Formas e desígnios do espaço público na cidade contemporânea

O projecto do espaço público na construção da cidade: casos portugueses

João Rodrigo Parreira Coelho

Setembro de 2011

Dissertação de Doutoramento em Arquitectura apresentada à Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto

Orientador : Professor Associado Francisco Barata Fernandes

Co-orientador : Professor Catedrático Joan Busquets y Grau

À Joana, ao João e ao Rodrigo

Sumário

Agradecimentos (v)

Resumos (xi)

Introdução (p. 1)

1 . Espaço público: conceitos, significados (p. 15)

1.1 A dimensão *pluridisciplinar* e a evolução do conceito de espaço público (p. 17)

1.2 Espaço(s) público(s) urbano(s): transformação e permanência(s) na construção da cidade (p. 31)

1.3 O espaço público no contexto da cidade contemporânea (p. 79)

2 . Sobre a problematização do "espaço público" na cidade contemporânea (p. 107)

2.1 Antecedentes (p. 109)

2.2 As diferentes perspectivas sobre o significado, o papel e a forma do espaço público no contexto da cidade contemporânea (p. 127)

2.3 Uma síntese dos diferentes contributos na actualização do papel do espaço público na cidade contemporânea (p.161)

3 . Projectar o espaço público (p.169)

3.1 O projecto do espaço público hoje: um diagnóstico (p.171)

3.3 *Pensar o projecto* do espaço público na cidade contemporânea (p. 179)

4 . Quatro projectos de espaço público na construção da cidade portuguesa contemporânea: expansão, excepção, estruturação, reconstrução (p. 201)

4.1 O espaço público no contexto da cidade portuguesa contemporânea: identificação e enquadramento dos casos de estudo (p. 203)

4.2 Projectar o espaço público *nas áreas de expansão da cidade consolidada* (p. 235)

4.2.1 Enquadramento (p. 237)

4.2.2 O projecto (dos espaços públicos) do Bairro da Malagueira (p. 253)

4.3 Projectar o espaço público *na reconstrução da cidade sem plano* (p. 299)

4.3.1 Enquadramento (p. 301)

4.3.2 O projecto de requalificação do espaço público da Área Central do Cacém (p. 329)

4.4 Projectar o espaço público *na reestruturação da cidade metropolitana* (p. 375)

4.4.1 Enquadramento (p. 377)

4.4.2 O projecto de inserção urbana do Metro do Porto na cidade da Maia (p. 391)

4.5 Projectar o espaço público *como lugar de excepção de escala geográfica* (p. 429)

4.5.1 Enquadramento (p. 431)

4.5.2 O projecto da Frente Marítima do Parque da Cidade entre o Porto e Matosinhos (p. 455)

4.6 Síntese da análise dos casos de estudo (p. 499)

5 . Considerações finais (p. 515)

6 . Bibliografia (p. 527)

7 . Créditos das imagens e dos desenhos (p. 547)

Agradecimentos

Agradecimentos

Em primeiro lugar, agradeço ao Professor Francisco Barata a disponibilidade para orientar este trabalho. Apenas a cumplicidade, o interesse demonstrado e a forma rigorosa com que me acompanhou tornaram possível a sua realização. Pela disponibilidade para co-orientar este trabalho, a despeito dos seus múltiplos compromissos profissionais e académicos, agradeço ao Professor Joan Busquets. A sua experiência, rigor e sentido crítico constituíram para mim um grande incentivo.

Pela disponibilidade para conversar sobre os projectos, as obras e as cidades tratadas neste trabalho; pela informação e material facultado e pelo enorme estímulo dado à sua realização, o meu agradecimento aos arquitectos Eduardo Souto de Moura, João Álvaro Rocha, João Gomes da Silva, José Carlos Portugal, José Manuel Soares, José Gigante, Luís Miranda, Manuel Salgado e Manuel de Solà-Morales.

Pela forma empenhada e prestável com que atenderam aos meus pedidos de material e de informação relativamente aos projectos e obras estudadas agradeço aos arquitectos Ana Alves Costa, Chiara Bastai, Joana Corrêa, Madalena Duarte Silva, Manuel Paulo Teixeira, Nuno Seabra, Paulo Maria Trindade e Tomás Salgado.

Pelas sugestões bibliográficas, pela troca de ideias e pela disponibilidade e generosidade com que partilharam a sua experiência de investigação e conhecimentos sobre os temas tratados nesta dissertação, agradeço ao Prof. Álvaro Domingues, ao Prof. Joaquin Español, ao Prof. Josep Parcerisa, ao Prof. Manuel Fernandes de Sá, ao Prof. Nuno Portas, ao Prof. Xavier Costa e à Prof. Zaida Muxi.

Pelos conselhos, pelo estímulo e apoio, directo ou indirecto, dados durante o período da dissertação agradeço ao meus colegas da Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto. Agradeço especialmente ao Prof. Carlos Machado, ao Prof. José Miguel Rodrigues, ao Prof. Marco Guinoulhiac, ao Prof. Pedro Alarcão e ao Prof. Sérgio Fernandez.

Pela partilha de experiências e pela companhia em algumas viagens, pelo estímulo e disponibilidade permanente para durante todo o período de elaboração da dissertação, ler e discutir os temas e as várias versões dos textos, agradeço especialmente à arquitecta Joana Pinheiro.

Pelas condições proporcionadas para a realização deste trabalho, agradeço à actual e à anterior Direcção da FAUP.

Pela disponibilidade e empenho prestados na resolução dos problemas que foram surgindo, agradeço aos técnicos de informática da FAUP, em especial ao Pedro Matos e ao Nuno Machado. Pela disponibilidade e eficiência na resposta aos meus pedidos na Biblioteca na FAUP, agradeço ao Dr. Nuno Guerreiro Martins, Sofia Pinto, Anízio Aguiar, Conceição Garrido e Pedro Moreira. Pelo apoio e eficiência na resposta aos meus pedidos de esclarecimento, agradeço à Dra. Susana Araújo. Pela disponibilidade e forma rigorosa como realizou a revisão final do texto, agradeço à Dra. Teresa Godinho.

Pelo apoio e estímulo permanentes agradeço aos meus amigos e à minha família próxima. Agradeço especialmente aos meus pais, às minhas irmãs, aos meus cunhados e à Isabel Soares.
À minha mãe tenho de agradecer a ajuda especial que prestou.

Por fim, agradeço à minha mulher Joana, e aos meus filhos, João e Rodrigo, pela paciência que tiveram face à ausência que a realização desta dissertação implicou. Agradeço especialmente à Joana por ter suportado a minha permanente indisponibilidade, sobretudo ao longo dos últimos três anos.

Este trabalho foi apoiado pela Fundação para a Ciência e a Tecnologia, através da atribuição de complemento de Bolsa de Investigação com a referência SFRH / BD / 31511 / 2006, financiada pelo POPH - QREN - Tipologia 4.1 - Formação Avançada, comparticipado pelo Fundo Social Europeu e por fundos nacionais do MCTES.







Resumos

Resumo

Este trabalho centra-se sobre o papel que o projecto do espaço público pode desempenhar na construção da cidade contemporânea, reconhecendo-o como um sistema de espaços livres com qualidades formais e funcionais, capaz de conferir significado e identidade ao espaço urbano, de reestruturar e suportar o crescimento da cidade.

Os *espaços públicos* são analisados como componentes fundamentais na estruturação e reconhecimento de uma realidade urbana em processo de consolidação – heterogénea, descontínua e fragmentada nas suas partes mais recentes. A cidade é, assim, considerada a partir de uma perspectiva alargada (no espaço e no tempo) e que tem em conta a sua natureza complexa e multifacetada, quando não mesmo contraditória, partindo-se igualmente do pressuposto de que esta deve continuar a ser desenhada a partir de critérios arquitectónicos e urbanísticos, isto é, considerando atributos morfológicos e critérios, escalas e metodologias próprias das disciplinas da arquitectura.

Especificamente, aborda-se o papel do projecto do espaço público como factor de reestruturação *da* cidade, centrada em estratégias de projecto e actuações sobre sectores urbanos pouco estruturados ou em vias de consolidação, explicitando-se os desígnios, temas e problemas, diferentes mas complementares, que se colocam ao projecto do espaço público na construção da cidade portuguesa contemporânea. Neste contexto, analisam-se quatro intervenções realizadas em Portugal nas últimas três décadas, onde o projecto do espaço público (projectado de raiz, ou requalificado) enfrentando condições e contextos distintos, revela idêntica capacidade estruturadora e regeneradora dos sectores urbanos em questão. Os casos de estudo analisados são o projecto do Bairro da Malagueira em Évora (projectado e construído entre 1977 e 1997, sob a responsabilidade do arq. Álvaro Siza), o projecto de requalificação da Área Central do Cacém (projectado e construído entre 1998 e 2008, sob a responsabilidade do arq. Manuel Salgado), o projecto de inserção do Metro do Porto no centro da Maia (projectado e construído entre 2002 e 2009, sob a responsabilidade dos arquitectos Eduardo Souto de Moura e João Álvaro Rocha) e o projecto da Frente Marítima do Parque da Cidade, no Porto (projectado e construído entre 1999 e 2002, sob a responsabilidade do arq. Manuel de Solà-Morales).

Face à ausência de paradigmas ou modelos consistentes para intervir e projectar ou planear a cidade, e perante a crise de significado que o espaço público (urbano) actualmente atravessa (quer pelas interpretações contraditórias que suscita, quer pela dificuldade ou desinteresse do espaço público ser pensado no quadro de estratégias e projectos coerentes e integrados), estes exemplos vêm sobretudo reforçar e reivindicar o papel da disciplina da arquitectura e do desenho urbano na (re)construção da cidade e dos seus espaços públicos, designadamente nas suas partes menos consolidadas.

Abstract

This work addresses the role that the public space project can play in building the contemporary city, recognizing it as a system of free spaces with formal and functional qualities, able to give meaning and identity to urban space, to restructure and support the growth of the city.

Public spaces are understood here as fundamental components in the structure and recognition of an urban reality of a city under consolidation (heterogeneous, discontinuous, fragmented). The city is considered in this study from a broad perspective (in terms of space and time) and its nature (changing, complex and multifaceted, if not contradictory) taking into account, and starting from the assumption, that the city must continue to be shaped following urban and architectural criteria, that is, considering morphological attributes, scales and methodologies specific to the disciplines of architecture and urbanism and urban design.

Specifically this work addresses the problem of the public space project as a positive restructuring factor for the city, centred on project strategies and actions on urban areas that are poorly structured or in the process of consolidation, highlighting the challenges, issues and different but complementary problems that the public space project faces in the construction of the Portuguese contemporary city. In this context, we examine four interventions in Portugal over the past three decades, where the public space project (designed from scratch, or reclassified, and facing different conditions and contexts), reveals similar ability to structure and regenerate the urban areas concerned, and constitutes a factor for the development and reframing, and therefore legibility, of urban space and the city. The case studies analyzed are the project of the new Malagueira district in Évora (designed and built between 1977 and 1997, under the responsibility of the architect Álvaro Siza), the proposed requalification of the Central Area of Cacém (designed and built between 1998 and 2008, under the responsibility of the architect Manuel Salgado), the project for the urban insertion of Metro do Porto in Central Maia (designed and built between 2002 and 2009, under the responsibility of architects Eduardo Souto de Moura and João Álvaro Rocha), and the project of the Waterfront of the City Park in Porto (designed and built between 1999 and 2002, under the responsibility of the architect Manuel de Solà-Morales).

In the absence of consistent paradigms / models to intervene and project or plan the city, and in the face of the crisis of meaning that (urban) public space is currently going through (either by giving rise to conflicting interpretations), or by the difficulty of public space to be thought of in the framework of integrated, strategies and projects, these examples mainly reinforce and assert the role of the discipline of architecture and urban design in the (re) construction of the city and its public spaces, particularly in its less consolidated parts.

Résumé

Ce travail examine le rôle que le projet de l'espace public peut jouer dans la construction contemporaine de la ville, le reconnaissant comme un système d'espaces libres avec des qualités formelles et fonctionnelles, capables de donner du sens et de l'identité à l'espace urbain, de restructurer et de soutenir la croissance de la ville.

