas, com recurso a molduras ou pórticos de tendência monumental, beirados de remate de telhados de procura tradicionalista, janelas agrupadas por molduras unificadores – a reforçar a horizontalidade dos vãos – são recursos linguísticos que os arquitectos fazem conviver pacificamente. Esse modo de expressão atinge, ainda, a articulação volumétrica. A desmultiplicação de corpos, numa lógica pavilhonar a que preside a liberdade na multiplicação e conformação de espaços exteriores convive, também ela – não raras vezes –, com a face mais atávica que se consubstancia no tratamento das superfícies ou em cada volume isoladamente<sup>457</sup>.

Portugal é um país de contradições e compromissos – sabêmo-lo – e para determinar a explicação tão-pouco serão alheias as bases de apoio que suportam e querem influenciar o Estado Novo. José António Bandeirinha recorda-o ao colocar em evidência o peso do *Lobby*

---

<sup>457</sup> Os exemplos são múltiplos e sucedem-se. Só em Coimbra, encontramos, na primeira categoria, a Escola do Magistério Primário, muito próximo do que é a expressão do Aeroporto de Lisboa de Keil do Amaral; no segundo caso, identificamos a Escola Comercial e Industrial de Avelar Brotero: a articulação volumétrica revela uma modernidade que o tratamento das superfícies, da marcação da entrada, da cobertura, não valida. É, aliás, digno de nota que o tradicionalismo que exprimem se centra sobre os corpos principais das salas de aulas e do ginásio, não atingindo o volume das oficinas, muito mais despojado e depurado e com cobertura plana (esta parte do edifício foi recentemente alvo de uma transformação profunda, por intermédio de um projecto da autoria de Inês Lobo, a cargo da ParquEscolar).

Escola Comercial e Industrial de Avelar Brotero: Projecto de 1954, início de obras em 1955 e inauguração em 1958; Projecto do arquitecto A. José Pedroso.

Escola do Magistério Primário de Coimbra: inaugurada 1959, segundo projecto do arquitecto Manuel Montalvão Machado.

agrário e ruralista, partidário do mundo rural tradicionalista e antagónico dos “(...) ‘demoníacos malefícios’ sociais da industrialização” (BANDEIRINHA, 1996: 21)<sup>458</sup>.

Mas, no pólo oposto, o Autor põe em destaque a necessidade de construir uma imagem do país, exportável como testemunho de um estado ocidental moderno<sup>459</sup>, alinhado, portanto, com o progresso contemporâneo – dir-se-á. Para o Autor, “A história da Exposição do Mundo Português e das Comemorações Centenárias é, também, a história deste compromisso”<sup>460</sup>. Importará, portanto, dar-lhe atenção.

O Mundo Português surge com encenação.

“(…) [E o] território português [aparece representado] como um paraíso bucólico encabeçado por uma capital, cabeça do império, na qual se tornam eruditas as singelas virtudes campestres (...)” (IDEM: 31).

A idealização desse território constrói-se entre dois mundos: o do Pavilhão de Lisboa e o das Aldeias Portuguesas. E, como refere Bandeirinha:

“tudo afinal se resumia a uma capital, cabeça da governação e da cultura, e a todo um povinho que diligentemente vivia nas aldeias uma virtuosa e santa vida rural, assim estilizado e assim moldado, a gosto e a preceito pelos artistas da cultura urbana. Lisboa, sim senhor! E cosmopolita, quanto baste” (IDEM; IBIDEM).

---

<sup>458</sup> Apesar da guerra incentivar o avanço do projecto industrialista, estes não eram do agrado dos *lobbies* agrários. E não estavam sós. A Igreja Católica era um aliado de peso, tendo por base a degradação moral a que as sociedades urbanas e industriais estavam comumente associadas. José António Bandeirinha (1996), Op. Cit.:27.

<sup>459</sup> O Autor refere-se à necessidade de, face à ameaça de anexação das colónias, o Regime fabricar uma imagem de um Estado “(...) preocupado com o bem-estar da totalidade das suas populações.” Idem: 21.

<sup>460</sup> Apesar de realizada para enobrecer a Capital do Império, a Exposição não esquece a glorificação do mundo rural português. Já Salazar havia preconizado, em 1938, que ali estivesse representada “a arquitectura de cada umas das 21 províncias portuguesas de aquém e além mar.” Idem: 28.



A argumentação conduz ao reconhecimento da arquitectura produzida neste momento concreto como resultado de motivações que transcendem o âmbito disciplinar, segundo a antinomia presente:

“a exposição ganha, assim, o carácter ambíguo de grandiosa modernidade, paramentada com os enfeites etnográficos do ruralismo e com os celebrados aforismos dos seus códigos morais” (IDEM, IBIDEM).

Na mesma linha de confronto ou paradoxo, em 1948, durante o Congresso, são já outros os sinais das contradições que habitavam o país e as mentes. A comunicação de Mário de Oliveira faz-se num tom que põe a nu a profunda divisão de conceitos. Nada parece conciliável. As suas palavras são violentas. Refere-se aos arquitectos das novas gerações como alguém que estava com o rumo errado:

“em vez de se preocuparem a imitar os Wrigths, os Corbusiers, etc., deveriam antes tentar estudar uma arquitectura portuguesa, procurando estilizar os nossos elementos construtivos tradicionais (...)” (apud IDEM: 126).

Num outro patamar, o exercício de mitificação operado com as obras levadas a efeito com a Campanha dos Monumentos Nacionais é abrangente e o paralelo com a cidade, evidente. Segundo cremos, as muralhas que se fazem, as ameias que se colocam<sup>461</sup> não têm um significado diferente dos centros cívicos que se procuram ou dos eixos sobre os equipamentos que se constroem. É um exercício de glorificação semelhante: a exaltação do poder, auto-legitimado sobre a acção territorial, é o propósito da modelação espacial. Assim, no modo como a cidade do Plano é condicionada pelo poder político, nem o

---

<sup>461</sup> Cf. Sandra Vaz Costa (2004) – **A Palavra Tomada Pedra**. In *Arquitectura Moderna Portuguesa: 1920 – 1970*. Lisboa: IPPAR: 38-47; Luís Miguel Correia (2010) – **Castelos em Portugal: retrato do seu perfil arquitectónico [1509-1949]**. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra; Maria João Baptista Neto (2001) – **Memória, Propaganda e Poder: o restauro dos monumentos nacionais (1929-1960)**. Porto: FauPublicações.

automóvel, embora defendido e potenciado, consegue romper as malhas mais apertadas, contra o tradicionalismo.

Tão-pouco são divergentes os projectos à escala urbana promovidos pelo poder. O seu código genético é o mesmo e os paralelos evidentes. A representatividade dos eixos com um sentido perspectico (anunciado em realizações como a Alta universitária de Coimbra<sup>462</sup>, na Alameda Afonso Henriques ou na Praça do Areeiro<sup>463</sup> e aí suportado pelas formas arquitectónicas) ou o regionalismo ruralista (potenciado pelos bairros económicos de pequenas moradias com logradouro e apoiadas numa rede viária de estreitos perfis) têm correspondente na cidade que os Planos desenham. Novamente, os centros cívicos são um dos suportes do paralelo; os bairros operários, o outro. Se os primeiros reflectem o poder, organizado, de modo formal, no centro do espaço; os segundos reproduzem a atmosfera de uma vida simples e modelada por apelos ruralizantes. Trata-se, diremos, de uma actuação bipolar que produz o mundo com que o Regime reflecte o pensamento sobre a cidade: entre uma ideia de progresso (de evolução em relação às imagem e espacialidade preexistente) e outra de tradição.

Neste contexto, Wilfried Wang (2006) refere os centros cívicos – com o conjunto edificado que possuem, com a expressão que ostentam – como marcas do omnipresente Estado Novo; para o Autor são, assim, uma forma de o poder do Regime se representar de modo indirecto, mas eficaz – argumento que está, também, em convergência com estas linhas.

Por outro lado, as hesitações, conteúdos e formas híbridas que se afirmam na arquitectura encontram, na cidade (por maioria de razão), circunstâncias mais sujeitas a um lastro de tempo: replicam na permanência de traçados e preexistências e têm, assim, paralelo no campo urbanístico.

---

<sup>462</sup> Concebida entre 1934 e 1942 e realizada entre 1943 e 1975.

<sup>463</sup> Pensada em 1938 e terminada em 1949.

Nuno Portas valida o nosso argumento:

“Há que reconhecer que o urbanismo tímido que se forma durante a primeira fase do Estado Novo é um urbanismo de continuidade com os aglomerados existentes, procurando conciliar as necessidades de crescimento, do tráfego e de localização de edifícios públicos com os alinhamentos de ruas e avenidas, e a altura média preexistente. Não se dá ainda o salto para as urbanizações-ilhas nos descampados ou nos vales suburbanos, nem se aceita facilmente o modelo iconoclasta da *Carta de Atenas* reivindicado pelos jovens que farão a guerra do Congresso dos Arquitectos de 1948. Ainda é cedo para essas lutas maiores: o atraso do país permite cerrar fileiras à volta do que se pensava ser o preservar do carácter das terras que faz com que as tensões culturais com a Administração se centrem na censura às poucas tentativas de arquitectura ‘internacional’ que porventura aparecessem para construir em sítios muito visíveis (Sagres, por exemplo)” (PORTAS, 2006: 59).

Pedro Vieira de Almeida (1986), mais do que reforçar esse ponto de vista, introduz outros dados para compreensão de uma prática urbanística que não consegue facilmente romper os limites do convencional. Segundo refere, o Concurso para o Rossio, em 1934, põe a nu a falta de capacidade dos arquitectos, em termos muito gerais, para compreender a estrutura urbana em que iriam intervir. Julgamos conveniente lê-lo directamente.

“(…) Só Ramos, e apenas em um dos seus trabalhos [das duas propostas que apresenta a concurso], avança uma solução em que (...) a remodelação deixa perceber um entendimento estrutural da Baixa em alguns dos seus elementos-chave, isto é, na sua estrutura espacial e na sua articulação com a envolvente.

(...) A solução de Ramos (...) tinha a apoiá-la o ser a única proposta que retomava o espaço urbano como protagonista da cidade e também a única em que as colinas e o tecido urbano longínquo se viriam a reforçar na estrutura da própria Baixa” (IDEM: 125).

Como sublinhámos, há, pois, uma coincidência de factos e motivações que colocam sob o mesmo tecto, tanto motivações referentes às múltiplas fases da arquitectura nacional – quer os períodos mais progressistas, quer os mais conservadores – como o pensamento sobre o desenho da cidade.

Por incapacidade de formação, por contexto cultural; por distanciamento em relação a contextos que não compreendiam; por inserção nas amenidades de um país que, distanciado, não motivava rupturas; por tradição no modo de fazer arquitectura (com mais doses de *bom senso*, realismo e adaptação às circunstâncias, do que motivação para ser vanguarda – “(...) a eficácia que se transmite, no caso a caso das circunstâncias (...)” de que nos fala Alexandre Alves Costa<sup>464</sup>); por tentativas de síntese entre o que lhes era próximo e o que de distante (para lá da separação física) era importado, os arquitectos ensaiam soluções que permanecem a meio caminho entre a tradição e o progresso; a meio caminho entre a arquitectura académica e a de raiz moderna; a meio caminho entre a arquitectura monumental e/ou tradicionalista e alguns vínculos mais modernizantes; entre a cidade do automóvel e a de confirmação e permanência de ideias espaciais que não acompanhavam o tempo.

A cidade dos Planos Gerais de Urbanização, podemos dizer, não é diferente de toda a cultura espacial dominante: define-se entre a *superação do presente* e a *nostalgia*. Como registámos, posiciona-se entre as mentalidades mais progressistas e o atavismo; entre os desejos de industrialização de sectores políticos minoritários e os defensores do país rural; entre a estratégia etnográfica de Ferro e a herança dos seus anos do modernismo; entre o país das aldeias e os ímpetos mais modernizadores de Duarte Pacheco<sup>465</sup>.

---

<sup>464</sup> Trata-se de uma invariante da cultura arquitectónica portuguesa, que vemos aplicada no universo e contexto do nosso objecto de estudo, e comprovada ao longo das páginas anteriores.

Com Alexandre Alves Costa, aprendemos que, ao longo da história, a Arquitectura e a Cidade Portuguesas se constroem sem desejos de ruptura. É “(...) espaço de suporte para a acção, cujo significado não contamina o desenho. (...) Da experiência de construir, conhecidos os modelos, nasce o saber, sem grande teoria de suporte que se transmite empiricamente.

(...)

Dessa capacidade de adaptação ao momento, sem grandes prisões de natureza formal ou estilística, nasce a variedade da arquitectura e das cidades, a sua espontaneidade e o seu eclectismo (...).” Alexandre Alves Costa (2007) – **Portugal, Cidade e Arquitectura**. In Textos Dados. Coimbra: e|d|arqu: 74.