Les espaces publics sont compris ici comme des éléments clés dans la structure et la reconnaissance d'une réalité urbaine hétérogène, discontinue et fragmentée. La ville est bien considérée dans cette étude sûr une perspective élargie (dans l'espace et le temps) en tenant compte sa nature complexe, multiforme, sinon même contradictoire, mais considérant l'hypothèse que la ville peut encore être construite à partir de critères architecturaux et urbains, tenant en compte les caractéristiques morphologiques, les critères, les échelles et les méthodologies des disciplines de l'architecture.

Ce travail s'adresse spécifiquement sur le problème de la conception de l'espace public comme un facteur *positif* pour la restructuration de la ville, en se concentrant sur les stratégies de interventions sur les secteurs urbains dans un processus de consolidation, en expliquant les défis, enjeux et des problèmes différents mais complémentaires face au projet de l'espace public dans la construction de la ville portugaise contemporaine. À cette fin, nous examinons quatre interventions au Portugal au cours des trois dernières décennies, où l'espace public révèle une similaire capacité de structuration et de régénération des zones urbaines concernées, comprenant comme un facteur pour le développement et le recadrage, et donc la lisibilité, de l'espace urbain et de la ville. Les études de cas analysées sont le projet du Quartier de Malagueira à Évora (conçu et construit entre 1977 et 1997, sous la responsabilité de l'architecte Álvaro Siza), la requalification proposée de la zone centrale de Cacém (conçu et construit entre 1998 et 2008, sous la responsabilité de l'architecte Manuel Salgado), le projet d'insertion de Metro do Porto au centre de la ville de Maia (conçu et construit entre 2002 et 2009, sous la responsabilité des architectes Eduardo Souto de Moura et João Alvaro Rocha) et le projet du Front maritime du *Parque da cidade* à Porto (conçu et construit entre 1999 et 2002, sous la responsabilité de l'architecte Manuel de Solà-Morales).

En l'absence de modèles consistants pour dessiner et *construire* la ville, et devant la crise du sens que l'espace public urbain traverse actuellement (en donnant lieu à des interprétations contradictoires, ou à la difficulté que l'espace public soit pensé dans le contexte des stratégies et projets intégrées), ces exemples démontrent et affirment le rôle de la discipline de l'architecture et du dessin urbain dans la (re) construction de la ville et ses espaces publics.

Introdução

Enquadramento do tema

A dissertação que apresentamos, sob o título "*Formas e desígnios do espaço público na cidade contemporânea. O projecto do espaço público na construção da cidade: casos portugueses*" é, na sua essência e na sua origem, uma reflexão sobre a plausibilidade do projecto do espaço público se constituir como um instrumento e factor de estruturação e desenho da cidade. Neste sentido, constitui-se como uma reflexão sobre o espaço público contemporâneo, sobre a cidade e sobre a condição em que o projecto - as disciplinas da arquitectura, do desenho urbano e do urbanismo - operam no actual contexto urbano.

No plano internacional, o debate teórico em torno da questão do espaço público não é novo, tendo-se tornado num tema incontornável e alvo de análise mais profunda e sistemática, fundamentalmente a partir da segunda metade da década de 80, no seguimento das primeiras operações de requalificação urbana realizadas em Barcelona. Já no caso português, foi apenas na última década, após a realização da Exposição Mundial de 1998 em Lisboa e com a experiência do Programa Polis em 1999[1] (ambas ancoradas na requalificação do espaço público[2]), que ganharam visibilidade as questões da requalificação urbana e "valorização ambiental" das cidades que, de forma progressiva, criaram condições para o tratamento da temática do espaço público de uma forma mais específica e sistemática.

Todavia, esta discussão sobre as questões urbanas e o espaço público está ligada aos fenómenos decorrentes das dinâmicas de transformação e dos processos de crescimento verificados nas cidades europeias a que assistimos nas últimas cinco décadas, que introduziram desequilíbrios do ponto de vista da forma e da estrutura da cidade, gerando novos temas e problemas de projecto urbano. Estes problemas reflectem-se hoje nos espaços públicos das nossas cidades e metrópoles, obrigando-nos a pensar e a considerar o seu projecto de forma distinta, quer quanto aos objectivos e à forma que habitualmente lhe atribuímos, quer quanto à sua relação com o edificado e com os sistemas naturais, infra-estruturais, etc.

---

[1] Lançado em 1999 e dotado de uma gestão própria (tutelada à época pelo Ministério das Cidades, do Ordenamento do Território e do Ambiente), o Programa Polis (Programa Nacional de Requalificação Urbana e Valorização Ambiental das Cidades), adoptando a parceria com os municípios e com os privados como modelo de intervenção intensiva em sectores estratégicos, de acordo com objectivos urbanísticos bem definidos, constitui o primeiro programa que adopta a requalificação urbana e a valorização ambiental como um objectivo fundamental.

[2] Num âmbito distinto mas igualmente inserido num programa de intervenção urbana de carácter excepcional, devemos também mencionar o projecto de requalificação urbana desenvolvido no âmbito da Porto 2001 - Capital Europeia da Cultura, que em certa medida se constituiu igualmente como uma referência importante para os projectos subsequentes de requalificação de espaço público desenvolvidos em sectores de cidade consolidada, particularmente nas suas zonas históricas.

A pertinência deste estudo decorre do facto de, quer no plano teórico, quer no plano da prática disciplinar da arquitectura e do urbanismo (seja em Portugal, seja noutros países europeus), se identificarem, no entanto, algumas interrogações, indefinições ou mesmo paradoxos, no que diz respeito aos *desígnios* que o espaço público deve desempenhar no interior de uma realidade urbana "nova". Mas este trabalho decorre igualmente da necessidade de se questionar o significado e as materializações que o espaço público pode assumir nestes contextos.

Relativamente a esta problemática podemos verificar diferentes abordagens. Por um lado, constatamos uma tendência em que o espaço público e os projectos de espaço público se parecem impor como "remédios para todos os males" de que a cidade padece (que podemos ver reflectida numa prática profissional maioritariamente rendida ao poder de sedução das modas e dos ícones arquitectónicos). Por outro lado, vislumbra-se, um entendimento crítico sobre o tema, que se traduz no reconhecimento do carácter subjectivo e arbitrário, que muitas intervenções na cidade e realizações recentes de espaço público traduzem (e que reivindicam a necessidade de um recentramento disciplinar do problema). Um terceiro entendimento sobre esta temática pode ser reconhecido na desvalorização do papel do projecto e do valor urbanístico do espaço público no actual modelo de cidade (genérico, difuso, etc.). Este posicionamento sobre o problema converge com abordagens extra-disciplinares (sobretudo provenientes das ciências humanas e sociais, das artes plásticas e performativas) que, de forma explícita ou implícita, "invocam" a perda da vocação urbanística e arquitectónica do espaço público, entendendo consequentemente o projecto do espaço público como uma "impossibilidade". Do ponto de vista disciplinar, estas posições teóricas denotam, portanto, clivagens claras quanto à forma de entender o projecto e o desenho e a intervenção na cidade a partir do espaço público.

Em termos de discussão teórica, podemos encontrar a origem destas clivagens quer num certo esvaziamento ou perda de identidade disciplinar que afecta a arquitectura desde o segundo Pós-Guerra (à qual não é indiferente a crise cultural e de valores, que se traduzem de forma muito evidente nas opções e gestão politica das nossas cidades), mas também pela perda de influência do paradigma dominante que "vigorou" até meados da década de 90, no que ao desenho e projecto do espaço público diz respeito, materializado no *modelo Barcelona*. Ao mesmo tempo que observamos a "perda" de importância deste paradigma (que correspondia à confiança no desenho, no projecto e planeamento da cidade e dos seus espaços públicos, sustentado em visões e acções integradas e estratégicas), podemos identificar, na viragem dos anos 90 do século XX para o século XXI, a emergência de um novo modo de pensar a cidade e o espaço público, que coincide com a deslocação para o norte e centro da Europa (e também, em certa medida, para os Estados Unidos), do centro do debate sobre as questões urbanas.

Este deslocamento do debate sobre o espaço público e a cidade para o norte, em particular para a Holanda (coincidindo com a emergência e internacionalização da arquitectura holandesa e em

particular de figuras como Rem Koolhaas, mas também dos colectivos MVRDV, UNSTUDIO ou WEST8), traduz-se, de facto, essencialmente na adopção de um "novo paradigma", que confere ao espaço público uma dimensão nova, fundada na prevalência da imagem e de um discurso "menos comprometido" com a responsabilidade urbanística e arquitectónica. Nesta perspectiva, valoriza-se uma abordagem mais hedonista, indeterminada ou abstracta das questões urbanas e paisagísticas, com fortes repercussões quanto ao modo de enquadrar o problema do projecto e do desenho do espaço público e quanto aos desígnios que o devem orientar.

A esta conjuntura (designadamente no contexto holandês e centro-europeu), não é, a nosso ver, estranha a emergência do "paisagismo", enquanto disciplina relativamente autónoma, cuja importância se deve, num primeiro momento, à necessidade de responder aos problemas da *grande escala*, designadamente a reconfiguração de grandes espaços abertos ou abandonados[3], mas que rapidamente (tal como a arquitectura e o *urban design*) se transformou numa disciplina de "moda", capaz de "rivalizar" com a arquitectura e com o urbanismo, na construção dos novos espaços públicos[4].

Simultaneamente assistimos à *contaminação* e re-entrada no campo disciplinar da arquitectura e do urbanismo, de contributos extra-disciplinares, cuja assimilação e integração no projecto se faz, em muitos casos, de forma abstracta e redutora, submergindo a crítica, a "teoria" e a prática em torno do espaço público e da cidade numa espécie de *Babel*, onde tendem a dominar discursos especulativos, *abstractizantes* ou ainda *especializantes*. Discursos que em pouco parecem contribuir para uma fundamentação teórica colocada ao serviço de um saber prático consistente, comprometido com a resolução das principais questões e desafios que hoje se colocam à cidade.

Num tempo de alargamento das fronteiras disciplinares e de mediatização da arquitectura através, sobretudo, da hiper-valorização da imagem e do poder do ícone, podemos igualmente verificar que a construção da cidade e a materialização do espaço público adoptam, paradoxalmente, em muitos casos, respostas genéricas e funcionalistas, com consequências visíveis ao nível da

[3] O projecto do *Landschafspark* (1991), da autoria de Peter Latz (que corresponde à recuperação de instalações industriais em Duisburgo), constituiu deste ponto de vista um ponto de viragem importante.

[4] A importância crescente que o desenho do espaço público assumiu no mundo ocidental pode ser comprovada no facto de nos países anglo-saxónicos se constituir quase como uma disciplina autónoma do desenho urbano e da arquitectura, atribuindo-se aos seus projectistas a designação de PSD - *public space designers*. Se é um facto que esta designação não é utilizada na maioria dos países europeus, podemos constatar que a prática de um número significativo de arquitectos e arquitectos paisagistas e artistas plásticos (como Adrian Geuze - WEST8, Topotek1, Rainer Zulauf, Martha Schartz, Linda Pollack ou Robert Irwin, etc.) acaba por revelar exactamente a justeza desta designação.
Contudo, devemos ainda a este respeito salientar que a notoriedade que o paisagismo alcançou mais recentemente não terá tanto a ver com uma disputa disciplinar com a arquitectura e com o urbanismo, mas sim com a natureza da "missão" específica que é encomendada à arquitectura paisagista no contexto urbano (se pensarmos em escalas territoriais o enquadramento será diferente), e que se prende com a necessidade de preenchimento, de qualificação, *à posteriori*, de áreas ou espaços vazios previamente definidos como áreas libertas de construção. Por não serem à partida espaços tão pressionados do ponto de vista dos lucros que se podem gerar pela forma como são tratados, os espaços objecto de trabalho pela arquitectura paisagista são, à partida, espaços mais "pacificados".

estruturação e percepção da cidade.

Assim, no actual panorama das cidades europeias - descontínuas, heterogéneas e fragmentadas nos seus sectores mais recentes - uma parte muito significativa dos espaços públicos projectados tem vindo em geral a apresentar um carácter desqualificado, desprovido de significado, de forma e de hierarquia reconhecíveis, funcionando como elementos que, na maioria dos casos, apenas garantem a ligação entre partes de cidade que cresceram e se desenvolveram de forma autónoma e fragmentada.

Parece certa, em muitos exemplos construídos, uma inversão ou subversão dos princípios e dos propósitos que estão na origem das disciplinas do desenho urbano, da arquitectura e do urbanismo, que se traduz na perda de importância de um saber disciplinar mais objectivo e consistente, ao mesmo tempo que parece inegável e certa a necessidade de responder a novos problemas que a cidade e os seus espaços públicos colocam.

O nosso trabalho surge assim numa encruzilhada de "conceitos" (de cidade e de espaço público), de contradições e indefinições que tendem a fragilizar do ponto de vista disciplinar, não apenas o saber teórico e prático, mas também o papel do arquitecto e da arquitectura, na materialização do *habitat colectivo comum*, particularmente em sectores urbanos onde (devido à existência de vazios e zonas de potencial crescimento e consolidação) a intervenção de arquitectos e urbanistas é seguramente decisiva, na perspectiva de estruturação da cidade presente e futura.

É aliás nestas *zonas,* geradas por crescimento indefinido e descontrolado dos actuais aglomerados urbanos que, quer no plano da gestão urbanística, quer a partir de posições disciplinares como a ecologia, a geografia, a economia e o urbanismo, se colocam os problemas de difícil resolução e que implicam uma reflexão mais aprofundada sobre a cidade presente e futura.

Não deixando de assumir a maior complexidade e a maior incerteza no que diz respeito aos processos de construção da cidade e do espaço público, este trabalho tem em conta, na sua génese, um conjunto de premissas ou hipóteses que enquadram os objectivos e o nosso ponto de observação que, naturalmente, privilegia os problemas, as questões teóricas e metodológicas próprios da nossa disciplina.

Como proposição inicial, assumimos que este trabalho está firmemente ancorado na ideia *de forma construída,* a que continuamos a associar o conceito de espaço público. Enquanto arquitectos e docentes de projecto, temos de reconhecer que, por mais questões técnicas, sociais, económicas ou políticas (e estamos conscientes da complexidade e da quantidade de factores e das muitas questões que podem condicionar o projecto e o desenho do espaço público), para nós o espaço público é e será a *matéria construída* que estrutura o espaço da cidade e a sua vida colectiva. Ou seja, pela especificidade e natureza (teórica e prática) da disciplina que nos ocupa, estamos interessados em reflectir sobre o espaço público na cidade contemporânea enquanto

suporte projectado e construído, dotado de desígnios e de formas precisas e significantes.

Nesta medida, podemos afirmar que o título que atribuímos à dissertação traduz a condição que informa qualquer projecto de arquitectura ou de espaço público: não há *forma significante* sem *desígnio*, como também não é possível expressar um *desígnio* sem uma *forma significante*, o que expressa a dimensão inter-cambiável e a ambivalência que marcam a construção da cidade, da arquitectura e dos seus espaços públicos.

Como segunda proposição, entendemos que, na base das "acções de reconstrução" da cidade contemporânea *alargada*, o espaço público (entendido quer a partir da sua vocação de *lugar* ou *espaço* de *excepção* da cidade, quer enquanto *sistema*) continua a ter um papel fulcral a desempenhar no "desenho" da cidade, podendo restituir *estrutura*, *forma* e *identidade* a sectores urbanizados de modo atópico, disperso e desqualificado ao longo das últimas décadas.

A terceira premissa que orientou este trabalho traduz-se assim na necessidade de equacionar, como condição fundamental para a *construção* do espaço público na cidade actual, o recurso a intervenções projectadas e desenhadas que, partindo de uma perspectiva de conjunto, se possam desenvolver e materializar a uma escala de pormenor, superando as visões abstractas das escalas e metodologias de trabalho do planeamento.

Directamente ligada à premissa anterior, a quarta premissa que preside à elaboração deste trabalho, esta de carácter mais metodológico, traduz-se na importância que atribuímos aos exemplos e aos projectos construídos[5].

Dada a importância que atribuímos à *transmissão do conhecimento* por via da *prática*[6], valorizamos os projectos e as obras como os *meios* mais estimulantes e talvez os únicos, ou os poucos, que nos servem para estudar um campo tão complexo e multiforme como o da cidade contemporânea[7].

Neste contexto, parafraseando Daniele Vitale, de entre o muito material disponível, ao arquitecto que investiga cabe sobretudo *seleccionar temas, problemas e lugares*[8]. Ao explorar, ao distinguir e ao seleccionar, o arquitecto organiza e observa os processos de formação e os seus resultados no sentido de chegar a um conhecimento parcial e hipotético (passível de se submeter a verificações

---

[5] Segundo Joan Busquets, é justamente a capacidade de valorização dos exemplos e dos projectos construídos que outorga o conteúdo cultural ao desenho urbano e ao urbanismo: "*É aí onde o projecto urbanístico intervém e ajuda a modelar a forma urbana, o espaço público, os seus valores cívicos* (...) *Por isso convém reclamar o projecto como investigação em si mesmo, capaz de simular e abrir possibilidades alternativas a programas alternativos não considerados realizáveis a partir dos modelos estabelecidos*". Joan Busquets, "Presente y perspectivas del urbanismo", *Sociedade e Territorio*, n.º 37-38 (2004), p. 58.

[6] "*Reflectir sobre a obra produzida, o modo da sua elaboração, os pressupostos teóricos que o sustentam, o ajuste aos meios disponíveis e aos objectivos pretendidos significa romper esse circulo fechado, conformista e reconfortante, porque rejeita a ideia da separação dos campos e a entronização dos modelos, para não dizer das modas*". Gonçalo Byrne, "A fundamentação teórica", *JA* nº 49, (Julho 1986), p.3.

[7] "*Sem dúvida, a condição projectual do urbanismo reclama a sua verificação na acção. Diríamos que a sua própria dimensão teórica conduz à sua verificação prática*." Joan Busquets, "Presente y perspectivas del urbanismo", Sociedade e Territorio, n.º 37-38 (2004), p. 58.

[8] Daniele Vitale, "A Viagem da arquitectura", in prefácio de *Transformação e permanência na habitação portuense: as formas da casa na forma da cidade* (Francisco Barata Fernandes) Porto: FAUP publicações, 1999 (2ª edição).

contínuas) da cidade que deixámos de apreender de forma unitária.

Conhecer e entender a cidade através dos projectos e dos exemplos construídos, enquanto acções que delimitam um curso ou uma orientação do que já existe (mas que está à *espera de um projecto*, como refere Secchi), constitui-se para nós, parafraseando Carlos Marti, como forma de indagação sobre o sentido das coisas, que nos permite *operar sobre uma realidade* e simultaneamente *compreendê-la*.

Deste ponto de vista, os exemplos, os projectos e as obras interessam-nos, portanto, como resultado de um processo e como a demarcação do percurso material que associa o desenho ao seu desígnio. Como observa Francisco Barata, referindo-se à *obra arquitectónica* como *objecto de investigação*, também podemos afirmar, tomando neste caso como objecto de estudo o espaço público, que o entendemos como um todo complexo, constituído pelos elementos que o compõem nos seus aspectos específicos e essenciais, e pelo processo que lhe está subjacente[9].

Estas hipóteses ou premissas colocam-nos no encalço de autores, arquitectos e urbanistas como Carlos Marti, Vittorio Gregotti, Oriol Bohigas, Manuel de Solà-Morales ou Joan Busquets, que reivindicam não apenas no plano teórico, mas também através da prática do projecto e da aprendizagem através dos exemplos e da relação com o real, a importância de, a partir dos critérios e dos atributos próprios da nossa disciplina, expressar desígnios, ideias de arquitectura e de cidade.

Sem pretendermos negar, à partida, a possibilidade (ou mesmo a necessidade) do projecto e do desenho do espaço público terem de recorrer a novos componentes ou materiais urbanos, neste *modo de pensar* e *projectar* a cidade e, portanto, o espaço público, os desígnios, as ideias de arquitectura e de cidade, e os principais critérios ou componentes arquitectónicos e urbanísticos que as materializam, entendidos conjuntamente, são considerados condicionantes inalienáveis para a construção da "nova arquitectura do espaço público".

Objecto de estudo e objectivos

O *caso português*, que este trabalho toma como campo específico de investigação, "à sua escala" e com as suas idiossincrasias, não é imune à(s) mudança(s) de paradigma e às contradições e fragilidades atrás apontadas, relativamente ao papel do espaço público e em particular ao papel do projecto urbano no contexto das transformações recentes e futuras.

No entanto, no nosso caso, a problemática do espaço público não pode ser equacionada (dominantemente) no âmbito da *grande cidade* ou da *grande metrópole europeia*, na medida em que esta, não só não corresponde à realidade portuguesa, como, pela sua dimensão e especificidade, levanta problemas de outra natureza, supondo pressupostos de análise e interpretação, estratégias e metodologias de intervenção significativamente distintas.

[9] Francisco Barata Fernandes, *Transformação e permanência na habitação portuense: as formas da casa na forma da cidade*. Porto: FAUP publicações, 1999 (2ª edição), p. 19.

A dissertação tem como objecto de estudo determinadas áreas da cidade portuguesa contemporânea de média dimensão, entendida *para além* dos seus limites mais consolidados. Procura-se analisar e aprofundar a temática em questão, a partir do estudo de "casos" identificados em sectores urbanos desqualificados ou não consistentemente estruturados do ponto de vista morfológico, funcional, ambiental, etc.

Neste sentido, pretendemos analisar cidade(s) ou fragmento(s) de cidade(s) à luz de problemas ou tópicos generalizáveis, para os quais foram dadas respostas concretas, referidas a contextos particulares, mas que possam constituir-se como chaves de leitura para futuras interpretações e projectos de espaço público das cidades portuguesas.

Significa, portanto, que este trabalho se caracteriza mais pela sua dimensão "extensiva" ou "transversal", varrendo um campo de estudo relativamente vasto, que nos permite reflectir sobre uma diversidade de temas e de problemas (entre os quais se podem estabelecer relações de complementaridade) que nos parece constituir a abordagem possível à cidade actual, entendida como uma entidade complexa e múltipla, como um organismo constituído de partes distintas mas interdependentes.

Temos assim como foco ou objectivo central da dissertação a definição de uma rede conceptual, ou, se preferirmos, a delineação de um possível "mapa de problemas ou questões vitais", susceptível de conferir consistência à prática do projecto e à configuração física de espaços urbanos tão específicos e complexos como o são os espaços públicos da cidade contemporânea (designadamente nos seus sectores menos consolidados, aqueles que consideramos os mais problemáticos e decisivos para o futuro das cidades).

Na convicção, portanto, de que a cidade *dependerá*, em grande medida, do modo como hoje trabalharmos estas zonas *problemáticas*, de transição, de margem ou de limite, este trabalho pretende constituir-se como uma reflexão sobre os *desígnios*, os problemas, as razões (as circunstanciais e as invariantes), os valores e os atributos verdadeiramente decisivos, sobre os quais se apoiam as estratégias de intervenção na cidade, que consideram o espaço público (novo ou requalificado) como um factor de reequilíbrio/reestruturação da cidade que cresceu de modo fragmentado e descontínuo ao longo da segunda metade do século XX.

Além destes objectivos mais gerais, este estudo procura:

. aferir sobre a pertinência e a capacidade do espaço público (projectado) resolver problemas concretos e sobre a capacidade de conferir a estas partes ou sectores urbanos, estrutura, identidade, ordem simbólica e formal anteriormente ausentes, respondendo simultaneamente aos anseios e aos usos que a sociedade actual reclama aos espaços públicos;

. aferir se as actuais estratégias / metodologias de projecto e as *novas formas de espaço público* projectado da cidade recente (em muitos casos ligadas a infra-estruturas e sistemas de mobilidade, equipamentos colectivos), para além dos factores "circunstanciais", podem ou não ter (ainda) em conta valores e critérios arquitectónicos e urbanísticos (*estrutura*, *escala*, *forma, uso*)

que estiveram na base da concepção dos lugares e espaços públicos da *cidade canónica* (onde podemos reconhecer uma identidade, intensidade de uso, que não encontramos nas novas partes da cidade);

. indagar em que medida, nos sectores mais recentes da cidade contemporânea, a "qualidade estética", a "qualidade urbana" e a "urbanidade" (que reconhecemos na "cidade histórica") são compatíveis com os "novos" usos, com as "novas" escalas e com os "novos materiais" que a *constroem*; isto é, questionar em que medida nestes sectores de cidade, o *novo desenho do espaço público* passa ou não por uma concepção em moldes distintos do passado, quer nos objectivos, quer na forma, quer nos usos;

. indagar sobre as circunstâncias políticas, sociais e económicas em que se inscreve hoje a prática do projecto, no sentido de compreender em que moldes podemos considerar o *projecto* como *instrumento ordenador* (capaz de valorizar a experiência da percepção e compreensão do espaço urbano) e, por outro lado, como factor de coerência e integração da complexidade das diferentes disciplinas e interesses (muitas vezes antagónicos) que convergem no espaço público.