<sup>465</sup> Com efeito, sob a direcção de Pacheco, o Ministério das Obras Públicas e Comunicações procurou reorganizar-se de forma a incentivar o fomento do país. A preocupação consubstancia-se na intenção de “(...) concretizar um plano de obras estruturais a uma escala nacional, virado para o futuro.” Sandra Vaz Costa (2009) - **O País a Régua e Esquadro: urbanismo, arquitectura e memória na obra pública de Duarte Pacheco Lisboa**: Dissertação de doutoramento apresentada à Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, Texto policopiado: 20.

Acrescidamente, e tal como vimos, o Estado não está disponível para radicalismos na ocupação do território. Rejeita-os no que refere à segregação social ou à tipologia habitacional, rejeita-os, em síntese, como contributo para definição de modelos urbanos vinculados (em contraste absoluto com a tradição) e que determinassem um maior afastamento entre pessoas, um maior espalhamento dos perímetros urbanos. Na verdade, o radicalismo ou a apologética não dirigem o olhar ou a vontade do Estado. A realidade é o seu espaço de movimento e de actuação; os projectistas, pelo contrário, são mais especulativos. Os decisores, esses, pretendem dotar o território urbano de uma imagem e condições de vida actualizadas, dentro do limite do possível, com realismo; os urbanistas desejam construir um cenário idealizado, mais do que real.

Tal como sucedeu no final dos CIAM e Mumford (2000) nos lembrou atrás, a aproximação ao concreto da vida afasta da manifestação estética ou conceptual pura. Peter Hall (2007) – também no texto – recordou-nos que a radicalidade da manifestação estética pura caiu, fruto da sua expressão como manifestos sem ligação, sempre necessária, com a realidade.

Em Portugal, como temos visto, tudo se acentua. Excepções, se as houve – e ainda assim com “ingenuidade quase romântica” (BANDEIRINHA, 1996: 130) –, não negam um caminho que só podia ser trilhado neste lugar e naquele tempo. Trata-se de uma prática de circunstâncias e localização precisas, norteadas por pragmatismo, travada por algum

---

Se é verdade que o Ministério das Obras Públicas e Comunicações, criado por decreto a 7 de Julho de 1932, não muda a matriz económica do país ou a mentalidade política (no essencial), as ideias e práticas mais conservadoras são muitas vezes e por diversos modos superadas. A obra pública de Duarte Pacheco tem uma enorme dimensão e extensão, nas transversalidade, nos programas, na abrangência territorial, nos temas e nos programas: reorganização do Ministério das Obras Públicas e Comunicações e organismos dependentes e produção normativa; portos marítimos de Leixões, Viana do Castelo e Setúbal (reorganizados e reequipados); construção e reparação de estradas nacionais, municipais, caminhos vicinais, pontes e viadutos; redefinição do plano rodoviário (feito segundo novas exigências técnicas e os perfis reestudados, e atendendo a novo enquadramento paisagístico e a nova inserção urbanística dos traçados); obras de hidráulica, alargando a extensão dos terrenos produtivos; trabalhos hidroeléctricos, permitindo o abastecimento doméstico, comercial e industrial; novos programas arquitectónicos - construções escolares (creches, escolas primárias, e liceus, institutos e universidades) e construções hospitalares (hospitais escolares de Lisboa e Porto, postos de vacinação, sanatório terapêutico, centro radiológico).

Vd., a propósito, Idem, Op. Cit.

conservadorismo (ou falta de vocação para rupturas absolutas); ainda assim, forçada por elaborações mentais de raiz estético-conceptuais.

Como vimos, a realidade concreta de actuação quotidiana dos projectistas, não se jogará no plano de conceitos assumidos inequívoca e claramente. Ou seja, a prática não os levará até às últimas consequências ou, dito de outro modo, não se fará sem reservas, mas de modo miscigenado, cruzado e híbrido: dir-se-á que se funda entre a incipiência dos primeiros anos da revista *Arquitectura Portuguesa* e na falta de preparação técnica de que falavam as suas páginas, em 1937<sup>466</sup> – isto por um lado – e a vontade de compromisso patente em *A experiência das Avenidas Novas – João XXI, Paris e Praça Pasteur*, no outro pólo, e já em 1952<sup>467</sup>. O período que corresponde a uma maior afirmação da *Carta de Atenas*, por seu lado, fará aparição residual no campo concreto do pensamento e desenho das cidades, bem como na divulgação de projectos e ou planos, mas, ainda assim, sem os problematizar com profundidade. Em suma, é na idealização a partir dos desejos – e não explicável por deduções lógicas – que radica o discurso urbanístico com que se constrói a relação da vida (mais do que do território) com o automóvel; por outro lado, a falta de prática e de preparação dos projectistas (ainda que contaminadas como a inevitabilidade de

---

<sup>466</sup> Thomaz Ribeiro Colaço (1937) – **Do Cruzamento de Ruas, nas Cidades e Vilas**, A *Arquitectura Portuguesa e Cerâmica e Edificação Reunidas*: revista mensal técnica, industrial e artística. Lisboa: Sociedade Editora Frace Lda. Nº 22, Janeiro, Ano XXIX, 3ª Série: 7-11.

<sup>467</sup> A defesa da caracterização arquitectónica que promove a unidade do conjunto, em paralelo com a escala citadina da proposta, entra na mesma argumentação que pretende um maior afastamento de concepções canónicas. Pretende-se, pois, uma certa libertação, a favor de outro nível de experiência urbanística, que, ainda que não abandone completamente o espaço e forma da cidade tradicional, seja capaz de ensaiar outras soluções. No artigo, apesar dos bons resultados destacados (falando da forma urbana), preconiza-se o abandono da concepção tradicional de rua, quer diferenciando as ruas de trânsito das de habitação, quer libertando os edifícios de um alinhamento entre si e de um e de outro lado da rua – encostados, paralelos, simétricos. Considera-se vantajoso, experimentar implantações mais livres – determinadas pela insolação e procura de vistas – bem como uma concentração da habitação em edifícios maiores e afastados, com espaço livre e ajardinado nos terrenos contíguos que os afastam dos passeios e da rua.

Cf. *Arquitectura* (1952) – **A experiência das Avenidas Novas – João XXI, Paris e Praça Pasteur**, *Arquitectura*: revista de arte e construção. Lisboa: Iniciativas Culturais Arte e Técnica. Nº 45, Novembro, Ano XXIV, 2ª série, pp. 9-14.

incorporação das tendências teóricas que sopravam do exterior), produziu uma síntese que só faria sentido num país que se fechara sobre si mesmo.

Não podemos esquecer, nesta síntese, a importância de uma outra dinâmica: o turismo. Com o turismo, circular não é mais um imperativo; o prazer e o deleite com o movimento alargam distâncias e manifestam o *sentido* de exercer esse mesmo movimento. Convocamos uma série de factores a que aludimos ao longo do texto para sublinhar que, adicionando-se às determinações e pensamentos patentes na *palavra dos planos*, existe uma orientação alargada (na sociedade e no Poder) para, por um lado, promover o turismo e uma visão de que, por outro lado, o automóvel é um instrumento que o potencia como nenhum outro meio, pela capacidade de induzir dinâmicas e gerar o dito movimento.

“A grande obra de restabelecimento, ampliação e manutenção da rede [*sic*] de estradas nacional, que tem sido realizada com a continuidade indispensável ao equilíbrio e desenvolvimento de economia que serve, é completada agora com o melhoramento dos percursos turísticos que maior interesse [*sic*] ofereçam sob o ponto de vista paisagístico, histórico, artístico ou climático.”<sup>468</sup>

É de notar que, já antes, em 1918, o automobilismo e o turismo são definidos como fundamentais para o progresso e o desenvolvimento, e como ambos estavam a aumentar em número e importância, a rede de estradas deveria ser redefinida e melhorada<sup>469</sup>. Com efeito, trata-se de um binómio que se consolida com o tempo. Em 1924, Raul Proença afirma o automóvel como o *veículo de turismo*: permitindo viajar com mais rapidez e usufruir da paisagem de forma superior ao permitido por qualquer outro veículo. Na senda deste entendimento que se vai consolidando, e com maior significado para estas linhas, a posição

---

<sup>468</sup> In Decreto-Lei nº 29:224, de 7 de Dezembro de 1938: 371. Vd. Imprensa Nacional (1938) – **Legislação Portuguesa – Colecção Oficial**. Lisboa: Imprensa Nacional.

A provar o peso deste tipo de estradas, a normativa legal estabelece que de um total de uma dotação extraordinária de 15 000 contos concedida à Junta Autónoma de Estradas, 5000 destinam-se à intensificação do arranjo, embelezamento e beneficiação das estradas que fazem parte do conjunto de percursos de turismo. Vd. Idem.

<sup>469</sup> Como vimos no texto, é também um diploma legal que, pretendendo corrigir a lei vigente desde 1907, vem estabelecer as dimensões dos perfis das estradas de 1ª e 2ª Ordem, bem como das Municipais não iniciadas. O objectivo surge pela articulação entre automobilismo e turismo.

oficial diz-nos: “o Turismo nasce onde chega a estrada (...)” (PORTUGAL. MOPC, 1949: 85). Neste contexto, o papel da Revista *Panorama* é significativo: trata-se de uma publicação que visa a promoção do turismo e que, nesse âmbito, age no sentido de aprofundar igualmente a promoção do automóvel – são variadas as passagens da revista em que se faz a defesa deste veículo como meio privilegiado de conhecimento, vivência e desfrute territorial.

Trata-se, em suma, de reconhecer e afirmar, para o automóvel, um papel que o sublinha e reforça no vínculo com o território, mas que escapa a qualquer amarra conceptual fundada num único modelo. Os conceitos ideológicos – observa-se – posicionaram-se do lado da política, enquanto instrumentos de propaganda, de desenvolvimento económico e de celebração da raça, do território e dos bons feitos do passado. O turismo e o automóvel articulam-se nessa sublimação do Portugal herdeiro de um outro que, mais do que recordado, é promovido como guião para os novos tempos <sup>470</sup>. Inequivocamente, este veículo serve de charneira na articulação das estratégias de António Ferro, na criação dos símbolos pátrios: uma das iniciativas inaugurais que o SPN promove para Monsanto – símbolo da espiritualidade de ser português – consiste num rali automóvel, “preparando-se e alindando-se a aldeia para esse efeito” (ALVES, 1997: 252).

É assinalável que este veículo surja como instrumento para garantir a manutenção do regime – em que o automóvel participa através da descoberta da verdade encenada e dos

---

<sup>470</sup> Podemos sublinhar outros factores que dão consistência ao conjunto de argumentos. Como vimos atrás, o Decreto-Lei nº 29 224, de 7 de Dezembro de 1938, dá uma importância fulcral às Estradas de Turismo. Em 1931, com o Decreto nº 19 252, de 17 de Janeiro, visando as estradas entre Lisboa e as zonas de turismo de Queluz, Sintra, Estoril, Cascais e a Estrada Nacional 11 – cujo traçado antecede o da Marginal – pretende-se o embelezamento dos percursos automóvel.

Neste particular, a Estrada Marginal é emblemática. Com esta, o Governo institucionaliza a primeira estrada de turismo. O Decreto-Lei nº 24 933, de 10 de Janeiro de 1935, que determina a construção do Estádio Nacional – na área de influência do Plano de Urbanização da Costa do Sol – sublinha-o.

Neste âmbito, Santa-Rita refere: “a estrada marginal se obedeceu a uma política de propaganda do Estado Novo, também soube aproveitar os conceitos turístico e viário para o desenvolvimento de toda a vasta região que atravessa, tendo, desde então, vindo a servir como um eixo de grande desenvolvimento turístico e urbano da região de Lisboa.” António José de SANTA-RITA (2006) – **As Estradas em Portugal: da Monarquia ao Estado Novo (1900-1947)**. Lisboa: Edições Universitárias Lusófonas: 163.



símbolos da pátria<sup>471</sup> – e, em simultâneo, se mostre como símbolo oposto, de modernidade – isto de acordo com o outro olhar, mais progressista, de António Ferro ou com a visão do Ministério das Obras Públicas e pelo seu ímpeto infraestruturador.

Face ao conjunto de factores e aos argumentos que reunimos, afirmamos o automóvel como um dos suportes-chave dos Planos Gerais de Urbanização, mas não um *veículo-sol*. Não será possível dizer que o desenho urbano é o automóvel. Sendo verdade que a sua importância é central, este veículo não chega a ganhar força para impor-se sem limitações. Mesmo no campo das ideias e da formulação conceptual da cidade, as inovações impostas continuam a conviver com alamedas, praças e traçados já testados pela história, atendendo a critérios que fazem prevalecer o gesto compositivo e a preferência pela continuidade da leitura espacial, mais do que qualquer vontade de antecipação de novos dias. Diremos, que as composições de gosto e significados herdados se alinham com a vanguarda que o automóvel é em si mesmo, numa síntese em que os dois pólos – tradição e modernidade – convivem sem drama ou oposição – segundo um processo natural, em Portugal, na cultura espacial.