Descrição sumária

A dissertação organiza-se em duas partes distintas. Uma de cariz mais teórico (capítulos 1, 2 e 3), que corresponde ao enquadramento dos principais conceitos, temas e problemas, e outra que diz respeito ao *estudo de casos* (capítulo 4).

O primeiro capítulo trata de questões mais gerais, relacionadas com o significado e com a natureza polissémica e diacrónica que caracteriza o conceito de espaço público ao longo da história da cidade europeia, dando-se uma ênfase especial à explicitação, ainda que de forma sucinta, dos principais *paradigmas* e *rupturas* que marcaram a evolução histórica dos sistemas, das formas e dos tipos de espaço público.

Procura-se aqui compreender e salientar (tendo em conta os contextos económicos, culturais, políticos e sociais que caracterizaram os diferentes períodos) que a transformação do espaço público urbano até ao século XIX se caracteriza em grande medida pela contínua e crescente "especialização" e "dilatação" do espaço urbano, mas onde a construção da cidade e dos seus espaços públicos não deixa de se realizar ancorada em "projectos" com desígnios claros a que correspondem tipos e formas legíveis de espaço público. Neste processo longo de transformação da forma e do significado do espaço público, destaca-se ainda a especialização e perda de estatuto a que o espaço público foi sujeito particularmente na segunda metade do século XX, que culminam na dispersão e fragmentação das partes constituintes do sistema urbano na actualidade; dispersão que se traduz na dificuldade de enquadrar hoje (do ponto de vista do conceito e dos tipos), a noção de espaço público, com as consequências que daí advêm ao nível dos modos de socialização e de apropriação, a que estão associadas as mais recentes teses que invocam o seu *declínio* ou *erosão*.

No capítulo 2*,* realiza-se a *revisão da literatura específica* relativamente ao tema que nos ocupa, tendo como principal objectivo extrair as principais referências e conceitos teóricos, bem como enquadrar as principais questões e problemas que serão objecto de aprofundamento e análise no *estudo de casos*.
Explicitam-se assim alguns contributos precedentes (provenientes das disciplinas da arquitectura e do urbanismo) que constituíram avanços para o estudo e *revisão* do papel e do conceito de espaço à luz da realidade urbana actual, designadamente aqueles que defenderam a (re)estruturação da cidade a partir da ordenação dos sistemas de espaço e da revalorização dos *lugares públicos*, segundo critérios *inerentes* à *nossa disciplina* (e que, neste sentido, valorizaram a dimensão urbana e arquitectónica do espaço público).

No capítulo 3, traça-se de forma sucinta um diagnóstico relativo às principais transformações que afectaram mais recentemente a prática disciplinar em torno do projecto e a recente "produção da arquitectura do espaço público"; posteriormente, delimitam-se algumas premissas e explicitam-se os principais temas para a reflexão actual em torno do espaço público, avançando-se por fim algumas hipóteses para *pensar o espaço público enquanto problema de projecto* (que constituem a matriz sobre a qual se define a selecção dos casos de estudo).

O capítulo 4 corresponde ao *estudo de casos* da dissertação. Após uma breve introdução, onde se procura caracterizar com mais detalhe a "situação portuguesa" e sistematizar os *critérios* e as *razões* que conduziram à selecção dos casos de estudo, segue-se a análise de quatro intervenções em espaço público, realizadas em Portugal nas últimas três décadas e meia. Cada uma destas intervenções está associada a um *desígnio* ou *problema principal* de projecto identificado (que será objecto de um enquadramento prévio, considerando os antecedentes e referentes), constituindo por isso cada um dos casos de estudo, discursos relativamente *autónomos* entre si, mas que se pretendem integrados no interior de uma *constelação problemática* que constitui o conjunto dos casos tratados.
. No projecto do Bairro da Malagueira (projectado por Álvaro Siza entre 1977 e 1997), trata-se mais especificamente do problema do projecto do espaço público na *expansão da cidade*. Pretende-se *evidenciar* neste caso não apenas a importância da vontade política no desenvolvimento de um projecto urbano de expansão de cidade, como a importância da consideração do (desenho do) espaço público e da forma urbana, como elementos fundamentais da sua estruturação.
. No projecto de requalificação do espaço público na Área Central do Cacém (projectado por Manuel Salgado/RISCO entre 1998 e 2008), trata-se essencialmente do problema do projecto do espaço público na requalificação da "cidade sem plano". Neste caso, pretende-se *evidenciar* a importância da caracterização física do espaço público num programa de requalificação urbana deste tipo, e a necessidade de um tratamento profundo, sistemático, global (em especial ao nível

da estrutura viária), articulando vários temas e escalas de projecto, a partir de uma visão de conjunto.

. No projecto de inserção urbana do Metro do Porto na zona central da cidade da Maia (projectado por Eduardo Souto de Moura e João Álvaro Rocha entre 1999 e 2008), trata-se sobretudo do problema do projecto do espaço público na (re)estruturação da cidade contemporânea. Pretende-se neste caso *evidenciar* a necessidade de reequacionar o papel da infra-estrutura na *construção da cidade*, considerada como um instrumento de reestruturação e (re)desenho às várias escalas, capaz de conferir uma *dimensão arquitectónica* ao espaço público e capaz de ligar o *urbano disperso* (fixando simultaneamente algumas regras no sentido da definição de eixos de expansão estruturadores).

. No projecto da Frente Marítima do Parque da Cidade, no Porto (projectado por Manuel de Solà-Morales entre 1999 e 2002), trata-se essencialmente do problema da materialização do espaço público como *espaço de excepção de escala geográfica* no contexto da cidade actual. Pretende-se nesta perspectiva, não tanto *sublinhar* a relevância das frentes de água como principais lugares públicos da cidade contemporânea, mas sobretudo *evidenciar* a necessidade de integrar e fazer interagir no projecto, usos, funções, escalas e *materiais urbanos* distintos, e ainda salientar a importância da *leitura e interpretação do lugar* (em particular da geografia, da topografia e da condição urbana específica) na consideração do *espaço público de excepção* na cidade contemporânea.

Relativamente à selecção dos casos, confrontando-os com os desígnios ou problemas de projecto a eles associados, podemos antecipadamente afirmar que o projecto de inserção urbana do Metro do Porto na zona central da cidade da Maia se constitui provavelmente como o caso que podemos associar mais claramente a um *paradigma novo* de actuar na cidade a partir do espaço público. Se comparado com os outros três casos de estudo, mais *canónicos* (sobretudo quanto aos problemas e contextos em que se desenvolvem), ao projecto do Metro (e entendendo-o agora na sua dimensão mais global) podemos claramente ver associadas novas escalas e novos componentes, novos problemas que o tornam numa experiência excepcional, mesmo no contexto internacional.

No capítulo 4, partindo de uma leitura comparada dos quatro casos analisados, são ainda elencados alguns objectivos, atributos e metodologias considerados fundamentais para o (re)entendimento do projecto do espaço público da cidade contemporânea e que, em certo sentido, embora tratadas num capítulo à parte, antecipam algumas conclusões do trabalho realizado.

Metodologia

A primeira parte deste trabalho segue um registo essencialmente teórico e reflexivo. Enquadram-se os conceitos, os exemplos e os assuntos, recorrendo-se às fontes primárias da bibliografia e à iconografia como os principais elementos para essa reflexão.

Na segunda parte, e de acordo com os objectivos pretendidos, que compreendem sobretudo o aprofundamento e reconhecimento *in loco,* a partir do estudo de casos, dos principais problemas,

desígnios, estratégias e atributos para o projecto do espaço público da cidade contemporânea, adoptam-se métodos de análise distintos. A elaboração de cartografia, a investigação de campo, a investigação bibliográfica e iconográfica e, sempre que possível, as entrevistas realizadas aos autores e técnicos envolvidos nos projectos analisados, constituíram neste caso as principais práticas de investigação desenvolvidas.

A realização de entrevistas aos autores implicados nas obras analisadas foram fundamentais, na medida em que permitiram, não apenas um conhecimento mais aprofundado das opções e das estratégias seguidas, mas também dos processos e das circunstâncias em que estas se desenvolveram (que em alguns casos se encontram escassamente documentados), fornecendo-nos simultaneamente informações e pistas valiosas, no sentido da validação das hipóteses iniciais.

Relativamente ao material desenhado, expressamente realizado para a dissertação, este baseia-se em cartografia facultada pelos autores dos projectos e/ou pelas entidades oficiais envolvidas nos programas analisados, utilizando-se escalas idênticas (passíveis de serem impressas no formato A4) na análise dos diferentes casos, que variam entre as escalas 1/25 000 (para uma análise de escala mais *territorial*) e as escalas 1/15 000 e 1/ 7 500 (para uma análise de escala mais *urbana*).

A cartografia de base obtida e os desenhos realizados foram um instrumento de trabalho fundamental, não apenas para a análise da evolução urbana recente, mas sobretudo para a compreensão das relações entre as intervenções realizadas e o contexto urbano envolvente, como também para a elaboração de sínteses capazes de ilustrar as estratégias e as metodologias adoptadas nos projectos analisados.

Relativamente às fontes bibliográficas utilizadas (em que se recorreu preferencialmente a fontes primárias e sempre que possível às edições na língua original), pode distinguir-se no conjunto de títulos consultados, a existência de um número significativo de obras que nos remetem para um âmbito disciplinar mais alargado - para os temas da teoria e história da cidade, do espaço público e do projecto urbano. A justificação para a utilização de um critério alargado no que diz respeito à bibliografia relativa à cidade, ao projecto urbano e ao espaço público, deve-se, em parte, ao facto de serem em número reduzido os títulos (sejam livros ou artigos em revistas especializadas) onde a questão do projecto do espaço público é tratada do ponto de vista teórico (sendo, no caso português, tratada sobretudo em termos académicos). A "experiência portuguesa" e os casos de estudo foram objecto de uma consulta bibliográfica específica e realizada em paralelo.

Face à extensão, à quantidade e diversidade, ou até mesmo possíveis clivagens observáveis entre alguns autores e fontes consultadas, julgamos pertinente mencionar as obras ou autores que por diferentes motivos acabaram por assumir um destaque especial na elaboração deste trabalho.

Carlos Marti, Bernardo Secchi, Manuel de Solà-Morales, Joan Busquets, Oriol Bohigas e Vittorio Gregotti (no panorama internacional) e Álvaro Domingues, Luís Bruno Soares, Manuel Salgado, Manuel Fernandes de Sá e Nuno Portas (no panorama nacional) constituem-se neste âmbito como

autores de referência, na medida em que foi sobre os seus escritos que desde o primeiro momento encontrámos as bases sobre as quais fomos sustentando as nossas intuições, transformando-as em argumentações que permitiram organizar a nossa investigação e que permitiram estimular a análise crítica sobre os principais temas e problemas que estruturam a dissertação.

Devemos ainda referir que, embora um número significativo de textos de Ignasi de Solà-Morales conste da nossa bibliografia, e pese embora o facto deste autor não estar (como outros) presente de forma explícita e recorrente ao longo do trabalho, acaba por se constituir como uma referência omnipresente ao longo da sua elaboração. Apesar de neste trabalho nem sempre partilharmos de forma incondicional as suas posições sobre o tema, pelo seu profundo conhecimento da teoria e da história da arquitectura e da cidade e o seu espírito crítico, Ignasi de Solà-Morales foi para nós uma voz autorizada e lúcida - mesmo enquanto *advogado do diabo* - levando-nos a questionar com "cuidados redobrados" alguns dos problemas que se nos foram colocando ao longo do trabalho.

Devemos por fim referir a presença de obras e autores cujo aparecimento neste trabalho decorre, fundamentalmente, da necessidade de pontualmente expressar um ponto de vista contrário ou dissonante relativamente a outros autores ou às ideias por nós defendidas. Referimo-nos em particular à utilização de extractos de obras de Rem Koolhaas (como S,M,L,XL) ou de Manuel Gausa, entre outros.

Em menor número são os títulos e as referências bibliográficas pertencentes a outras áreas disciplinares como a sociologia, a antropologia ou mesmo a filosofia, cujo aparecimento no trabalho nos pareceu incontornável e enriquecedor, embora a consciência que por vezes entrávamos num "território" que não é o "nosso" nos tenha levado a utilizá-las com parcimónia, e apenas quando considerámos a pertinência absoluta de a elas recorrermos.

Por fim, importa ainda referir que a elaboração deste trabalho supôs a permanente consulta alargada de títulos (sobretudo revistas e obras monográficas) onde pudemos analisar e reflectir sobre intervenções, planos e projectos ligados à temática em questão, que se revelaram importantes não apenas para o confronto com os casos de estudo por nós analisados, mas também como análises complementares que seguramente permitiram enriquecer e aprofundar o nosso conhecimento sobre o tema.

Outro excelente barómetro da diversidade e pertinência dos temas em debate (seguramente revelador da importância crescente do espaço público) foi sem dúvida a consulta ao arquivo digital e físico do Prémio Europeu do Espaço Público, com sede em Barcelona, cidade que se constituiu para nós como o "arquivo físico" e laboratório de reflexão e aferição das muitas questões que fomos levantando, a que pudemos recorrer ao longo deste trabalho em virtude das inúmeras visitas que tivemos oportunidade de realizar ao longo dos últimos quatro anos.

Por outro lado, a oportunidade que a elaboração deste trabalho nos trouxe de realizar múltiplas

visitas, quer em Portugal, quer no estrangeiro, permitiu-nos igualmente constituir um extenso arquivo fotográfico dos lugares e obras visitados, bem como dos casos de estudo analisados. Estes elementos, que não deixámos de revisitar e consultar sempre que necessário, constituem, por esse motivo, um motivo de reflexão e de aferição das nossas dúvidas, cuja utilidade, julgamos poder vir a ser revelada em trabalhos futuros.

Neste trabalho, recorremos a obras publicadas sobretudo em castelhano, italiano, francês e inglês (estas duas em menor número, assim como as obras escritas ou traduzidas para português). Nesta medida, embora cientes que a tradução livre por nós realizada não está isenta de riscos, foi nossa opção traduzir para português as passagens em língua estrangeira, por entendermos que a presença no texto dos vários idiomas acarretaria a perda do ritmo que entendemos fundamental à sua leitura.
Foi também por este motivo que preferimos não interromper o corpo de texto com as imagens e com os desenhos de análise referentes aos casos de estudo, optando por uma separação clara entre o discurso escrito e uma narrativa paralela que se constrói a partir das imagens.

1 . Espaço público: conceitos, significados

1.1 A *dimensão pluridisciplinar* e a evolução do conceito de espaço público

A dimensão *dialéctica* do espaço público

Sabemos que, em sentido lato, o conceito de espaço público encerra por si só várias interpretações ou significados, provenientes de diversas disciplinas, que se cruzam, se sobrepõem, se alimentam reciprocamente, tornando-se numa noção à partida difícil de definir. O seu conceito revela-se tanto mais difuso, e sujeito a múltiplas significações, quanto mais diversificado é o campo da análise.

A dificuldade em enquadrar e tratar a problemática do espaço público no contexto da cidade actual prende-se, a nosso ver, em primeiro lugar, com a natureza multifacetada que este apresenta, perante duas realidades ou dimensões que se confrontam permanentemente. A noção de espaço público pressupõe, na acepção que nos interessa explorar (que extravasa obviamente a sua dimensão jurídica), sempre a existência de um espaço (suporte) e de um público (vida colectiva). Poderemos assim afirmar que, para efeitos do seu estudo ou interpretação, a noção de espaço público se revela uma noção "ambígua", onde a dimensão urbanística e a dimensão política se confrontam e sobrepõem.

Como Samuel Bordreuil salienta, a noção "espaço público" será sempre vaga e imprecisa, na medida em que se situa "(...) *entre a realidade - os lugares públicos - e os princípios*, entre (...) *o que é na realidade e o que é a ordem dos ideais* (...)"[1]; o que se traduz, por um lado, na ambiguidade que o termo comporta, mas que, por outro, lado alimenta a riqueza e o interesse que lhe está subjacente.

Este entendimento é justamente o que distingue claramente a noção de "espaço público" de outras noções afins, mas não necessariamente coincidentes - como, por exemplo, a noção de "espaço urbano". Neste sentido, o "espaço público" dificilmente será compreendido, se estiver dissociado da "vida" e daqueles que o habitam, o atravessam e o usam. Este aspecto tem consequências importantes, já que só a partir desta dialéctica será possível interpretar os vários sentidos e significados que o espaço público adquire ao longo da própria história da cidade.

Será no entanto importante notar que *a vida* que qualquer espaço público integra, resulta não apenas da existência de uma vivência colectiva, comum, mas pressupõe igualmente a co-existência de múltiplas "vivências" individuais num determinado espaço; o que determinará, naturalmente, diferentes percepções consoante quem o interpreta, o habita ou usa[2].

---

[1] Bordreuil, Samuel, "Espace public, urbanité, et mouvements ", in *Espaces publics et cultures urbaines: actes du Séminaire du CIFP de Paris 2000-2001-2002*, Michèle Jolé (ed.), Lyon: CERTU, 2002, p. 45.

[2] A *relativização* que caracteriza a percepção e apropriação do espaço público permite-nos, a título de exemplo, afirmar que, já na Grécia Antiga, a percepção do espaço (público) urbano seria diferente consoante quem o interpretasse fosse um cidadão ou um escravo. Como nos permite também afirmar, que o modo como percepcionamos o espaço e o significado que atribuímos hoje à Acrópole de Atenas não será obviamente a mesma que tinha no século 450 a.C. Esta observação, que é válida para qualquer obra de arquitectura e para a cidade, adquire, na consideração dos espaços públicos, um sentido bastante mais profundo, já que a memória e o tempo (a identificação com os espaços e com os lugares) têm neste processo evolutivo uma importância extrema.

Por outro lado, pese embora a *sociabilidade*[3] que se pode ou não gerar num determinado espaço público, este é sempre, por princípio e em primeira instância, um espaço que resulta da expressão de um *determinado poder* (político, religioso, económico, etc.), que é interpretado e percebido das mais diferentes formas, quer numa época específica, quer ao longo dos tempos.

Como afirma Elio Piroddi: "*Em concreto, o espaço urbano, enquanto criação material de uma certa cultura que se torna pedra, volume, espaço físico, é sempre expressão de um poder; de um poder forte, tratando-se do príncipe ou do governo, que decide conformar um certo espaço de determinado modo; (…)".*[4]

Como observa este autor, este será um dos aspectos mais interessantes e ao mesmo tempo contraditórios de um espaço público: sendo num dado momento um produto ou expressão de um determinado poder (ou sistema de poderes), o espaço público torna-se *sociável*. Significa portanto, para Piroddi, que um espaço público pode "*ganhar valor*", não apenas em razão da sua *beleza* e da sua *forma* mas sim em razão da sua *sociabilidade*[5].

A consideração desta apropriação subjectiva e diversificada, bem como da multiplicidade e complexidade de factores que moldam o espaço público, permite-nos assim questionar a *visão abstracta* e simplificadora a que muitas vezes está associada a noção de espaço público, enquanto representação *de interesses comuns*, de *valores e ideais*, que traduzem uma ideia de *colectividade* numa determinada época.

O espaço público apresenta-se deste modo, em última instância, como o *cenário* onde cada sociedade foi, ao longo do tempo, expressando e resolvendo os conflitos entre a sua identidade colectiva e o desejo de emancipação de cada indivíduo ("*o ar da cidade liberta*", dizia-se na Idade Média[6]). Como refere Tony Diaz, *o espaço público, o espaço comum da cidade,* traduz assim "(...) *a tensão entre a liturgia estabelecida* e a transgressão". É o resultado do *jogo livre* entre dois pólos

---

[3] A ideia da *sociabilidade* analisada através das relações concretas que se processam no espaço público, não tem, segundo os sociólogos e os antropólogos, a mesma natureza. No conjunto de tais relações, devem por sua vez distinguir-se claramente as noções de *convivialidade* e *urbanidade*, remetendo-nos a primeira, segundo Samuel Bordreuil, para a noção de hospitalidade observável sobretudo em contextos mais pequenos, enquanto a segunda, para além do atributo da hospitalidade, se rege pela noção de *transitividade* presente em contextos urbanos de maior dimensão. Bordreuil, Samuel, "Espace public, urbanité, et mouvements", in *Espaces publics et cultures urbaines: actes du Séminaire du CIFP de Paris 2000-2001-2002*, Michèle Jolé (ed.) Lyon : CERTU, 2002, p. 46.

[4] Elio Piroddi, "Spazi urbani e vita sociale nelle città europee", in *Le regole della ricomposizione urbana*, Milano: Franco Angeli, 2000, p. 83.

[5] Idem, ibidem, p. 84. Para Piroddi, este atributo é fundamental, já que permite a formação de um sentimento de identificação, de apropriação e de pertença, por parte de um conjunto alargado de cidadãos, potenciando a afirmação de determinados espaços públicos como espaços sociáveis e *democráticos*.

[6] Esta expressão tem origem num ditado popular surgido no século XIII "*Stadtluft macht frei*" - "*o ar da cidade liberta"*, procurando traduzir uma nova condição em que as populações urbanas, ao conquistarem mais liberdade e capacidade de auto-governação, adquiriram autonomia relativamente ao poder arbitrário dos senhores feudais.

opostos que, desde sempre, marcaram a vida e as formas da cidade: o indivíduo e a sociedade, o público e o privado[7].

A relação *dialéctica* entre público e privado, que atravessa toda a história do pensamento da Cidade e da Arquitectura Ocidental, não só é vital para reconhecer a evolução do significado, do conceito e das formas de espaço público, como é reveladora de um ciclo de *equilíbrios* e *desequilíbrios* que ao longo da história estes dois conceitos sofrem. Por outro lado, como sabemos, esta dicotomia constitui uma chave de leitura fundamental para interpretar a evolução da forma urbana e da cidade em geral, sendo sem dúvida na dialéctica entre estes dois territórios que a cidade se transforma e se reinventa. No entanto, será importante salientar que a forma e o significado das inter-acções entre público e privado devem ser interpretadas tendo presente os factores políticos, culturais e religiosos, já que estes determinam a forma como o público e o privado se inscrevem no espaço urbano e na estrutura dos assentamentos.

A evolução do conceito e significado de espaço público

Ao longo dos tempos, o significado do espaço público foi, naturalmente, sendo objecto de diferentes interpretações. Só mais recentemente, sobretudo a partir do século XIX (em que a Revolução Francesa teve um papel crucial), o significado de espaço público se refere ao espaço público como o espaço de acesso livre e de uso comum, onde está salvaguardada a igualdade entre os cidadãos e onde é garantida a liberdade do indivíduo circular, manifestar-se e exprimir-se.
Mesmo tendo em conta a evolução que, como veremos, o conceito sofre sobretudo ao longo dos dois últimos séculos, a "noção ideal" de espaço público - referida à afirmação da cidadania e à representação de valores comuns - encontra-se, ainda hoje, ligada à *Polis* grega. A referência à noção de espaço público que nasce na Antiga Grécia, torna-se incontornável no contexto deste trabalho, na medida em que será aqui que podemos encontrar pela primeira vez plasmados alguns dos atributos que desde sempre acompanham a noção e as formas de espaço público, servindo-nos ainda para designarmos e para reflectirmos sobre a forma e o significado do conceito de espaço público na cidade actual. Este aspecto decorre não apenas do facto da *ágora* se constituir como um primeiro tipo "completo e complexo" de espaço público, mas também, e talvez mais importante e decisivo, do modo como era entendida a relação entre o cidadão e a cidade, entre o público e o privado.

A "ideia de espaço público" que se constrói com a civilização grega está assim vinculada de forma estreita com os valores da cidadania e refere-se à cidade - a *polis* - entendida como *horizonte da*

[7] António Diaz Del'Bo, Damián Quero Castanys, "Proyecto urbano y nuevos lugares públicos", in *Arquitectos* nº. 152, Información del Consejo Superior de los Colegios de Arquitectos de España nº 99/4, V Bienal de Arquitectura Española, p. 66.