Para um melhor entendimento da argumentação, devemos relembrar que, em Portugal, qualquer acção não adquirirá uma radicalidade tão profunda como podemos encontrar na

---

<sup>471</sup>Para compreender com maior rigor a política de propaganda o regime, as palavras de António Ferro são essenciais:

“Vertical, perfilada, a nossa Pátria, no extremo ocidental da Europa, em face do atlântico, alto pinheiro nas dunas, é a grande árvore de Natal do velho mundo carregada de brinquedos divinos: castelos altaneiros, onde descem anjos; capelinhas minúsculas, que são doces do céu; moínhos brancos, frívolos que são as rocas da terra-menina; alminhas e cruzeiros, orações da paisagem; montanhas suaves povoadas de pastores bíblicos; vales que são grandes cestos de flores e de frutas; rios que são as fitas dividindo os vários cantos do poema vergiliano; jardins onde a nossa alma colhe flores; praias onde o mar não ruge mas canta; planícies onde o sonho galopa, onde o silêncio mora; vinhas inocentes que estão longe de saber que embriagam, que são mães do vinho; espigueiros onde se guarda o milho, altares do pão; árvores, outras árvores penduradas nos ramos frondosos da árvore de Natal, carvalhos, castanheiros, zambujeiros, oliveiras, eucaliptos, ulmeiros... Dentro deste pesépio, desta paisagem, casa de Deus, um grande poeta que se chama ‘Povo Português’, trabalha, sofre, ama e canta.” Vera Marques Alves (2007a) – **A Poesia dos Simples: arte popular e nação no Estado Novo**, Etnográfica. Lisboa: Centro de Estudos de Antropologia Social, nº 11(1): 85.

O retrato idealizado e encenado - como um universo idílico, onde se respira poética -, que o OSPN/SNI divulga desse modo como um local que emana directamente das condições de vida e da realidade do seu autor-poeta, a men: expurgadas todas as dificuldades de vida no campo e os conflitos sociais e, em simultâneo, encenado e romanceado o Portugal camponês, que se mostrava tão pacificador e belo, o Estado Novo estaria a esvaziar as razões para o seu derrube. Cf. Idem, OP. Cit.

historiografia ou nos postulados dos dois mais destacados ideólogos neste campo (Le Corbusier ou Frank Lloyd Wright). Graça Dias (2008: 231) recorda, aliás, que Portugal não acompanhou o processo europeu de democratização do automóvel<sup>472</sup>, já em si atrasado quando comparado com o dos Estados Unidos. No entanto – pesem embora todas as limitações – a marca deste meio de transporte sobre as ideias urbanísticas é também evidente em território nacional. Para o compreender melhor, devemos, aliás, salientar o tipo de cidade – os traçados e a escala – que este veículo vai encontrar. Reconhece-se que os processos de industrialização poucos impactos tiveram sobre as estruturas urbanas portuguesas, que a cidade burguesa não encontrou campo fértil para se desenvolver no país e que as grandes expansões, as novas malhas e espaços, não foram uma nota recorrente e disseminada pelo território. Ou seja, o automóvel teve de lidar com estruturas urbanas que, de modo geral, não se haviam transformado significativamente, como as congéneres europeias; consequentemente, estas estruturas urbanas não lhe poderiam dar acolhimento – ao automóvel – sem que se sujeitassem a alterações que o tomassem como referente, idealizado ou objectivo. Assim, e como ficou registado, os planos são suportados pela permanência, mas incorporam novos conceitos. Isto é, os projectistas crêem que as ideias que expõem e desenham, baseados nas suas próprias convicções, são inquestionáveis, mesmo que não provoquem rupturas radicais; ou seja, as opções, embora condicionadas pelas crenças e a sensibilidade dos autores, já não podem deixar de posicionar o automóvel (enquanto máquina) e a circulação (sua expressão) como referentes de uma ideia de progresso, ideia essa em consonância com as possibilidades do tempo: o da mecanização do movimento.

Em síntese, é fácil reconhecer campo fértil para fortes impactos da disseminação e uso da nova máquina sobre a ideia de cidade. Como vimos, os mesmos são traduzidos por alterações de semântica – com novos espaços – e de sintaxe – na sua articulação e relação –, cujo sentido já não pode ser encontrado senão no rasto produzido pelo automóvel. Dir-se-ia, com maior expressão e mais amplo impacto, que com a interpretação que realizámos, o automóvel da cidade dos Planos Gerais de Urbanização se coloca com valor de metonímia.

---

<sup>472</sup> Nos Estados Unidos, o fenómeno deu-se logo a seguir à I Grande Guerra; na Europa, a partir de 1950; em Portugal, o crescimento mais marcante do número de veículos ocorrerá a partir da década de 60.

Estabelecemos uma relação de continuidade entre esse veículo e o que se crê ser um sentido de *permanência* ou de *invariante*, mesmo quando a cidade tentou – e, em parte, conseguiu – ceder aos progressos que sopravam do exterior: o automóvel, mais subtilmente ou com maior evidência no discurso urbanístico, trata, afinal, de servir de instrumento para identificar, também em território urbano e sem equívocos, um tema-chave na cultura espacial em Portugal ao longo do século XX, e já muito sublinhado na Arquitectura portuguesa. Como destacámos acima, trata-se do recorrente diálogo entre tradição e modernidade. Julgamos ser este um contributo-chave desta investigação, para maior conhecimento do que foram as ideias sobre a cidade no século XX, que importa sublinhar.

No final destas extensas páginas, importa reter duas vias de saída possíveis em futuras investigações. O esforço de sistematização a que nos propusemos (só possível com um universo de investigação alargado e marcado pela diversidade) deixa necessariamente de fora outros âmbitos de aproximação ao objecto de estudo. Não nos tendo proposto realizar um trabalho sobre autorias, a compreensão da articulação entre os discursos aqui identificados e a obra arquitectónica das diversas personagens mobilizadas para esta dissertação irá certamente permitir novos entendimentos, tanto sobre a temática aqui tratada, como, de modo mais amplo, deverá levar a um conhecimento mais preciso da cultura espacial portuguesa no período abrangido. Com efeito, o meio como a *praxis* da Arquitectura e o entendimento da cidade se cruzam, se validam ou opõem, deverá abrir novas pistas para a compreensão de uma realidade complexa e ainda com âmbitos por explorar. Uma outra direcção, com expressão em trabalhos parcelares e que confrontem o que foi realizado e o que não passou de idealização no programa urbanístico lançado por Duarte Pacheco (tarefa só possível em âmbitos mais circunscritos e com menor número de planos) deverá permitir outros entendimentos quanto ao fôlego e às limitações dos Planos Gerais de Urbanização. As duas vias de investigação serão contributos indispensáveis e desejáveis, como o que procurámos dar, para um maior conhecimento da cidade e da cultura espacial portuguesas.

## 6 Bibliografia base.

### 6.1 Fontes bibliográficas.

#### 6.1.1 Contexto internacional.

---

BANHAM, Reyner [(1960) 1977] – **Theory and Design in the First Machine Era**. 7<sup>th</sup> Ed. London: The Architectural Press.

BENEVOLO, Leonardo [(1960) 1996] – [Storia dell' Architettura Moderna] **Historia de la Arquitectura Moderna**. 7<sup>a</sup> ed. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.

BENEVOLO, Leonardo [(1984) 2006] – **A Cidade na História**. In [La Città e l'Architetto] A Cidade e o Arquitecto. Lisboa: Edições 70. pp. 15-31.

BENEVOLO, Leonardo [(1984) 2006] – **O Desenvolvimento da Cidade na História**. In [La Città e l'Architetto] A cidade e o Arquitecto. Lisboa: Edições 70. pp. 33-53.

BENEVOLO, Leonardo [(1963) 1987a] – [Le Origini dell'Urbanistica Moderna] **As Origens da Urbanística Moderna**. 2<sup>a</sup> ed. Lisboa: Editorial Presença.

BENEVOLO, Leonardo et al. [(1978) 1987b] – [La progettazione della città moderna] **Projectar a Cidade Moderna**. 2<sup>a</sup> ed. Lisboa: Editorial Presença.

BENEVOLO, Leonardo [(1993) 1995a] – **A cidade industrial**. In [La città nella storia d'Europa] A cidade na História da Europa. Lisboa: Editorial Presença. pp. 175-206.

BENEVOLO, Leonardo [(1993) 1995b] – **A Europa no Mundo Contemporâneo**. In [La città nella storia d'Europa] A Cidade na História da Europa. Lisboa: Editorial Presença. pp. 207-231.

BENEVOLO, Leonardo [(1975) 1999a] – **A Cidade Moderna**. In [Storia della Città] História da Cidade. 3<sup>a</sup> ed. São Paulo: Editora Perspectiva. pp. 615-656.

BENEVOLO, Leonardo [(1975) 1999b] – **A Cidade Pós-Industrial**. In [Storia della Città] História da cidade. 3<sup>a</sup> ed. São Paulo: Editora Perspectiva. pp. 573-614.

BENEVOLO, Leonardo [(1975) 1999c] – **O Ambiente da Revolução Industrial**. In [Storia della Citta] História da Cidade. 3ª ed. São Paulo: Editora Perspectiva. pp. 551-572.

CHOAY, Françoise [(1965) 1992] – [L'Urbanisme, Utopies Et Réalités] **Urbanismo: utopias e realidades**. 3ª ed. São Paulo: Editora Perspectiva.

CURTIS, William (1981) – **Modern Architecture since 1900**. 2<sup>nd</sup> ed. London: Phaidon Press Limited.

GEDDES, Patrick [(1915) 1960] – **Cities in Evolution**. Buenos Aires: ed. Infinito.

GIEDION, Siegfried. [(1941) 1982] – **Espacio-Tiempo en la Urbanística**. in [Space, time and architecture: the growth of a new tradition] Espacio, Tiempo y Arquitectura. Madrid: Editorial Dossat, pp. 757-800.

HALL, Peter [(1996) 2007] – [Cities of Tomorrow: An Intellectual History of Urban Planning and Design in the Twentieth Century] **Cidades do Amanhã**. 1ª ed. ampliada. São Paulo: Editora Perspectiva.

HALL, Peter [(1998) 1999] – **The Mass Production of Mobility. Detroit 1890-1915**. In Cities in Civilization: culture, innovation, and urban order. London: Phoenix Giant. pp. 396-422.

JACOBS, Jane [(1961) 2000] – [The Death and Life of Great American Cities] **Morte e Vida de Grandes Cidades**. 1ª ed. São Paulo: Martins Fontes.

LE CORBUSIER [(1946) 1995] – [Manière de Penser l'Urbanisme] **Maneira de Pensar o Urbanismo**. 3ª ed. portuguesa. Lisboa: Europa-América.

LE CORBUSIER [(1925) 2000] – [Urbanisme] **O Urbanismo**. 2ª ed. brasileira. São Paulo: Martins Fontes.

LONGSTRETH, Richard (1998) – **City Centre to Regional Mall: architecture, the automobile and retailing in Los Angeles, 1920-1950**. 1<sup>st</sup> ed. Paperback. Cambridge, Massachusetts: MIT Press.

MUMFORD, Eric (2000) – **The CIAM Discourse on Urbanism: 1928-1960**. Cambridge, Massachusetts: The MIT Press.

MUMFORD, Lewis [(1961) 1982a] – **Expansão Comercial e dissolução urbana**. In [The City in History: its origins, its transformations, and its prospects] A Cidade na História: suas origens, transformações e perspectivas. 2ª ed. Brasileira. São Paulo: Martins Fontes. pp. 445-481.

MUMFORD, Lewis [(1961) 1982b] – **O subúrbio – E depois**. In [The City in History: its origins, its transformations, and its prospects] A Cidade na História: suas origens, transformações e perspectivas. 2ª ed. brasileira. São Paulo: Martins Fontes. pp. 521-611.

MUMFORD, Lewis [(1938) 1970] – **Rise and fall of the Megalopolis**. In The Culture of Cities. 3<sup>rd</sup> ed. New York: Harcourt Brace Jovanovich, Inc.

PFEIFFER, Bruce Brooks ed. (1992) – **Modern Architecture, Being The Khan Lectures**. In Frank Lloyd Wright Collected Works: including an autobiography. Vol. 2, 1930-1932. New York: Rizzoli, pp. 19-79.

SICA, Paolo [(1978) 1981] – [Storia dell'urbanistica. Il Novecento] **História del Urbanismo: el siglo xx**. 2ª ed. Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local. Vol V.

TAFURI, Manfredo [(1973) 1985] – **A Architectura Radical e a cidade**. In [Progetto e Utopia : architettura e sviluppo capitalistico] Projecto e Utopia. Lisboa: Editorial Presença. pp. 71-85.

TAFURI, Manfredo et al. (1972) – **Arquitectura Radical y Ciudad**. In De la Vanguardia a La Metropoli: crítica radical a la arquitectura. Barcelona: Editorial Gustavo Gili. pp. 51-59.

WRIGHT, Frank Lloyd [(1932) 1998] – [An Autobiography] **Autobiografía 1867 – [1943]**. Madrid: El Croquis Editorial.

WRIGHT, Frank Lloyd [(1953) 1978] – [The Future of Architecture] **El Futuro de la Arquitectura**. 3ª ed. Barcelona: Editorial Poseidon.

WRIGHT, Frank Lloyd [(1958) 1961] – [The Living City] **La Ciudad Viviente**. Buenos Aires: Compañía Fabril Editora.

---

6.1.2 Portugal.

ACCIAIUOLI, Margarida (1982b) – **A Utopia Duarte Pacheco**. In Os Anos 40 na Arte Portuguesa. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, Vol. I, pp. 49-53.

ACCIAIUOLI, Margarida (1982a) – **Arquitectura e Urbanismo**. In Os Anos 40 na Arte Portuguesa. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, Vol. I, pp. 128-131.

AFONSO, João ed. (2006) – **IAPXX – Inquérito à Arquitectura do Século XX em Portugal**. Lisboa: Ordem dos Arquitectos.

ALMEIDA, Pedro Vieira (1966) – **Arquitectura Moderna**. In História da Arte em Portugal. Lisboa: Alfa, Vol. XIV.

ALMEIDA, Pedro Vieira (1997) – **Arquitectura e Poder: Representação Nacional**. In Arquitectura do Século XX em Portugal. Lisboa: Portugal-Frankfurt S.A. pp. 92-97.

ALMEIDA, Pedro Vieira (2002) – **A Arquitectura no Estado Novo: uma leitura crítica**. 2ª ed. Lisboa: Livros Horizonte.

ALVES, Vera Marques (1997) – **Os Etnógrafos Locais e o Secretariado da Propaganda Nacional. um estudo de caso**, Etnográfica. Lisboa: Centro de Estudos de Antropologia Social, Vol. I (2), pp. 237-257;

ALVES, Vera Marques (2007a) – **A poesia dos simples: arte popular e nação no Estado Novo**, Etnográfica. Lisboa: Centro de Estudos de Antropologia Social, nº 11(1), pp. 63-89;

ALVES, Vera Marques (2007b) - **Camponeses Estetas no Estado Novo: arte popular e nação na política folclorista do secretariado da propaganda nacional**, Lisboa: Dissertação de doutoramento apresentada ao Departamento de Antropologia do ISCTE, Texto policopiado;

BANDEIRINHA, José António (1996) – **Quinas Vivas: memória descritiva de alguns episódios significativos do conflito entre fazer moderno e fazer nacional na arquitectura portuguesa dos anos 40**. 2ª ed. Porto: FauPpublicações.

BOTELHO, Manuel (1987) – **Os Anos 40: a ética da estética e a estética da ética**, rA, Revista de Arquitectura. Porto: Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto. Nº0, Outubro, Ano I. p.7.

CALDAS, João Vieira (1997) – **Cinco Entremeios sobre o Ambíguo Modernismo**. In *Arquitectura do Século XX em Portugal*. Lisboa: Portugal – Frankfurt S.A. pp. 23-32.

COSTA, Alexandre Alves (2007) – **Portugal, Cidade e Arquitectura**. In *Textos Datados*. Coimbra: e|d|arq, pp. 59-74.

COSTA, João Pedro (2002) – **Bairro de Alvalade: um paradigma no urbanismo português**. Lisboa: Livros Horizonte.

COSTA, Sandra Vaz (2004) – **A Palavra Tomada Pedra**. In *Arquitectura Moderna Portuguesa, 1920-1974*. Lisboa: IPPAR, pp. 38-47.

COSTA, Sandra Vaz (2009) - **O País a Régua e Esquadro: urbanismo, arquitectura e mMemória na obra pública de Duarte Pacheco**, Lisboa: Dissertação de doutoramento apresentada à Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, Texto policopiado.

DIAS, José Cabral (1999) – **A Evolução Urbana de Tomar: da margem esquerda à margem esquerda... fixando a margem direita ou uma leitura crítica dos acontecimentos**. Porto: Dissertação de mestrado em Planeamento e Projecto do Ambiente Urbano, apresentada à Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, Texto policopiado.

DOMINGUES, Álvaro (2009) – **A Rua da Estrada**. Porto: Dafne Editora.

DIAS, Manuel Graça (2008) – **Depois da Cidade Viária**. Porto: Dissertação de doutoramento apresentada à Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, Texto policopiado.

DURO, Alfredo (1955) – **História do primeiro automóvel entrado em Portugal**. Lisboa: Alfredo Duro.

FERNANDEZ, Sergio (1988) – **Percurso, Arquitectura Portuguesa: 1930/1974**. 2ª ed. Porto: FauPublicações.

FERREIRA, Vítor Matias (1997) – **Uma Nova Ordem Urbana para a Capital do Império: a modernidade e o autoritarismo do Plano Director de Lisboa, 1938-1948**, In *O Estado Novo: das origens ao fim da autarcia – 1926-1959*. Lisboa: Editorial Fragmentos. Vol. I, pp. 359-385.



FRANÇA, José-Augusto (1984) – **A Arte em Portugal no Século XX: 1911-1960**. 2ª ed. Lisboa: Bertand Editora.

FRANÇA, José-Augusto [(1980) 1997] – **A Cidade do Estado Novo e da II República**. In Lisboa: Urbanismo e Arquitectura. 3ª ed. Lisboa: Livros Horizonte.

GRANDE, Nuno (2006) – **Campo Magnético. Polaridades e Tensões na Arquitectura Portuguesa do Século XX**. In Inquérito à Arquitectura do Século XX em Portugal. Lisboa: Ordem dos Arquitectos, pp. 61-64.

GRANDE, Nuno (2002) – **O Verdadeiro Mapa do Universo: uma leitura diacrónica da cidade portuguesa**. Porto: FauPpublicações.

LAINS, Pedro (2004) – **A Economia Portuguesa no Século XX: crescimento e mudança estrutural**. In Portugal Contemporâneo. Lisboa: Dom Quixote, pp. 117-136.

LÔBO, Margarida Souza (1997) – **Cultura Urbana e Território**. In Arquitectura do Século XX em Portugal. Lisboa: Portugal-Frankfurt S.A. pp. 111-115.

LÔBO, Margarida Souza (1993) – **Duas décadas de planos de urbanização em Portugal, 1934-1954**. Lisboa: Dissertação de doutoramento apresentada à Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa, Texto policopiado.

LÔBO, Margarida Souza (1995) – **Planos de urbanização à Época de Duarte Pacheco**. 2ª ed. Porto: FauPpublicações.

MARTINS, João Paulo (2004) – **Arquitectura Moderna em Portugal: a difícil internacionalização. Cronologia**. In Arquitectura Moderna Portuguesa, 1920-1974. Lisboa: IPPAR. pp. 156-171.

MIRANDA, Secuntala de (1997) – **Crise económica, Industrialização e Autarcia na Década de Trinta**. In O Estado Novo: das origens ao fim da autarcia – 1926-1959. Lisboa: Editorial Fragmentos, Vol. I. pp. 249-256.

PEREIRA, Nuno Teotónio (1997a) – **A Arquitectura do Estado Novo de 1926 a 1958**. In O Estado Novo: das origens ao fim da autarcia – 1926-1959. Lisboa: Editorial Fragmentos, Vol. I, pp. 323-357.

PEREIRA, Nuno Teotónio (1997b) – **A Arquitectura do Regime: 1938-1948**. In Portugal Arquitectura do Século XX. Lisboa: Portugal-Frankfurt S.A. pp. 33-39.

PINTO, António Costa et al. (1997a) – **O Estado Novo: das origens ao fim da autarcia – 1926-1959**. Lisboa: Editorial Fragmentos. Vol. I.

PINTO, António Costa et al. (1997b) – **O Estado Novo: das origens ao fim da autarcia – 1926-1959**. Lisboa: Editorial Fragmentos. Vol. II.

PINTO, António Costa coord. (2004) – **Portugal Contemporâneo**. Lisboa: Dom Quixote.

PORTAS, Nuno (1997) – **A Arquitectura da Habitação no século XX português**. In Portugal Arquitectura do Século XX. Lisboa: Portugal-Frankfurt S.A. pp. 117-122.

PORTAS, Nuno (2006) – **IAPXX – A Oportunidade do IAP XX e uma Interpretação dos Anos 40**. In Inquérito à Arquitectura do Século XX em Portugal. Lisboa: Ordem dos Arquitectos, pp.51-60.

PORTAS, Nuno (1973) – **A Evolução da Arquitectura Moderna em Portugal: uma interpretação** In História da Arquitectura Moderna. Lisboa: Arcádia.

PORTUGAL, MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES (1948) – **15 Anos de Obras Públicas, 1932-1942**. Lisboa: Direcção-Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais. Vol. I.

ROSAS, Fernando coord. (1992) – **Portugal e o Estado Novo (1930-1960)**. In Nova História de Portugal. Lisboa: Editorial Presença. Vol XII.

ROSAS, Fernando (1997) – **A Crise de 1929 e os seus Efeitos Económicos na Sociedade Portuguesa**. In O Estado Novo: das origens ao fim da autarcia – 1926-1959. Lisboa: Editorial Fragmentos. Vol. I. pp. 258-273.

ROSAS, Fernando; BRITO, J. M. Brandão de (1996a) – **Dicionário de História do Estado Novo**. Lisboa: Bertrand Editora. Vol. I.

ROSAS, Fernando; BRITO, J. M. Brandão de (1996b) – **Dicionário de História do Estado Novo**. Lisboa: Bertrand Editora. Vol. II.

SANTA-RITA, António José de (2006) – **As Estradas em Portugal: da Monarquia ao Estado Novo (1900-1947)**. Lisboa: Edições Universitárias Lusófonas.

SILVA, Raquel Henriques da (1997) – **A Casa Portuguesa**. In *Arquitectura do Século XX em Portugal*. Lisboa: Portugal – Frankfurt S.A. pp. 14-22.

TOSTÕES, Ana. (1997a) – **Modernização e Regionalismo**. In *Arquitectura do Século XX em Portugal*. Lisboa: Portugal-Frankfurt S.A. pp. 40-53.

TOSTÕES, Ana (1997b) – **Os Verdes Anos: Arquitectura Portuguesa nos Anos 50 ou o Movimento Moderno em Portugal**. Porto: fauPpublicações.

TOSTÕES, Ana (2002) – **Cultura e Tecnologia na Arquitectura Moderna Portuguesa**, Dissertação de doutoramento em Engenharia do Território, apresentada no Instituto Superior Técnico. Lisboa: Edição Policopiada.

TOSTÕES, Ana (2004a) – **Arquitectura Moderna Portuguesa: os Três Modos**. In *Arquitectura Moderna Portuguesa, 1920-1974*. Lisboa: IPPAR. pp. 104-155.

TOSTÕES, Ana (2004b) – **10 Temas da Modernidade**. In *Arquitectura Moderna Portuguesa, 1920-1974*. Lisboa: IPPAR. pp. 287-375.

TOSTÕES, Ana (2006) – **IAPXX – Sob o Signo do Inquérito**. In *Inquérito à Arquitectura do Século XX em Portugal*. Lisboa: Ordem dos Arquitectos. pp.17-38.

TOSTÕES, Ana; BECKER, Annette; WANG, Wilfried (1997) – **Arquitectura do Século XX em Portugal**. Lisboa: Portugal-Frankfurt S.A.

WANG, Wilfried (2006) – **IAPXX – A Arquitectura do Século XX em Portugal: a modernidade como fonte de orgulho e melancolia**. In Inquérito à Arquitectura do Século XX em Portugal. Lisboa: Ordem dos Arquitectos. pp.39-50.

---

**6.1.3 Publicações periódicas; sítios da internet.**

A ARQUITECTURA PORTUGUESA (1929) – **O problema da circulação em Paris**, A Arquitectura Portuguesa: revista mensal da arte arquitectural antiga e moderna. Lisboa: Mário Collares. Nº 1, Junho, Ano XXII, pp. 8.

A ARQUITECTURA PORTUGUESA (1932a) – **Cidades Jardins (Breves apontamentos à cerca das idéas directivas)**, A Arquitectura Portuguesa: revista mensal de arquitectura e construção. Lisboa: Ana Monteiro Colares. Nº 9, Setembro, Ano XXV, 2ª Série, pp. 65-67.

A ARQUITECTURA PORTUGUESA (1932b) – **Cidades Jardins (breves apontamentos à cerca das idéas directivas)**, A Arquitectura Portuguesa: revista mensal de arquitectura e construção. Lisboa: Ana Monteiro Colares. Nº 10, Outubro, Ano XXV, 2ª Série, pp. 73-74.

A ARQUITECTURA PORTUGUESA (1932c) – **Cidades Jardins (breves apontamentos à cerca das idéas directivas)**, **A Arquitectura Portuguesa**: revista mensal de arquitectura e construção. Lisboa: Ana Monteiro Colares. Nº 11, Novembro, Ano XXV, 2ª Série, pp. 81-82.