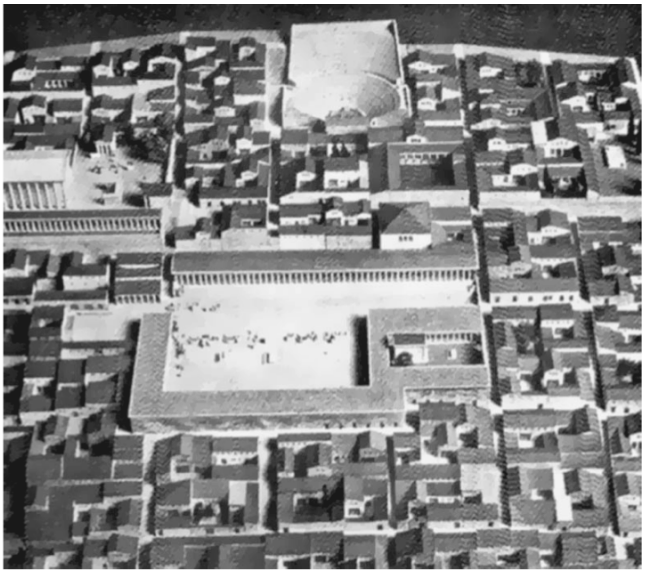


Fig. 01. Maqueta da Ágora de Priene

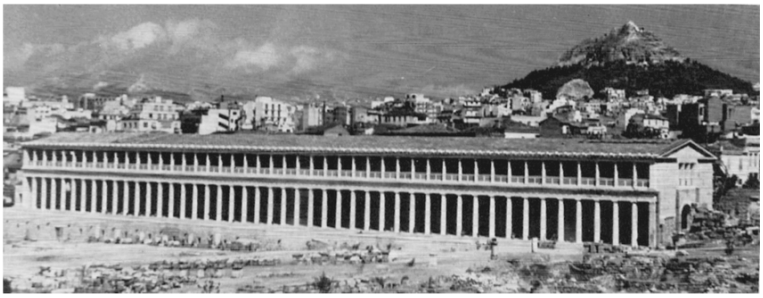


Fig. 02. Stoa de Átalos

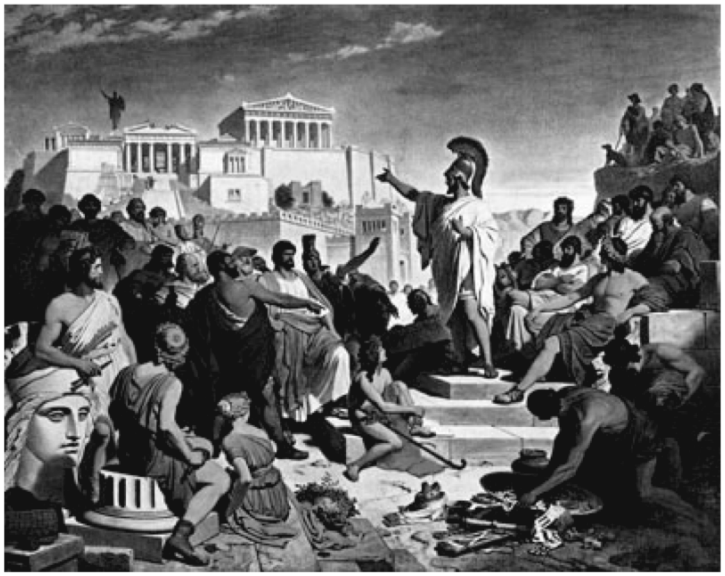


Fig. 03. *Discurso fúnebre de Péricles em homenagem aos mortos da guerra do Peleponeso, em que elogiou as virtudes da democracia Ateniense* (429 a.C.)

civilização. Acredita-se neste período[8] que a cidade é, por excelência, o lugar da afirmação do espaço público - espaço do bem comum, da harmonia, da liberdade - que se diferencia e se contrapõe de forma positiva relativamente ao espaço privado, entendido como o "*domínio das necessidades vitais da família e do indivíduo"*, que tornava efectiva a liberdade na *polis*[9].

Como salienta Albert Hirschman[10], etimologicamente as noções de público e privado associam-se às de positivo e negativo, em que o termo privado significa ou nasce como um conceito "negativo", que procede do latim *privare*, ou seja, "privar alguém de algo", em oposição a uma dimensão "positiva" (neste caso a do *público*), associada ao conceito de *bem comum*. Embora estes dois conceitos só apareçam teorizados mais tarde (primeiro com o Direito Romano e retomado sobretudo a partir do século XVII), a Pólis Grega apresenta-se, justamente, como o lugar da representação desta *dimensão positiva*, onde através do corpo, enquanto símbolo do valor cívico colectivo, se afirma a Cidadania[11].

Embora em finais do século XVII se verifique já a oposição entre as noções de *público* e *privado*, é o conceito de *valor público*, identificado com o *bem comum* - segundo o seu uso no Renascimento - que tem no entanto maior preponderância.

---

[8] Referimo-nos concretamente ao período em que a cidade principesca se transforma em *polis,* enquanto cidade-estado dotada de uma forma político-administrativa, onde os cidadãos eram chamados a intervir na sua gestão, através dos conselhos, das assembleias, dos tribunais, etc., e que a partir do século IV se estenderia a toda a bacia oriental do Mediterrâneo.

[9] Hannah Arendt, *La condición humana*, Barcelona: Editorial Paidós, p. 20.

A importância relativamente diminuta que tem a vida privada na concepção e vivência da Cidade Grega é descrita por Leonardo Benevolo (referindo-se a Delos no século IV a.C) nos seguintes termos: "(...) *a simplicidade das casas deriva das limitações da vida privada; durante a maior parte do tempo vive-se ao ar livre, no espaço público ordenado e articulado segundo as decisões tomadas em comum pela assembleia. Os monumentos espalhados por todos os bairros recordam, em qualquer lugar, os usos e as cerimónias da cidade como a casa de todos*."Leonardo Benevolo, *História da cidade*, São Paulo: Ed. Perspectiva, 1999, p. 105.

Também A. E. J. Morris, seguindo Wycherley, reforça a importância do espaço público como a referência fundamental na vida da Cidade Grega, onde a vida doméstica estava em segundo plano relativamente à actividade comunitária, e onde era notório o contraste entre a "*miséria dos bairros de habitação" e a "magnificência das áreas cívicas*". "(...) *no esquema da cidade grega as vivendas têm um papel secundário* (…) *a Ágora, os Santuários, o Teatro, os Ginásios* (…) *ocupavam uma localização fixa determinada pela santidade ou a conveniência do lugar, as vivendas simplesmente enchiam o resto*." R. E. Wycherley citado por A. E. J. Morris em *Historia de la Forma Urbana: desde sus origines hasta la Revolución Industrial.* Barcelona: Gustavo Gili, 1984, p. 43.

[10] Albert Hirschman citado por George Teyssot em " Espacio público y la ilusion del ágora", *Via* nº 2, p. 12

[11] Richard Sennett, *Carne y Piedra: el cuerpo y la ciudad en la civilización occidental*, Madrid: Alianza Editorial, 1997, p.48. Esta consciência é de resto exaltada de forma inequívoca por Péricles (na oração fúnebre), quando afirma que mais do que um lugar no mapa, (...) *a Polis significava o lugar onde o cidadão alcançava a unidade,* o que pressupunha a "*harmonia entre a Carne e a Pedra*". O corpo é portanto entendido como parte de uma colectividade mais ampla - a *Polis* - o corpo *pertence* à cidade. Richard Sennett, *Carne y Piedra: el cuerpo y la ciudad en la civilización occidental*, Madrid: Alianza Editorial, 1997, p. 50.

Richard Sennett distingue nesta relação do corpo com a polis, presente na cultura grega, duas fases distintas: uma que vincula o corpo (o calor corporal) do cidadão à cidade - a Atenas de Péricles - e outra posterior em que a voz é o principal vinculo do corpo com a cidade. Segundo este autor, fundam-se assim na linguagem, na expressão e no calor corporais todas as regras de comportamento pelas quais se regia a democracia ateniense na época de Péricles. Era de resto no Ginásio - *gymnoi* - que os jovens gregos aprendiam a despir-se. Sennett sugere deste modo a existência de uma ligação quase erótica entre o cidadão e a cidade, e que se traduz igualmente na aceitação de concepções fisiológicas do corpo humano para a criação da forma urbana. Richard Sennett, *Carne y Piedra: el cuerpo y la ciudad en la civilización occidental*, Madrid: Alianza Editorial, 1997, p. 53.

Só a partir do Iluminismo podemos reconhecer alguma semelhança com o modo como se pensam hoje os conceitos de público e privado (através do espaço e da arquitectura), em que o primeiro participava do sistema de *luxo e do decoro* (adquirindo por isso uma dimensão monumental), ao contrário do segundo (constituído pelos designados *edifícios particulares*) que, tratado como *pano de fundo*, não se regia por regras arquitectónicas ou artísticas, sujeitando-se a *regulamentos de polícia*, que se traduziam num conjunto de obrigações, cujo objectivo era o de manter um aspecto ordenado dentro da cidade[12].

Mas se este entendimento do espaço público se referencia claramente a uma realidade física (que por sua vez se materializa em espaços urbanos concretos), verificamos que a teorização desenvolvida no século XVIII por Immanuel Kant em torno da noção de espaço público assenta na separação entre espaço urbano e esfera pública (e entre público e privado), passando o termo espaço público a entender-se como um conceito teórico, que a partir deste momento entra definitivamente na esfera do conhecimento das ciências sociais e do pensamento político.

A noção de (espaço) público desenvolvida por Kant decorre do que é *"confessável e discutível na esfera de opinião*", que o indivíduo ocupa (fazendo uso da razão), transformando-a num espaço onde a crítica se exerce contra o poder do Estado[13]. Podemos observar, portanto, uma mutação evidente no sentido do termo que nos remete para uma interpretação abstracta, onde o *uso público da razão* (tendo como objectivo educar os cidadãos) se sobrepõe às leis dos estados, assumindo uma natureza que o situa mais na esfera do cosmopolitismo, por oposição ao espaço do poder. Como nos explica Habermas, a partir deste momento o *"(...) princípio do controle enfrenta a concorrência civil" - a publicidade* - que permite transferir racionalmente a autoridade política para a esfera do público"[14], garantindo-se assim que a *política,* que Kant associava à moral, estivesse legitimada perante a *opinião pública*[15].

Neste sentido, como observa Isaac Joseph, a noção de (espaço) público, passa a estar associada à *constituição de uma cultura urbana que se emancipa da corte e dos seus rituais*, e que se

---

[12] Teyssot, George. "Espacio público y la ilusión del ágora" in *Via* nº 2, p. 13. Como refere Teyssot, o "Traité de la Police" de Nicolas Delamare foi um dos mais importantes *tratados de polícia* do século XVIII em França. A este propósito será importante relembrar ainda que a origem etimológica do termo *polícia* se refere à noção de Polis.

[13] Isaac Joseph, "Espace public, urbanité, citoyenneté", in *Espaces publics et cultures urbaines: actes du Séminaire du CIFP de Paris 2000-2001-2002*, Michèle Jolé (ed.), Lyon: CERTU, 2002, p. 38.

[14] Jürgen Habermas*, "La esfera de lo público*", p.127. Disponível em: http://148.206.53.230/revistasuam/dialectica/include/getdoc.php?id=307&article=328&mode=pdf.
"*O interesse geral, com o qual deveria medir-se essa racionalidade, parecia então estar garantido sob as condições de uma sociedade de livre circulação de mercadorias, já que o intercâmbio dos homens privados no mercado dos poderes sociais e na esfera do público dos poderes políticos emancipou-se".* Jürgen Habermas*, "La esfera de lo público*", p.127. disponível em: http://148.206.53.230/revistasuam/dialectica/include/getdoc.php?id=307&article=328&mode=pdf.

[15] Jürgen Habermas, *The Structural Transformation of the Public Sphere. An Inquiry into a Category of Bourgeois Socciety*. Cambridge: MIT Press, 1991, p. 102, 104.

materializa nas academias, nos salões, nos cafés, e se consolida com o desenvolvimento da imprensa escrita[16].

Deste modo, a noção de "espaço público" (ou de *esfera pública*) começa a referir-se, a partir deste período, não só a uma *região da vida social* que inclui a família e os amigos íntimos, mas também ao domínio de conhecidos e estranhos, constituindo-se como uma noção que inclui ou pressupõe uma diversidade de pessoas relativamente ampla[17].