A ARQUITECTURA PORTUGUESA (1934) – **Um importante melhoramento para Elvas: um viaducto ligando o Largo da Madalena com a crista da esplanada**, A Arquitectura Portuguesa: revista mensal da arte arquitectural. Lisboa: Ana do Carmo Monteiro Colares, Junho, Ano XXVII, 2ª série, pp.64-65.

A ARQUITECTURA PORTUGUESA (1936) – **O Prolongamento da Avenida**, Arquitectura Portuguesa e Cerâmica e Edificação Reunidas: revista mensal técnica, industrial e artística. Lisboa: Sociedade Editora Frace, Lda. Nº 15, Junho, Ano XXIX, 3ª Série, pp. 5-6.

A ARQUITECTURA PORTUGUESA (1937) – **A Figueira da Foz: uma tese admirável do arquitecto-urbanista João Faria da Costa**, A Arquitectura Portuguesa e Cerâmica e Edificação Reunidas: revista mensal técnica, industrial e artística. Lisboa: Sociedade Editora Frace, Lda. Nº 31, Outubro, Ano XXX, 3ª Série, pp. 11-23.

A ARQUITECTURA PORTUGUESA (1939a) – **A Architectura do Automóvel**, A Arquitectura Portuguesa e Cerâmica e Edificação Reunidas: revista mensal técnica, industrial e artística. Lisboa: Sociedade Editora Frace, Lda. Nº 53, Agosto, Ano XXXII, 3ª Série, pp. 26.

A ARQUITECTURA PORTUGUESA (1939b) – **Exposição do Mundo Português**, A Arquitectura Portuguesa e Cerâmica e Edificação Reunidas: revista mensal técnica, industrial e artística. Lisboa: Sociedade Editora Frace, Lda. Nº 52, Abril, Ano XXXII, 3ª Série, pp. 10-15.

A ARQUITECTURA PORTUGUESA (1939c) – **Façam-se Casas Portuguesas em Portugal**, A Arquitectura Portuguesa e Cerâmica e Edificação Reunidas: revista mensal técnica, industrial e artística. Lisboa: Sociedade Editora Frace, Lda. Nº 46, Janeiro, Ano XXXI, 3ª Série, pp. 9.

A ARQUITECTURA PORTUGUESA (1939d) – **Liceu Filipa de Lencastre**, A Arquitectura Portuguesa e Cerâmica e Edificação Reunidas: revista mensal técnica, industrial e artística. Lisboa: Sociedade Editora Frace, Lda. Nº 49, Abril, Ano XXXII, 3ª Série, pp. 18-19.

ALMEIDA, Carlos de (1960a) – **Em Um problema Premente: a urbanização de Coimbra**, Binário: arquitectura, construção e equipamento. Lisboa: A. Palmares. Nº 24, Setembro, pp. 297-300.

ALMEIDA, Carlos de (1960b) – **Em Um problema Premente: a urbanização de Coimbra**, Binário: arquitectura, construção e equipamento. Lisboa: A. Palmares. Nº 25, Outubro, pp. 331-334.

ALMEIDA, Carlos de (1960c) – **Em Um problema Premente: a urbanização de Coimbra**, Binário: arquitectura, construção e equipamento. Lisboa: A. Palmares. Nº 27, Dezembro, pp. 435-436.

ANDRESEN, João (1967) – **O Planeamento Regional e a Formação de Urbanistas**, Arquitectura: revista de arte e construção. Lisboa: Iniciativas Culturais Arte e Técnica. Nº 98, Agosto, Ano XXXV, 2ª série, pp. 175-176.

ARAÚJO, Gonçalo Nuno (1969) – **Meios de Acção Necessários e Realizao de Empreendimentos Urbanísticos**, Architectura: revista de arte e construção. Lisboa: Iniciativas Culturais Arte e Técnica. N 108, Março-Abril, Ano XXXVIII, 2 série, pp. 75-78.

ARQUITECTURA (1931a) – **Prolongamento da Avenida da Liberdade atravez do Parque Eduardo VII**, Architectura: revista de arte e construção. Lisboa: Grupo editorial de Architectura. N 20, Agosto/Setembro, Ano IV, p. 72.

ARQUITECTURA (1932) – **Alargamento e embelesamento da cidade da Beira**, Architectura: revista de arte e construção. Lisboa: Grupo Editorial de Architectura. N 24, Abril, Ano V, pp. 134-135.

ARQUITECTURA (1947) – **Plano de Urbanização da Costa da Caparica**, Architectura: revista de arte e construção. Lisboa: Grupo Editorial de Architectura. N 13, Março, Ano XX, 2 série, pp. 3-13.

ARQUITECTURA (1948a) – **Carta de Atenas**, Architectura: revista de arte e construção. Lisboa: Pereira da Costa. N 20, Fevereiro, Ano XX, 2 série, pp. 23-24.

ARQUITECTURA (1948b) – **Carta de Atenas**, Architectura: revista de arte e construção. Lisboa: Iniciativas Culturais Arte e Técnica. N 21, Fevereiro, Ano XX, 2 série, pp. 23.

ARQUITECTURA (1948c) – **Carta de Atenas**, Architectura: revista de arte e construção. Lisboa: Iniciativas Culturais Arte e Técnica. N 22, Abril, Ano XX, 2 série, pp. 23-24.

ARQUITECTURA (1948d) – **Carta de Atenas**, Architectura: revista de arte e construção. Lisboa: Iniciativas Culturais Arte e Técnica. N 23-24, Maio-Junho, Ano XX, 2 série, pp. 39-40.

ARQUITECTURA (1948e) – **Carta de Atenas**, Architectura: revista de arte e construção. Lisboa: Iniciativas Culturais Arte e Técnica. N 25, Julho, Ano XX, 2 série, pp. 19-21.

ARQUITECTURA (1948f) – **Carta de Atenas**, Architectura: revista de arte e construção. Lisboa: Iniciativas Culturais Arte e Técnica. N 27, Outubro-Dezembro, Ano XX, 2 série, pp. 17-18.

ARQUITECTURA (1948g) – **O Plano de Reconstrução de Mogúncia**, Arquitectura: revista de arte e construção. Lisboa: Iniciativas Culturais Arte e Técnica. Nº 23-24, Maio-Junho, Ano XX, 2ª série, pp. 26-28.

ARQUITECTURA (1949a) – **Carta de Atenas**, Arquitectura: revista de arte e construção. Lisboa: Iniciativas Culturais Arte e Técnica. Nº 28, Janeiro, Ano XXI, 2ª série, pp. 15-16.

ARQUITECTURA (1949b) – **Carta de Atenas**, Arquitectura: revista de arte e construção. Lisboa: Iniciativas Culturais Arte e Técnica. Nº 29, Fevereiro-Março, Ano XXI, 2ª série, pp. 15-16.

ARQUITECTURA (1949c) – **Carta de Atenas**, Arquitectura: revista de arte e construção. Lisboa: Iniciativas Culturais Arte e Técnica. Nº 30, Abril-Maio, Ano XXI, 2ª série, pp. 15-16.

ARQUITECTURA (1949d) – **Carta de Atenas**, Arquitectura: revista de arte e construção. Lisboa: Iniciativas Culturais Arte e Técnica. Nº 31, Junho-Julho, Ano XXI, 2ª série, pp. 17-18.

ARQUITECTURA (1949e) – **Carta de Atenas**, Arquitectura: revista de arte e construção. Lisboa: Iniciativas Culturais Arte e Técnica. Nº 32, Agosto e Setembro, Ano XXI, 2ª série, pp. 15-16.

ARQUITECTURA (1949f) – **I Congresso Nacional de Arquitectos**, Arquitectura: revista de arte e construção. Lisboa: Iniciativas Culturais Arte e Técnica. Nº 29, Fevereiro-Março, Ano XXI, 2ª série, pp. 2-7.

ARQUITECTURA (1949g) – **Planeamento em Inglaterra**, Arquitectura: revista de arte e construção. Lisboa: Iniciativas Culturais Arte e Técnica. Número 28, Janeiro, ano XXI, 2ª série, pp. 6-17.

ARQUITECTURA (1951) – **Centro Urbano Presidente Aléman**, Arquitectura: revista de arte e construção. Lisboa: Iniciativas Culturais Arte e Técnica. Nº 40, Outubro, Ano XXIV, 2ª série, pp. 2-10.

ARQUITECTURA (1951a) – **Actas Oficiais do VII CIAM**, Arquitectura: revista de arte e construção. Lisboa: Iniciativas Culturais Arte e Técnica. Nº 38-39, Maio, Ano XXIV, 2ª série, pp. 2, 33-35.

ARQUITECTURA (1951b) – **Actas Oficiais do VII CIAM**, Arquitectura: revista de arte e construção. Lisboa: Iniciativas Culturais Arte e Técnica. Nº 40, Outubro, Ano XXIV, 2ª série, pp. 11-18.

ARQUITECTURA (1952) – **A experiência das Avenidas Novas – João XXI, Paris e Praça Pasteur**, Architectura: revista de arte e construção. Lisboa: Iniciativas Culturais Arte e Técnica. Nº 45, Novembro, Ano XXIV, 2ª série, pp. 9-14.

ARQUITECTURA (1953a) – **Centro Urbano Presidente Juárez**, Architectura: revista de arte e construção. Lisboa: Iniciativas Culturais Arte e Técnica. Nº 50-51, Novembro-Dezembro, Ano XXV, 2ª série, pp. 8-18.

ARQUITECTURA (1953b) – **Conjunto Residencial para a Av. dos E.U.A**, Architectura: revista de arte e construção. Lisboa: Iniciativas Culturais Arte e Técnica. Nº 50-51, Novembro-Dezembro, Ano XXV, 2ª série, pp. 9-14.

ARQUITECTURA (1953c) – **Le Corbusier e a Nova Capital do Punjab**, Architectura: revista de arte e construção. Lisboa: Iniciativas Culturais Arte e Técnica. Nº 49, Outubro, Ano XXV, 2ª série, pp. 6, 14-17.

ARQUITECTURA (1954) – **Blocos de Habitação na Célula 8 do Bairro de Alvalade**, Architectura: revista de arte e construção. Lisboa: Iniciativas Culturais Arte e Técnica. Nº 53, Novembro-Dezembro, Ano XXVI, 2ª série, pp. 2-5.

ARQUITECTURA (1954) – **Exposição de Arquitectura Contemporânea Brasileira**, Architectura: revista de arte e construção. Lisboa: Iniciativas Culturais Arte e Técnica. Nº 53, Novembro-Dezembro, Ano XXVI, 2ª série, pp. 17-23.

ARQUITECTURA (1958c) – **O Congresso**, Architectura: revista de arte e construção. Lisboa: Iniciativas Culturais Arte e Técnica. Nº 62, Setembro, Ano XXVI, 2ª série, p. 3.

ARQUITECTURA (1967) – **O Plano de Chelas**, Architectura: revista de arte e construção. Lisboa: Iniciativas Culturais Arte e Técnica. Nº 95, Janeiro-Fevereiro, Ano XXXVI, 2ª série, pp. 6-15.

ASSOCIAÇÃO PARA O MUSEU DOS TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES – **O Automóvel no Espaço e no Tempo** [em linha]. Porto: AMTC. [consult. 2 Dez. 2008] disponível na internet <[http://www.amtc.pt/\\_AMTC/EXP/museu/por.html](http://www.amtc.pt/_AMTC/EXP/museu/por.html)>.



AUZELLE, Robert (1960) – **A cidade e o automóvel**, Binário: arquitectura, construção e equipamento. Lisboa: A. Palmares. Nº 18, Janeiro, pp. 75-78.

AUZELLE, Robert (1961) – **O Problema dos Bairros Antigos**, Arquitectura: revista de arte e construção. Lisboa: Iniciativas Culturais Arte e Técnica. Nº 71, Julho, Ano XXIX, 2ª série, pp. 3-10.

AUZELLE, Robert (1968) – **O Ordenamento dos Aglomerados**, Arquitectura: revista de arte e construção. Lisboa: Iniciativas Culturais Arte e Técnica. Nº 105-106, Setembro-Dezembro, Ano XXXVII, 2ª série, pp. 211-14.

AYRES, Isabel Maria Cardoso (2001) – **O Automóvel no Espaço e no Tempo**. Porto: Museus dos Transportes e Comunicações.

AZEVEDO, Álvaro (1920) – **Circulação**, O Automóvel. Lisboa: Vaquinhos & Cª Limitada. Número 7, 15 de Abril, Ano I, pp. 97-99.

AZEVEDO, Mário de (1967) – **O Plano Director da Região de Lisboa**, Binário: arquitectura, construção e equipamento. Lisboa: A. Palmares. Nº 107, Setembro, pp. 117-127.

BARTHES, Roland (1968) – **Semiologia e Urbanística**, Arquitectura: revista de arte e construção. Lisboa: Iniciativas Culturais Arte e Técnica. Nº 105-106, Setembro-Dezembro, Ano XXXVII, 2ª série, pp. 180-82.

BINÁRIO (1966) – **Associação Internacional de Urbanistas**, Binário: arquitectura, construção e equipamento. Lisboa: A. Palmares. Nº 88, Janeiro, pp. 8-9.

BINÁRIO (1966) – **Conclusões do Congresso da IFHP, sobre transportes urbanos e habitação**, Binário: arquitectura, construção e equipamento. Lisboa: A. Palmares. Nº 95, Agosto, pp. 103-105.

BORÓBIO, Luiz (1960) – **A Incógnita da Cidade Moderna**, Binário: arquitectura, construção e equipamento. Lisboa: A. Palmares. Nº 21, Junho, pp. 205-206.

BORÓBIO, Luiz (1961) – **A Incógnita da Cidade Moderna**, Binário: arquitectura, construção e equipamento. Lisboa: A. Palmares. Nº 28, Janeiro, pp. 33-36.

BOTELHO, Rafael (1959) – **As Novas Cidades Inglesas**, Binário: arquitectura, construção e equipamento. Lisboa: A. Palmares. Nº 10, Janeiro, pp. 1-6.

BRANCO, Duarte Castelo (1967) – **Implicações Urbanísticas do Lazer**, Arquitectura: revista de arte e construção. Lisboa: Iniciativas Culturais Arte e Técnica. Nº 99, Setembro-Outubro, Ano XXXVI, 2ª série, pp. 211-213.

BRUXELAS, Mário Jorge (1964) – **Planeamento Urbano e Arquitectura das Cidades**, Arquitectura: revista de arte e construção. Lisboa: Iniciativas Culturais Arte e Técnica. Nº 83, Setembro, Ano XXXII, 2ª série, pp. 111-114.

CAMPOS, Lorenzini (1960) – **Considerações Sobre Urbanismo**, Arquitectura: revista de arte e construção. Lisboa: Iniciativas Culturais Arte e Técnica. Nº 68, Julho, Ano XXVIII, 2ª série, pp. 3-11.

CANDILIS, George (1963) – **Problemas de Hoje**, Arquitectura: revista de arte e construção. Lisboa: Iniciativas Culturais Arte e Técnica. Nº 77, Janeiro, Ano XXXI, 2ª série, pp. 2-6.

CASTILHO, Jorge (1920a) – **Automobilismo nas Colónias**, O Automóvel. Lisboa: Vaquinhas & Cª Limitada. Nº 4, 29 de Fevereiro, Ano I, pp. 49-51.

CASTILHO, Jorge (1920b) – **Conservação das Estradas**, O Automóvel. Lisboa: Vaquinhas & Cª Limitada. Nº 11, 15 de Junho, Ano I, pp. 161-163.

COLAÇO, Thomaz Ribeiro (1937) – **Do Cruzamento de Ruas, nas Cidades e Vilas**, A Arquitectura Portuguesa e Cerâmica e Edificação Reunidas: revista mensal técnica, industrial e artística. Lisboa: Sociedade Editora Frace, Lda. Nº 22, Janeiro, Ano XXIX, 3ª Série, pp. 7-11.

CORREIA, M (1967) – **Descontinuidades Espaciais e Temporais dos Plano de Urbanização**, Binário: arquitectura, construção e equipamento. Lisboa: A. Palmares. Nº 110, Novembro, pp. 225-227.

COSTA, Lúcio (1953) – **O Arquitecto e a Sociedade Contemporânea**, Arquitectura: revista de arte e construção. Lisboa: Iniciativas Culturais Arte e Técnica. Nº 47, Junho, Ano XXV, 2ª série. pp. 7-10, 19-21.

DELFANTE, Charles (1969) – **A Cidade Deixou de Existir**, Binário: arquitectura, construção e equipamento. Lisboa: A. Palmares. Nº 124, Janeiro, pp. 368-373.

DIAS, Francisco Silva (1964) – **Problemas da Paisagem Urbana Lisboaeta**, Arquitectura: revista de arte e construção. Lisboa: Iniciativas Culturais Arte e Técnica. Nº 83, Setembro, Ano XXXII, 2ª série, pp. 115-119.

DINIZ, Raposo (1966a) – **Valorização da Estrada e da Paisagem**, Binário: arquitectura, construção e equipamento. Lisboa: A. Palmares. Nº 97, Outubro, pp. 206-214.

DINIZ, Raposo (1966b) – **Valorização da estrada e da Paisagem**, Binário: arquitectura, construção e equipamento. Lisboa: A. Palmares. Nº 98, Novembro, pp. 262.

DINIZ, Raposo (1966c) – **Valorização da estrada e da Paisagem**, Binário: arquitectura, construção e equipamento. Lisboa: A. Palmares. Nº 99, Dezembro, pp. 308-316.

DUARTE, Carlos S. (1958) – **Introdução a Howard**, Arquitectura: revista de arte e construção. Lisboa: Iniciativas Culturais Arte e Técnica. Nº 63, Dezembro, Ano XXVI, 2ª série, pp. 5-18.

FERREIRA, Raúl Hestnes (1966) – **Algumas Relexões Sobre a Cidade Americana**, Arquitectura: revista de arte e construção. Lisboa: Iniciativas Culturais Arte e Técnica. Nº 91, Janeiro-Fevereiro, Ano XXXV, 2ª série, pp. 1-8.

FERRO, António (1944) – **O Engenheiro Duarte Pacheco, a sua alma continuará a viver na marcha triunfal da sua obra**, Panorama: revista de turismo e arte. Lisboa: SNI. Número 19, ano 3º, Fevereiro, pp. 2-3.

FILGUEIRAS, Octávio Lixa (1959) – **Aditamento à Grille CIAM d'Urbanisme**, Arquitectura: revista de arte e construção. Lisboa: Iniciativas Culturais Arte e Técnica. Nº 66, Dezembro, Ano XXVII, 2ª série, pp. 3-12.

GARRETT, Almeida (1961) – **O Ensino do Urbanismo**, Binário: arquitectura, construção e equipamento. Lisboa: A. Palmares. Nº 31, Abril, pp.192-194.

GODINHO, Januário (1960) – **Frank Lloyd Wright**, Arquitectura: revista de arte e construção. Lisboa: Iniciativas Culturais Arte e Técnica. Nº 67, Abril, Ano XXVIII, 2ª série, pp. 3-7.

GROPIUS, Walter (1971) – **El Futuro de Nuestras Ciudades**, Urbanização: revista do centro de estudos de urbanismo e habitação Engenheiro Duarte Pacheco. Lisboa: CEUHEDP. Nº 2, Setembro, Volume VI, pp. 100-101.

KORRODI, J. (1960) – **Circulação**, Binário: arquitectura, construção e equipamento. Lisboa: A. Palmares. Nº 26, Junho, pp. 370-377.

LE CORBUSIER (1953) – **Unidade de Habitação de Marselha**, Arquitectura: revista de arte e construção. Lisboa: Iniciativas Culturais Arte e Técnica. Nº 50-51, Novembro-Dezembro, Ano XXV, 2ª série, pp. 4-8.

LEHUEROU-KARISEL, Jean (1969) – **O Urbanismo Subterrâneo**, Urbanização: revista do centro de estudos de urbanismo e habitação Engenheiro Duarte Pacheco. Lisboa: CEUHEDP. Nº 2, Junho, Volume 4, pp. 89-98.

LIMA, Viana de. TÁVORA, Fernando. FILGUEIRAS, Octávio Lixa (1959) – **X Congresso CIAM**, Arquitectura: revista de arte e construção. Lisboa: Iniciativas Culturais Arte e Técnica. Nº 64, Janeiro-Fevereiro, Ano XXVII, 2ª Série, pp. 21-28.

LOBO, Manuel da Costa (1967) – **Descontinuidades Espaciais e Temporais dos Plano De Urbanização**, Binário: arquitectura, construção e equipamento. Lisboa: A. Palmares. Nº 108, Setembro, pp. 128-135.

LODI, Carlos (1965) – **Necessidade de Expansão Regional e da Organização Permanente no Planeamento das Grandes Cidades**, Binário: arquitectura, construção e equipamento. Lisboa: A. Palmares. Nº 85, Outubro, pp.994-997.

MACHADO, João Reis (1965) – **Trânsito Urbano e Planeamento**, Arquitectura: revista de arte e construção. Lisboa: Iniciativas Culturais Arte e Técnica. Nº 87, Março-Abril, Ano XXXIII, 2ª Série, pp. 71-75.

MATHEERS, Ernst (1960) – **O Trânsito nas Cidades é Aéreo e Subterrâneo**, Binário: arquitectura, construção e equipamento. Lisboa: A. Palmares. Nº 21, Junho, pp.207-208.

MOFFET, Noel (1963) – **Planeamento Esclarecido: uma arte criadora, o centro de Hammersmith**, Architectura: revista de arte e construção. Lisboa: Iniciativas Culturais Arte e Técnica. Número 77, Janeiro, Ano XXXI, 2ª Série, pp. 34-35.

MONTEZ, Paulino (1931) – **Urbanização de Mafra**, Architectura: revista de arte e construção. Lisboa: Grupo editorial de Architectura. Nº 22, Dezembro Ano IV, p. 108.

MONTEZ, Paulino (1932) – **Urbanização de Peniche**, Architectura: revista de arte e construção. Lisboa: Grupo editorial de Architectura. Nº 25, Dezembro, Ano VII, pp. 183-184.

MONTEZ, Paulino (1935) – **Mafra: um plano de regularização e embelezamento da vila**, Architectura: revista de arte e construção. Lisboa: Grupo Editorial de Architectura. Nº 24, Abril, Ano V, pp. 134-135.

MUMFORD, Lewis (1958) – **A Ideia de Cidade Jardim e o urbanismo Moderno**, Architectura: revista de arte e construção. Lisboa: Iniciativas Culturais Arte e Técnica. Nº 63, Dezembro, Ano XXVI, 2ª série, pp. 19-22.

MYER, R. Wolf (1967) – **Planeamento das Circulações Urbanas**, Binário: arquitectura, construção e equipamento. Lisboa: A. Palmares. Nº 107, Agosto, pp. 68-72.

NASCIMENTO, Ferreira (1966a) – **Planeamento das Circulações Urbanas**, Binário: arquitectura, construção e equipamento. Lisboa: A. Palmares. Nº 91, Abril, pp. 205-209.

NASCIMENTO, Ferreira (1966b) – **Planeamento das Circulações Urbanas**, Binário: arquitectura, construção e equipamento. Lisboa: A. Palmares. Nº 92, Maio, p. 264.

O AUTOMÓVEL (1920a) – **O Nosso Plano**, O Automóvel. Lisboa: Vaquinhas & Cª Limitada. Nº 1, 15 de Janeiro, Ano I, pp. 1-2.

O AUTOMÓVEL (1920b) – **Transportes Mecânicos**, O Automóvel. Lisboa: Vaquinhos & C<sup>a</sup> Limitada. Nº 1, 15 de Janeiro, Ano I: p. 127.

O AUTOMÓVEL (1920c) – **Turismo: a nova sinalização das estradas em França**, O Automóvel. Lisboa: Vaquinhos & C<sup>a</sup> Limitada. Nº 2, 30 de Janeiro, Ano I.

OLIVEIRA, Ricardo Girão (1969) – **Os Aglomerados Urbanos e os seus Problemas de Trânsito e de Transportes**, Urbanização: revista do centro de estudos de urbanismo e habitação Engenheiro Duarte Pacheco. Lisboa: CEUHEDP. Nº 1, Março, Volume 4, pp. 3-14.

PANORAMA (1944) – **A Obra do Engenheiro Duarte Pacheco**, Panorama: revista de turismo e arte. Lisboa: SNI. Nº 19, Ano 3º, Fevereiro, pp. 45-53.

PANORAMA (1951) – **Como se viaja em Portugal**, Panorama: revista de turismo e arte. Lisboa: SNI. Nº 1, II Série, pp. 27-35.

RIBEIRO, J. Nunes (1943) – **Estrada Marginal**, Panorama: revista de turismo e arte. Lisboa: SNI. Nº 15 e 16, Ano 3, Julho, pp. 6-8.

SEIDEL, Peter (1965) – **A Cidade Linear-central**, Binário: arquitectura, construção e equipamento. Lisboa: A. Palmares. Nº 85, Junho, pp. 990-993.

SOROMENHO, Castro (1941) – **Estrada Marginal**, Panorama: revista de turismo e arte. Lisboa: SNI. Nº 2, ano 1, Julho, pp. 1-3.

TANGE, Kenzo (1963) – **Plano de Urbanização para Tóquio**, Binário: arquitectura, construção e equipamento. Lisboa: A. Palmares. Nº 49, Janeiro, pp. 18-23.

TÁVORA, Fernando (1968) – **O Arranjo da Zona Central de Aveiro**, Arquitectura: revista de arte e construção. Lisboa: Iniciativas Culturais Arte e Técnica. Nº 102, Março-Abril, Ano XXXVII, 2ª série, pp. 59-63.