As *revoluções* (científicas e políticas) que se operam nos séculos XVII e XVIII conduzem assim à substituição progressiva da noção de *espaço público* como espaço de representação do poder *e dos rituais forçados,* por uma *esfera pública mais democrática*, que potencia a criação e desenvolvimento de novos sistemas e espaços de socialização, onde os "estranhos" podiam relacionar-se de forma regular. Este período é por isso marcado pela construção de parques urbanos e da adaptação de ruas e praças a um propósito claro de estância, e pelo aparecimento dos salões que, subitamente, passam a identificar-se com os novos centros de socialização e de debate.

É neste cenário de relativa estabilidade, consolidado no *modelo da esfera pública burguesa* (enquanto estrutura social e política "equilibrada", que supunha, por um lado, a "civilidade" representada pela vida pública e a "natureza" representada pela família[18]), que se assiste ao *eclodir* do capitalismo, com o qual a *vida pública* entra em "decadência"[19].

A partir deste período, a noção de espaço público perde consequentemente a estabilidade e a *dimensão política* com que foi conceptualizado no século XVIII, passando a conotar-se com um "campo" mais "subjectivo" e "ambivalente", plasmado num espaço urbano mais heterogéneo[20].

---

[16] Isaac Joseph, "Espace public, urbanité, citoyenneté", in *Espaces publics et cultures urbaines: actes du Séminaire du CIFP de Paris 2000-2001-2002*, Michèle Jolé (ed.), Lyon : CERTU, 2002, p. 37.

[17] Richard Sennett, *El declive del Hombre Público*. Barcelona: Peninsula- ediciones 62, 1974, p. 27.

[18] Idem, ibidem, p. 29.

[19] Segundo Richard Sennett, são duas as razões a apontar para esta decadência do "espaço público": em primeiro lugar, a relação existente entre o capitalismo industrial e uma nova cultura pública urbana - claramente orientada à privatização do espaço (público) - e, em segundo lugar, a inevitável tensão social entre as classes mais elevadas e uma massa assalariada crescente, que conduziria à redefinição desigual da esfera pública. Esta circunstância, segundo o mesmo autor, explica também em grande parte o valor de *refúgio idealizado* que passou a ter a família com os *choques produzidos pelo capitalismo*, e a adopção de uma atitude *defensiva* por parte de sectores alargados da sociedade, que progressivamente leva ao desinteresse pelo *bem comum*, chegando-se ao ponto de a considerar como *moralmente inferior*. Idem, ibidem,, p. 30.

[20] Num ambiente dominado por forças como a privatização, o *fetichismo* do artigo de consumo e o secularismo, registam-se alterações profundas nas formas de relacionamento do indivíduo com a cidade, não só pela conjuntura social atrás descrita, mas também pela transfiguração que simultaneamente a cidade e a arquitectura sofrem. Estas mudanças manifestam-se de diferentes formas: quer na vivência precursora dos parques, quer no aparecimento de novos equipamentos colectivos (desde os edifícios construídos para as exposições universais aos grandes armazéns ou às *passages*), que imprimem à cidade e aos seus espaços públicos novos limites e novas escalas, abrindo um novo campo de experiências (ligadas ao fugaz, ao exótico e ao consumo). Neste contexto, o dinamismo e a heterogeneidade passam a ser entendidos como parte integrante de uma *nova paisagem urbana*, descrita por Charles Baudelaire ou Walter Benjamin, onde o "flâneur" se perde e vagueia de forma *errática pela cidade*.

A mudança essencial no significado do espaço público reside no facto deste passar a ser entendido, sobretudo a partir de finais do século XIX e início do século XX, associado à *urbanidade,* enquanto valor subjectivo e inerente à cidade.

Assistimos pois, em certo sentido, à *dessacralização* ou *despolitização* do conceito de "espaço público" que estava associado à esfera pública burguesa, e que a partir deste momento passa a ser entendido como um campo amplo, heterogéneo e subjectivo, com o qual passamos a estabelecer relações contraditórias. Este facto explica que a burguesia europeia acreditasse que era possível experimentar "em público" sensações que não podiam experimentar-se em mais nenhum outro ambiente ou contexto social. Era no *espaço público*, como Richard Sennett observa, onde se produzia e era tolerada a *violação moral*; em público podia-se quebrar as leis *da respeitabilidade*, já que, o espaço público era definitivamente o espaço dos *estranhos* e da experiência que resultava "*do estar entre pessoas decididas a permanecer como estranhas entre si*"[21].

Desta forma, a cidade e os seus espaços públicos criam a possibilidade para a "*diferenciação dos estilos de vida"*, garantindo uma "*cultura produtiva da diferença"*[22], o que, por sua vez, segundo as ciências sociais, constitui a condição e a força inovadora de uma nova cultura (urbana), que está na origem do conceito de *urbanidade* tal como o reconhecemos na cidade contemporânea[23]. Como salienta Daniel Innerarity, a cidade passa a ser fundamentalmente entendida como um conjunto de desconhecidos, onde o encontro com estranhos se converte numa rotina e onde a proximidade física co-existe com a distância social: "(...) *do ponto de vista civilizador era o lugar da emancipação frente à ameaça da natureza (...) pese embora todos os conflitos, era o lugar da emancipação e da integração. A cultura urbana que se forma resulta assim de uma mistura específica e complexa da inter-acção de estruturas sociais políticas e económicas*."[24]

Por outro lado, e como consequência desta nova forma de experimentar e entender a cidade, a mobilidade passa a ser considerada como uma noção-chave, na forma como se processa a apropriação dos espaços e se estabelecem as relações no espaço público. Para as ciências humanas, este facto traduz-se numa mudança de paradigma no que toca à forma como pensa e estuda o espaço público, já que, as noções de *trânsito* e *acessibilidade* tendem a substituir as noções de *habitar* e *apropriação*[25].

---

[21] Richard Sennett, *El declive del Hombre Público*, Barcelona: Peninsula- ediciones 62, 1974, p. 34.
[22] Daniel Innerarity, *El Nuevo espacio público*, Madrid: Espasa-Calpe, 2006, p. 103.
[23] A partir deste período, como nos explica Isaac Joseph, o espaço público passa a estar referido - sobretudo na tradição americana ligada à ecologia urbana - a um espaço físico, onde a *matéria-prima* são os objectos e os agentes que inter-agem no espaço urbano. Isaac Joseph, "Espace public, urbanité, citoyenneté", in *Espaces publics et cultures urbaines: actes du Séminaire du CIFP de Paris 2000-2001-2002*, Michèle Jolé (ed.), Lyon: CERTU, 2002, p. 39.
[24] Daniel Innerarity, *El Nuevo espacio público*, Madrid: Espasa-Calpe, 2006, p. 98.
[25] Isaac Joseph, "Espace public, urbanité, citoyenneté", in *Espaces publics et cultures urbaines: actes du Séminaire du CIFP de Paris 2000-2001-2002*, Michèle Jolé (ed.), Lyon: CERTU, 2002, p. 41.



Fig. 04. *Lecture de la tragédie de l´orphelin de la Chine de Voltaire dans le salon de madame Geoffrin*. Anicet Lemonnier, 1812

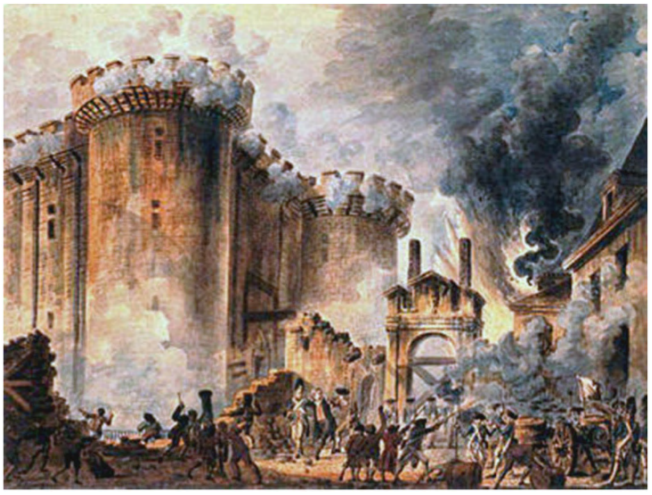


Fig. 05. *A queda da Bastilha*. Jean Pierre Houel, 1789



Fig. 06. *L´Avenue de l´Opéra*. Camille Pissarro, 1898

Se, a partir do século XVIII, podemos detectar um gradual esvaziamento ou perda de significado político do espaço público, em detrimento da sua "usurpação" pelo espaço social, assistimos mais recentemente (a partir fundamentalmente da segunda metade do século XX) a um processo de erosão e fragmentação deste mesmo *espaço social* (com a sua parcial migração - da esfera política e da esfera social - para outros âmbitos privados ou mesmo virtuais, entre os quais o ciber-espaço e os espaços colectivos)[26].

Segundo autores como Jürgen Habermas, a "*tecnificação e burocratização* da *esfera política"* - causa principal deste processo de *erosão* e de *despolitização* da *esfera do público* que se acelera no século XIX - geram hoje uma "*opinião pública banalizada*" e sem "*debates autênticos*". Nestas circunstâncias, o espaço público perde o seu carácter de instância *de mediação*, porque não é capaz de transformar as opiniões "(...) *elaboradas na esfera privada*, *limitando-se a encenar a sua confrontação pública. A esfera pública fica assim reduzida a um conjunto de espectáculos de aclamação"*[27].

Mais recentemente, autores como Daniel Innerarity defendem igualmente que *o espaço público parece ter perdido* a *eficácia política* que dele se esperaria, enquanto *lugar* e *procedimento* para articular a convivência[28]. O espaço público, enquanto expressão da esfera pública, afigura-se assim, para este autor, como um *espaço esvaziado de significado político*, incapaz de oferecer ou de se *constituir como um espaço de significações comuns, com os quais os sujeitos se podem identificar;* na medida em que, e de forma paradoxal, a opinião pública e a vida pública tendem a ser representadas, no privado, por um processo de privatização que conduz, enquanto reverso deste processo de *privatização do público*, à *politização do privado*[29].

Neste sentido, como também Zigmunt Bauman observa, o "espaço público" "(...) *decompõe-se na amálgama e no imediatismo dos seus componentes"*. Os direitos privados dos indivíduos passam para primeiro plano, entendidos como algo "(...) *completamente exterior à cena política (...) radicalmente despolitizados"*[30].

---

[26] "*Desde o auge da sociedade, desde a admissão da família e das actividades próprias da organização doméstica à esfera pública, uma das mais notáveis características da nova esfera foi a irresistível tendência para crescer, para devorar as mais antigas esferas do político e do privado (...) Este constante crescimento, cuja não menos constante aceleração podemos observar, pelo menos desde há três séculos, adquire a sua força devido ao facto de, através da sociedade, de uma forma ou de outra, ter sido canalizado para a esfera pública o próprio processo da vida*". Hannah Arendt, *La condición humana*, Barcelona: Editorial Paidós, p. 33.

[27] Jürgen Habermas, *The Structural Transformation of the Public Sphere. An Inquiry into a Category of Bourgeois Socciety*. Cambridge: MIT Press, 1991, p. 138.

[28] Daniel Innerarity, *El Nuevo espacio público*, Madrid: Espasa-Calpe, 2006, p. 22.

[29] Idem, ibidem, p. 33, 34.

[30] Idem , ibidem, p. 52.

A *vida política* actual caracteriza-se deste modo pela *tolerância confortável* que se estabelece entre indivíduos e grupos empenhados em cultivar as diferenças, mas sem nenhum interesse em discuti-las, eliminando-se por este motivo "*o esforço de compreender, negociar e pactuar que o viver em plena diversidade comporta*"[31].

A *falência* da noção de espaço público como espelho ou representação de uma identidade colectiva comum, como refere Innerarity, resulta em grande medida da ausência de um "(...) *trabalho de mediação institucional que concretize e integre o diverso no espaço público; donde resulta que a sociedade tenha uma grande dificuldade para ver-se, para decifrar e tornar operativa a multiplicidade social*"[32].

Embora a *ausência de um espaço político* capaz de tornar visível e *representar* o *interesse público* pareça ser um factor decisivo para a ideia de "crise" que vemos hoje associada ao conceito de espaço público, não deixamos de associar a noção de espaço público ao lugar onde a cidadania se expressa de forma mais intensa.

Deste modo, o espaço público parece hoje "forçado" a conter em si atributos contraditórios (como de resto o nascimento da cidade industrial já indiciava), onde as noções de liberdade, emancipação, comunicação, hospitalidade, têm de coexistir com o anonimato, com a indiferença, com o isolamento social e com a insegurança.