TELMO, Cottinelli (1944a) – **O Ministro tinha um Ideal e sabia comunicá-lo aos seus Artistas e Colaboradores**, Panorama: revista de turismo e arte. Lisboa: SNI. Nº 19, Ano 3º, Fevereiro, pp. 9-23.

TELMO, Cottinelli (1944b) – **Um Grande Homem de Acção**, Panorama: revista de turismo e arte. Lisboa: SNI. Nº 19, Ano 3º, Fevereiro, pp. 5-8.

VAILLAT, Léandre (1947) – **Que é uma Cidade**, Arquitectura: revista de arte e construção. Lisboa: Grupo Editorial de Arquitectura. Nº 13, Março, ano XX, 2ª Série, pp. 17-18.

VIEIRA, Aníbal S. (1962) – **O 26º Congresso de Habitação: urbanismo e planeamento regional**, Binário: arquitectura, construção e equipamento. Lisboa: A. Palmares. Nº 49, Outubro, pp. 691-693.

VIEIRA, Aníbal S. (1963) – **A Respeito de Conceitos e Tendências Actuais em Urbanização**, Binário: arquitectura, construção e equipamento. Lisboa: A. Palmares. Nº 53, Fevereiro, p. 113.

VIEIRA, Aníbal S. (1963) – **A Respeito de Conceitos e Tendências Actuais em Urbanização**, Binário: arquitectura, construção e equipamento. Lisboa: A. Palmares. Nº 53, Fevereiro, pp. 83-124.

VIEIRA, Aníbal S. (1965) – **Ante-Plano de Urbanização da Zona das Flores (Coimbra)**, Binário: arquitectura, construção e equipamento. Lisboa: A. Palmares. Nº 80, Maio, pp. 668-669.

VIEIRA, Aníbal S. (1970) – **Desenvolvimento de Áreas Metropolitanas**, Binário: arquitectura, construção e equipamento. Lisboa: A. Palmares. Nº 141, Junho, pp. 321-325.

VINK, J. (1966) – **Cidades Maiores ou Mais Cidades**, Binário: arquitectura, construção e equipamento. Lisboa: A. Palmares. Nº 90, Março, pp. 130-133.

WINGHART, Jean (1967) – **A Cidade Ocidental em 1985**, Binário: arquitectura, construção e equipamento. Lisboa: A. Palmares. Nº 111, Dezembro, pp. 283-291.

ZEIDLER, Frank P. (1968) – **Valorização da Estrada e da Paisagem**, Binário: arquitectura, construção e equipamento. Lisboa: A. Palmares. Nº 115, Abril, pp. 200-205.

ZEREBSKA, Teresa (1968) – **Estudos Históricos para a elaboração do Plano de Urbanização**, Arquitectura: revista de arte e construção. Lisboa: Iniciativas Culturais Arte e Técnica. Nº 105-106, Setembro-Dezembro, Ano XXXVII, 2ª Série, pp. 224-26.

## 6.2 Fontes documentais

### 6.2.1 Planos.

---

AAVV (1956) – **Peças Escritas do Ante-plano Geral de Urbanização da Orla Costeira**. Lisboa: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano.

AGUIAR, João (1944) – **Peças Escritas do Plano Geral de Urbanização da Vila de Olhão da Restauração**. Lisboa: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano.

AGUIAR, João (1945a) – **Memória Descritiva**. In **Peças Escritas do Ante-Plano Geral de Urbanização de Castelo Branco**. Lisboa: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano.

AGUIAR, João (1945b) – **Regulamento**. In **Peças Escritas do Ante-Plano Geral de Urbanização de Castelo Branco**. Lisboa: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano.

AGUIAR, João (1947) – **Peças Escritas do Antepiano Geral de Urbanização de Viseu**. Lisboa: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano.

AGUIAR, João (1953a) – **Memória Descritiva**. In **Peças Escritas do Plano Geral de Urbanização da Fonte Santa – Monfortinho**. Lisboa: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano.

AGUIAR, João (1953b) – **Regulamento** In **Peças Escritas do Plano Geral de Urbanização da Fonte Santa – Monfortinho**. Lisboa: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano.



AGUIAR, João (1943c) – **Memória Descritiva**. In Peças Escritas do Ante-Plano Geral de Urbanização de Viana do Castelo. Lisboa: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano.

AGUIAR, João (1963) – **Memória Descritiva**. In Peças Escritas da Revisão do Ante-Plano Geral de Urbanização de Faro. Lisboa: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano.

AZEVEDO, Rogério (1949) – **Peças Escritas do Ante-projecto do Plano de Urbanização da Vila de Santo Tirso**. Lisboa: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano.

COSTA, Faria. JACOBETTY, Miguel (1944) – **Peças Escritas do Plano de Embelezamento e Extensão da Cidade de Portalegre**. Lisboa: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano

CUNHA, Paulo de Carvalho (1943) – **Peças Escritas do Plano Geral de Arranjo do Porto e Cidade de Viana do Castelo**. Lisboa: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano.

DE GRÖER, Etienne (1942a) – **Legislação do Plan d'Amenagement et d'Extension de Braga**. Lisboa: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano.

DE GRÖER, Etienne (1942b) – **Memória Descritiva do Plan d'Amenagement et d'Extension de Braga**. Lisboa: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano.

DE GRÖER, Etienne (1944) – **Peças Escritas do Plan d'Amenagement de Coimbra**. Lisboa: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano.

DE GRÖER, Etienne (1945a) – **Analyse de l'État Actuel**. In Peças Escritas do Ante-projecto do Plano de Urbanização de Évora. Lisboa: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano.

DE GRÖER, Etienne (1945b) – **Relatório**. In Peças Escritas do Ante-projecto do Plano de Urbanização de Évora. Lisboa: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano.

FRANCO, Lima (1947a) – **Memória Descritiva**. In Peças Escritas do Ante-Plano de Urbanização da Marinha Grande. Lisboa: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano.

FRANCO, Lima (1947b) – **Regulamento**. In Peças Escritas do Ante-Plano de Urbanização da Marinha Grande. Lisboa: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano.

FRANCO, Lima (1957a) – **Elementos do Inquérito**, In Peças Escritas da Revisão do Ante-Plano de Urbanização de Leiria. Lisboa: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano.

FRANCO, Lima (1957b) – **Memória Descritiva e Justificativa**, In Peças Escritas da Revisão do Ante-Plano de Urbanização de Leiria. Lisboa: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano.

GODINHO, januário (1944) – **Memória Descritiva do Ante-Plano de Urbanização da Vila de Carrazeda de Ansiães**. Lisboa: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano.

GODINHO, Januário (1945) – **Peças Escritas do Projecto do Plano de Urbanização da Vila de Felgueiras**. Lisboa: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano.

GODINHO, Januário (1948) – **Peças Escritas do Ante-Plano Geral de Urbanização de Espinho.** Lisboa: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano.

JACOBETTY, Miguel (1946) – **Peças Escritas da Revisão do Ante-projecto do Plano de Urbanização de Mafra.** Lisboa: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano.

JACOBETTY, Miguel (1949) – **Peças Escritas do Ante-Plano Director da Praia de Santa Cruz.** Lisboa: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano.

JACOBETTY, Miguel (1957) – **Peças Escritas da Revisão do Ante-Plano Director da Praia de Urbanização de Santa Cruz.** Lisboa: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano.

LINO, Raul (1948a) – **Memória Descritiva da Revisão do Ante-Plano de Urbanização de Tavira.** Lisboa: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano.

LINO, Raul (1948b) – **Regulamento da Revisão do Ante-Plano de Urbanização de Tavira.** Lisboa: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano.

LINO, Raul (1953) – **Análise.** In Peças Escritas da Revisão do Ante-Plano de Urbanização de Tavira. Lisboa: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano.

LOSA, Arménio (1949) – **Análise.** In Peças Escritas do Ante-Plano de Urbanização de Vila Nova de Gaia. Lisboa: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano.

LOSA, Arménio (1952) – **Inquérito e Análise**. In Peças Escritas do Ante-Plano de Urbanização de Macedo de Cavaleiros. Lisboa: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano.

MONTEZ, Paulino (1949a) – **Peças Escritas do Plano de Urbanização das Caldas da Rainha**. Lisboa: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano. Vol. I.

MONTEZ, Paulino (1949b) – **Peças Escritas do Plano de Urbanização das Caldas da Rainha**. Lisboa: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano. Vol. II.

OLIVEIRA, Mário (1947a) – **Inquérito do Ante-Plano Geral de Urbanização de Lourinhã**. Lisboa: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano.

OLIVEIRA, Mário (1947b) – **Memória Descritiva do Ante-Plano Geral de Urbanização da Lourinhã**. Lisboa: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano.

OLIVEIRA, Mário de (1955) – **Peças Escritas do Ante-plano Geral de Urbanização de Nisa – 1ª remodelação**. Lisboa: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano.

RAMOS, Carlos (1942a) – **Parte I da Memória Descritiva e Justificativa**. In Peças Escritas do Anteprojecto do Plano Geral de Urbanização de Tomar. Tomar: Arquivo da Câmara Municipal.

RAMOS, Carlos (1942b) – **Introdução da Memória Descritiva e Justificativa**. In Peças Escritas do Anteprojecto do Plano Geral de Urbanização de Tomar. Tomar: Arquivo da Câmara Municipal.

RAMOS, Carlos (1942c) – **Parte I da Memória Descritiva e Justificativa**. In Peças Escritas do Anteprojecto do Plano Geral de Urbanização de Tomar. Tomar: Arquivo da Câmara Municipal.

RAMOS, Carlos (1942d) – **Parte II da Memória Descritiva e Justificativa.** In Peças Escritas do Ante-projecto do Plano Geral de Urbanização de Tomar. Tomar: Arquivo da Câmara Municipal.

RAMOS, Carlos (1942e) – **Postura Sôbre Estacionamento e Trânsito de Veículos na Cidade de Tomar.** In Peças Escritas do Ante-projecto do Plano Geral de Urbanização de Tomar. Tomar: Arquivo da CâmaraMunicipal.

RAMOS, Carlos (1948) – **Peças Escritas do Ante-Plano de Urbanização do Bombarral.** Lisboa: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano.

RAMOS, Carlos (1949a) – **Peças Escritas do Ante-Plano de Urbanização de Cabrela.** Lisboa: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano.

RAMOS, Carlos (1949b) – **Memória descritiva.** In Peças Escritas do Ante-Plano de Urbanização da Vila Fundão. Lisboa: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano.

RAMOS, Carlos (1949c) – **Documento nº2.** In Peças Escritas do Ante-Plano de Urbanização da Vila do Fundão. Lisboa: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano.

RAMOS, Carlos (1951a) – **Peças Escritas do Ante-Plano de Urbanização do Bombarral.** Lisboa: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano.

RAMOS, Carlos (1951b) – **Peças Escritas da 1ª Alteração do Ante-Plano de Urbanização da Vila do Fundão.** Lisboa: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano.

RAMOS, Carlos (1952) – **Peças Escritas do Aditamento ao Ante-Plano de Urbanização da Vila do Fundão**. Lisboa: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano.

RAMOS, Carlos (1953) – **Peças Escritas da 2ª Alteração ao Ante-Plano de Urbanização da Vila do Fundão**. Lisboa: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano.

REZENDE, Ezequiel (1958) – **Memória Descritiva e Justificativa do Plano Parcial de Urbanização a Sul de Braga**. Lisboa: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano.

SILVA, David Moreira da; SILVA, Maria José (1944) – **Peças Escritas do Plano de Urbanização da Vila de Matosinhos**. Lisboa: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano.

VASCONCELOS, Miranda (1947) – **Memória Descritiva do Ante-Plano de Urbanização de Celorico de Basto**. Lisboa: Arquivo do Serviço de Estudos de Urbanização da Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano.

---

#### 6.2.2 Pareceres.

CONSELHO SUPERIOR DE OBRAS PÚBLICAS (1945a) – **Parecer 1605: Plano de arranjo e urbanização da Cidade de Coimbra**. Lisboa: Biblioteca e Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas.

CONSELHO SUPERIOR DE OBRAS PÚBLICAS (1945b) – **Parecer 1610: Plano de urbanização da Vila de Matosinhos**. Lisboa: Biblioteca e Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas.

CONSELHO SUPERIOR DE OBRAS PÚBLICAS (1945c) – **Parecer 1615: Plano de embelezamento e extensão da Cidade de Portalegre.** Lisboa: Biblioteca e Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas.

CONSELHO SUPERIOR DE OBRAS PÚBLICAS (1945d) – **Parecer 1616: Ante-projecto do plano geral de urbanização de Tomar.** Lisboa: Biblioteca e Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas.

CONSELHO SUPERIOR DE OBRAS PÚBLICAS (1945e) – **Parecer 1631: Plano geral de urbanização da Vila de Olhão da Restauração.** Lisboa: Biblioteca e Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas.

CONSELHO SUPERIOR DE OBRAS PÚBLICAS (1945f) – **Parecer 1651: Ante-plano de urbanização da Vila de Carrazeda de Ansiães.** Lisboa: Biblioteca e Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas.

CONSELHO SUPERIOR DE OBRAS PÚBLICAS (1945g) – **Parecer 1658: Anteprojecto do plano de urbanização de Braga.** Lisboa: Biblioteca e Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas.

CONSELHO SUPERIOR DE OBRAS PÚBLICAS (1946a) – **Parecer 1631: Ante-plano geral de urbanização de Faro.** Lisboa: Biblioteca e Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas.

CONSELHO SUPERIOR DE OBRAS PÚBLICAS (1946b) – **Parecer 1703: Ante-plano geral de urbanização de Castelo Branco.** Lisboa: Biblioteca e Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas.

CONSELHO SUPERIOR DE OBRAS PÚBLICAS (1946c) – **Parecer 1720: Projecto do plano de urbanização da Vila de Felgueiras.** Lisboa: Biblioteca e Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas.

CONSELHO SUPERIOR DE OBRAS PÚBLICAS (1946d) – **Parecer 1722: Ante-projecto do plano de urbanização de Mafra.** Lisboa: Biblioteca e Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas.

CONSELHO SUPERIOR DE OBRAS PÚBLICAS (1947) – **Parecer 1774: Ante-projecto do plano de urbanização de Évora.** Lisboa: Biblioteca e Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas.

CONSELHO SUPERIOR DE OBRAS PÚBLICAS (1948a) – **Parecer 1940: Ante-plano de urbanização de Marinha Grande.** Lisboa: Biblioteca e Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas.

CONSELHO SUPERIOR DE OBRAS PÚBLICAS (1948b) – **Parecer 1948: Ante-plano geral de urbanização da Lourinhã.** Lisboa: Biblioteca e Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas.

CONSELHO SUPERIOR DE OBRAS PÚBLICAS (1948c) – **Parecer 1987: Ante-plano de urbanização de Celorico de Basto.** Lisboa: Biblioteca e Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas.

CONSELHO SUPERIOR DE OBRAS PÚBLICAS (1949a) – **Parecer 1999: Ante-plano de urbanização do Bombarral.** Lisboa: Biblioteca e Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas.

CONSELHO SUPERIOR DE OBRAS PÚBLICAS (1949b) – **Parecer 2028: Ante-plano de urbanização de Leiria.** Lisboa: Biblioteca e Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas.

CONSELHO SUPERIOR DE OBRAS PÚBLICAS (1949c) – **Parecer 2046/49: Ante-plano de urbanização de Tavira.** Lisboa: Biblioteca e Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas.



CONSELHO SUPERIOR DE OBRAS PÚBLICAS (1950) – **Parecer 2166: Ante-projecto do plano de urbanização da Vila de Santo Tirso.** Lisboa: Biblioteca e Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas.

CONSELHO SUPERIOR DE OBRAS PÚBLICAS (1952a) – **Parecer 2216: Antepiano geral de urbanização de Viseu.** Lisboa: Biblioteca e Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas.

CONSELHO SUPERIOR DE OBRAS PÚBLICAS (1952b) – **Parecer 2249: Ante-plano de urbanização de Vila Nova de Gaia.** Lisboa: Biblioteca e Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas.

CONSELHO SUPERIOR DE OBRAS PÚBLICAS (1952c) – **Parecer 2301: Ante-plano de urbanização da Vila do Fundão.** Lisboa: Biblioteca e Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas.

CONSELHO SUPERIOR DE OBRAS PÚBLICAS (1952d) – **Parecer 2302: Ante-plano de urbanização de Cabrela.** Lisboa: Biblioteca e Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas.

CONSELHO SUPERIOR DE OBRAS PÚBLICAS (1952e) – **Parecer 2306: Ante-plano de urbanização de Macedo de Cavaleiros.** Lisboa: Biblioteca e Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas.

CONSELHO SUPERIOR DE OBRAS PÚBLICAS (1952f) – **Parecer 2353: Plano de urbanização de Caldas da Rainha.** Lisboa: Biblioteca e Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas.

CONSELHO SUPERIOR DE OBRAS PÚBLICAS (1952g) – **Parecer 2449: 2ª Alteração do ante-plano de urbanização do Fundão.** Lisboa: Biblioteca e Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas.

CONSELHO SUPERIOR DE OBRAS PÚBLICAS (1954a) – **Parecer 2301: Ante-plano de urbanização do Fundão.** Lisboa: Biblioteca e Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas.

CONSELHO SUPERIOR DE OBRAS PÚBLICAS (1954b) – **Parecer 2487: Ante-plano de urbanização de Espinho.** Lisboa: Biblioteca e Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas.

CONSELHO SUPERIOR DE OBRAS PÚBLICAS (1954c) – **Parecer 2518: Revisão do ante-plano de urbanização de Tavira.** Lisboa: Biblioteca e Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas.

CONSELHO SUPERIOR DE OBRAS PÚBLICAS (1956) – **Parecer 2702: Plano geral de desenvolvimento da zona litoral entre Espinho e Vila Nova de Gaia.** Lisboa: Biblioteca e Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas.

CONSELHO SUPERIOR DE OBRAS PÚBLICAS (1959) – **Parecer 2913: 1ª Revisão do ante-plano director da Praia de Santa Cruz.** Lisboa: Biblioteca e Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas.

CONSELHO SUPERIOR DE OBRAS PÚBLICAS (1966) – **Parecer 3444: 2ª Revisão do ante-plano director da Praia de Santa Cruz.** Lisboa: Biblioteca e Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas.

---

**6.2.3      Dados estatísticos.**

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (1941) – **VIII Recenseamento Geral da População no Continente e Ilhas adjacentes em 12 de Dezembro de 1940.** Vol. IX. Lisboa: Sociedade Astória Limitada.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (1942) – **VIII Recenseamento Geral da População no Continente e Ilhas Adjacentes em 12 de Dezembro de 1940: distrito de Aveiro.** Lisboa: Imprensa Nacional, Vol. II.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (1943) – **VIII Recenseamento Geral da População no Continente e Ilhas Adjacentes em 12 de Dezembro de 1940: distrito de Braga.** Lisboa: Imprensa Nacional, Vol. IV.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (1943) – **VIII Recenseamento Geral da População no Continente e Ilhas Adjacentes em 12 de Dezembro de 1940: distrito de Beja.** Lisboa: Imprensa Nacional, Vol. III.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (1943) – **VIII Recenseamento Geral da População no Continente e Ilhas Adjacentes em 12 de Dezembro de 1940: distrito de Bragança.** Lisboa: Imprensa Nacional, Vol. V.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (1944) – **VIII Recenseamento Geral da População no Continente e Ilhas Adjacentes em 12 de Dezembro de 1940: distrito de Castelo Branco.** Lisboa: Sociedade Astória Limitada, Vol. VI..

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (1944) – **VIII Recenseamento Geral da População no Continente e Ilhas Adjacentes em 12 de Dezembro de 1940: distrito de Évora.** Lisboa: Sociedade Astória Limitada, Vol. VIII.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (1944) – **VIII Recenseamento Geral da População no Continente e Ilhas Adjacentes em 12 de Dezembro de 1940: distrito de Faro.** Lisboa: Sociedade Astória Limitada, Vol. IX.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (1944) – **VIII Recenseamento Geral da População no Continente e Ilhas Adjacentes em 12 de Dezembro de 1940: distrito de Coimbra.** Lisboa: Sociedade Tipográfica, Vol. VII.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (1944) – **VIII Recenseamento Geral da População no Continente e Ilhas Adjacentes em 12 de Dezembro de 1940: distrito de Leiria.** Lisboa: Sociedade Astória Limitada, Vol. XI.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (1944) – **VIII Recenseamento Geral da População no Continente e Ilhas Adjacentes em 12 de Dezembro de 1940: distrito de Portalegre.** Lisboa: Sociedade Tipográfica, Vol. XVII.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (1945) – **VIII Recenseamento Geral da População no Continente e Ilhas Adjacentes em 12 de Dezembro de 1940: distrito de Lisboa.** Lisboa: Sociedade Tipográfica, Vol. XII.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (1945) – **VIII Recenseamento Geral da População no Continente e Ilhas Adjacentes em 12 de Dezembro de 1940: distrito de Viseu.** Lisboa: Sociedade Astória Limitada, Vol. XIX.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (1945) – **VIII Recenseamento Geral da População no Continente e Ilhas Adjacentes em 12 de Dezembro de 1940: distrito de Viana do Castelo.** Lisboa: Sociedade Tipográfica, Vol. XVII.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (1952) – **IX Recenseamento Geral da População no Continente e Ilhas adjacentes em 15 de Dezembro de 1950: população residente e presente em famílias, casais, mulheres casadas, convivências, estrangeiros, cegos, surdos-mudos e orfãos.** Tomo I. Lisboa: Tipografia Portuguesa, Lda.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (1961) – **X Recenseamento Geral da População no Continente e Ilhas adjacentes em 15 de Dezembro de 1960: resultados prováveis relativos à população residente, nos distritos e concelhos**. Tomo I, Vol. 1º. Lisboa: Instituto Nacional de Estatística.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (1935) – **Anuário Estatístico de Portugal 1934**. Lisboa: Imprensa Nacional.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (1936) – **Anuário Estatístico de Portugal 1935**. Lisboa: Imprensa Nacional.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (1937) – **Anuário Estatístico de Portugal 1936**. Lisboa: Imprensa Nacional.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (1939) – **Anuário Estatístico de Portugal 1937**. Lisboa: Imprensa Nacional.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (1940) – **Anuário Estatístico de Portugal 1938**. Lisboa: Imprensa Nacional.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (1941) – **Anuário Estatístico de Portugal 1939**. Lisboa: Imprensa Nacional.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (1941) – **Anuário Estatístico de Portugal 1940**. Lisboa: Imprensa Nacional.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (1943) – **Anuário Estatístico de Portugal 1941**. Lisboa: Imprensa Nacional.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (1944) – **Anuário Estatístico de Portugal 1942**. Lisboa: Imprensa Nacional.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (1945) – **Anuário Estatístico de Portugal 1943**. Lisboa: Sociedade Tipográfica.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (1945) – **Anuário Estatístico de Portugal 1944**. Lisboa: Sociedade Tipográfica.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (1946) – **Anuário Estatístico de Portugal 1945**. Lisboa: Sociedade Tipográfica.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (1947) – **Anuário Estatístico de Portugal 1946**. Lisboa: Tipografia Portuguesa, Lda.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (1948) – **Anuário Estatístico de Portugal 1947**. Lisboa: Tipografia Portuguesa, Lda.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (1949) – **Anuário Estatístico de Portugal 1948**. Lisboa: Tipografia Portuguesa, Lda.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (1950) – **Anuário Estatístico de Portugal 1949**. Lisboa: Tipografia Portuguesa, Lda.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (1951) – **Anuário Estatístico de Portugal 1950**. Lisboa: Tipografia Portuguesa, Lda.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (1952) – **Anuário Estatístico de Portugal 1951**. Lisboa:  
Tipografia Portuguesa, Lda.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (1953) – **Anuário Estatístico de Portugal 1952**. Lisboa:  
Tipografia Portuguesa, Lda.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (1954) – **Anuário Estatístico de Portugal 1953**. Lisboa:  
Tipografia Portuguesa, Lda.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (1955) – **Anuário Estatístico de Portugal 1954**. Lisboa:  
Tipografia Portuguesa, Lda.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (1956) – **Anuário Estatístico de Portugal 1955**. Lisboa:  
Tipografia Portuguesa, Lda.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (1957) – **Anuário Estatístico de Portugal 1956**. Lisboa:  
Tipografia Portuguesa, Lda.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (1958) – **Anuário Estatístico de Portugal 1957**. Lisboa:  
Sociedade Tipográfica, Lda.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (1959) – **Anuário Estatístico de Portugal 1958**. Lisboa:  
Sociedade Tipográfica, Lda.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (1960) – **Anuário Estatístico de Portugal 1959**. Lisboa:  
Sociedade Tipográfica, Lda.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (1961) – **Anuário Estatístico de Portugal 1960**. Lisboa:  
Sociedade Tipográfica, Lda.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (1962) – **Anuário Estatístico de Portugal 1961**. Lisboa:  
Sociedade Tipográfica, Lda.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (1963) – **Anuário Estatístico de Portugal 1962**. Lisboa:  
Sociedade Tipográfica, Lda.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTATÍSTICA (1964) – **Anuário Estatístico de Portugal 1963**. Lisboa:  
Sociedade Tipográfica, Lda.



**Episódios significativos de espacialização urbana a partir do automóvel**  
os Planos Gerais de Urbanização [1934 -1960]



**Episódios significativos de espacialização urbana a partir do automóvel**  
os Planos Gerais de Urbanização [1934 -1960]