Neste sentido, estamos de acordo com Daniel Innerarity, quando observa que hoje reclamamos à cidade exigências antinómicas: "(...) *tem que ser pátria e máquina, lugar de anonimato e de identidade; deve proteger e possibilitar, há-de ser espaço de indiferença (...). mas também queremos que seja um lugar de identificação e de reconhecimento (...) Isto é assim porque não há maneira de oferecer uma imagem que não seja contraditória. A urbanidade deve pensar-se em categorias contraditórias e realiza-se no movimento das suas contradições: entre a ordem e o caos, entre o público e o privado, entre a indiferença e o compromisso da cidadania, entre alienação e identificação*"[33].

A re-significação recente do conceito de "espaço público"

É neste registo, em que se aceita (e valoriza mesmo) a sua natureza complexa, dinâmica e até contraditória, que a maioria dos autores ligados às ciências sociais e humanas têm produzido as reflexões mais recentes sobre o significado e as formas que o espaço público pode assumir na metrópole contemporânea.

---

[31] Zigmunt Bauman, *Confiança e medo na cidade*, Lisboa: Relógio d' Água, 2005, p. 41.

[32] Daniel Innerarity, *El Nuevo espacio público*, Madrid: Espasa-Calpe, 2006, p. 56.
Daniel Innerarity lembra ainda que o interesse geral não é, nem pode ser neste caso, a mera soma da satisfação dos interesses sectoriais, pelo que, à política, cabe sempre a responsabilidade de fazer sínteses democráticas, mesmo que provisórias e passíveis de redefinição. Daniel Innerarity, *El Nuevo espacio público*, Madrid: Espasa-Calpe, 2006, p. 58.

[33] Idem, ibidem, p. 107, 108.

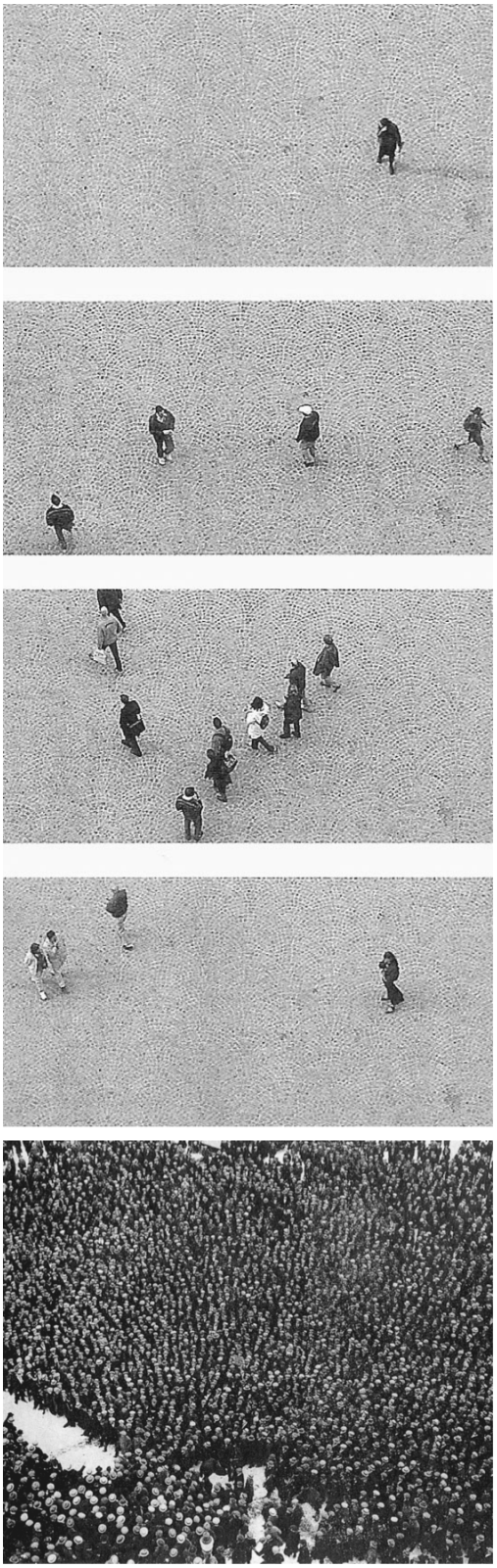


Fig. 07 e Fig. 08. "*O espaço público é o espaço que se organiza em torno do anonimato e da desatenção mútua*", Manuel Delgado, *El Animal Público*, Barcelona: Editorial Anagrama, 1999, p. 12

Ao afirmar que o *verdadeiro espaço público* é o espaço que *sobra e "(...) que se organiza em torno do anonimato e da desatenção mútua, (...) a partir de relações efémeras baseadas na aparência, na percepção imediata e relações altamente codificadas e em grande medida no simulacro e na dissimulação"*[34], o antropólogo Manuel Delgado dá-nos a imagem da precariedade e indefinição de que se reveste hoje o termo, no contexto das ciências humanas. O espaço público apresenta-se para este autor como o "*mais abstracto dos espaços - cenário insólito de estruturação social"* - mas simultaneamente o "*mais concreto"*, na medida em que nele se operam "(...) *as estratégias imediatas de reconhecimento e de localização, de onde emergem organizações sociais instantâneas"*[35].

O reconhecimento desta lógica temporal e informal tem-se traduzido numa "actualização" ou "revisão" do conceito de espaço público, sustentada no reconhecimento de uma natureza relacional, dinâmica e fluida que caracteriza o espaço público, composta por elementos transitórios, heterogéneos e inclusive banais.

A maioria das posições teóricas provenientes das ciências sociais e humanas, como aquelas defendidas por Jean Remy ou Isaac Joseph, converge assim numa resignificação do actual conceito de espaço público, que assenta na consideração do *sujeito* actual enquanto figura *descentrada*, e valoriza as formas de socialização contemporâneas, baseadas nos processos de identificação que uma *condição relacional do espaço público* pode promover. Jean Remy destaca esta natureza informal que os espaços (públicos) hoje admitem, como *espaços (e tempos) neutros*, não associados a actividades precisas, pouco ou nada definidos, *disponíveis* para que neles se produza o que é ao mesmo tempo o mais essencial e trivial da vida quotidiana[36].

Isaac Joseph propõe-nos igualmente uma reflexão sobre o espaço público como "*lugar movimento"*, passível de ser usado diversamente, auto-regulando-se não por "*dissuasão",* mas por "*cooperação"*, que tem na acessibilidade uma das suas características essenciais[37].

---

[34] Delgado, Manuel. *El Animal Público*, Barcelona: Editorial Anagrama, 1999, p. 12.

[35] Idem, ibidem p. 34.

Os argumentos de Manuel Delgado põem, por outro lado, em evidência a necessidade de, a seu ver, se (re)considerar que a uma cidade *planificada* se opõe sempre uma cidade *praticada*, lembrando que os sistemas de espaços públicos projectados em muitos casos com base em critérios de desenho *codificados* se sujeitam obrigatoriamente a uma dupla significação, que podemos ver reflectida no modo como o usuário reage com o espaço que lhe é *proposto pelo desenhador*. Este entendimento cruza-se com os argumentos defendidos por Michel de Certeau, quando reconhece nas práticas urbanas a presença de uma lógica temporal tão ou mais significante quanto a espacial, resultante da descontinuidade e espontaneidade que pontuam a vida quotidiana.

Também Margaret Crawford se refere em *Every-day Urbanism* a esta questão, ao defender que a reacção do usuário ao espaço (público) implica o reconhecimento de uma lógica temporal tão ou mais significante quanto a espacial, que resulta da descontinuidade e espontaneidade que pontuam a vida quotidiana. Margaret Crawford, *Every day Urbanism* (John Chase, Margaret Crawford, John Kalisky ed.), New York: Monacelli Press, 1999, p. 12.

[36] Jean Remy referido por Manuel Delgado em *El animal público: Hacia una antropologia de los espaços urbanos*. Barcelona: Editorial Anagrama, 1999, p. 37.

[37] Isaac Joseph, "L´espace public comme lieu de l´action", in *Les Annales de la Recherche Urbaine,* nº 57-58, p. 216.

Também ancorados nesta consideração *relacional* (mas sobretudo *residual*) do espaço público da cidade actual, podem igualmente encontrar-se pontos de contacto com outros autores, como a historiadora de arte Rosalyn Deutshe que, procurando recuperar o entendimento marcadamente político que caracterizou a noção de espaço público no passado, defende uma interpretação do espaço público onde a *identidade social* é sempre determinada relacionalmente, ou seja, nunca pode ser completamente definida. Assim sendo, para Rosalyn Deutshe, o conceito de sociedade democrática é uma realidade infinitamente precária e o espaço público constitui-se como o lugar onde a democracia está constantemente a ser *negociada*. Para esta autora, um espaço público é pois, na sua essência, um espaço de conflito e nunca o espaço de consenso, pelo que deveria estar ligado à imagem de um espaço vazio (e à arte pública como o *espaço* de acção política por excelência), devendo por esse motivo "resistir" a intervenções em nome da segurança, da unidade, da coerência, sob pena de perder as suas características essenciais e mais genuínas.[38]

A *adesão incondicional* a estas posições teóricas (defendidas pelas ciências sociais) relativamente ao actual significado do espaço público, por parte de muitos arquitectos (na sua reflexão teórica mas também na sua prática de projecto), constitui a nosso ver um tópico de reflexão importante, em relação ao qual o debate em torno ao papel e à forma do espaço público tem tido por vezes resultados perversos. Como adiante verificaremos, este entendimento "a-formal" (ou mesmo "anti-formal") relativamente à materialização e ao significado do espaço público na cidade contemporânea tem sido um dos argumentos fundamentais para a justificação ou defesa da *cidade genérica* e da "cidade sem forma", por parte de algumas correntes da crítica e da teoria dentro da nossa disciplina. Julgamos, no entanto, que se a dimensão formal e urbanística do espaço público pode *legitimamente* escapar ao antropólogo, ao sociólogo, ao geógrafo e ao economista, ao não lhes ser exigido que "dêem forma" ao espaço público (nesta medida não pensam como o arquitecto ou como urbanista). Para o arquitecto, pelo contrário, o espaço público traduz-se, na sua essência, como "forma construída" dotada de significados espaciais e urbanísticos claros, matriz sobre a qual, a nosso ver, deve permanecer o foco da reflexão sobre o espaço público no campo disciplinar da arquitectura e do urbanismo.

[38] Rosalyn Deutshe, *Evictions: Art and Spatial Politics*. Cambridge: The Massachussets Institute of Technology Press, 1996, p. 278.

1.2 Espaço(s) público(s) urbano(s): transformação e permanência(s) na construção da cidade

A dimensão urbanística e arquitectónica do espaço público

Se, por um lado, é um facto que a transformação da forma e do conceito de espaço público urbano decorre em grande medida do uso (e do significado) que as diferentes culturas nos diferentes períodos históricos lhe conferiram, torna-se por outro lado evidente e decisivo que este uso é fortemente condicionado pelas características espaciais e geográficas que este espaço contém, enquanto "suporte de vida" e das actividades que nele se desenvolveram ao longo do tempo. O espaço público constituiu-se, assim, na história urbana, não apenas como a garantia da vitalidade da cidade e das sociedades urbanas, mas sobretudo da sua durabilidade.

Nesta medida, a "História dos espaços públicos até ao século XIX" confunde-se com a "História das Cidades" e com a evolução da sua forma urbana. Esta explica-se fundamentalmente pelo papel desempenhado pelos seus espaços públicos enquanto infra-estruturas (entendido aqui o significado de infra-estrutura no seu sentido lato - *como conjunto de instalações ou de meios necessários ao funcionamento de uma actividade ou conjunto de actividades*[39]) e pela forma como, inequivocamente, estas se relacionaram - em rede - com os principais equipamentos da cidade (onde a rua, nas suas muitas variantes, se destaca como a sua *principal infra-estrutura*).

A noção urbanística de espaço público, que se refere às *qualidades espaciais e formais dos suportes* e ao modo como estes inter-agem integrados num sistema urbano contínuo (capaz de organizar, articular, orientar o crescimento da cidade, suportando simultaneamente a experiência e a vivência da cidade[40]), constitui, no nosso campo disciplinar, a componente essencial para a compreensão, em toda a sua extensão, da evolução do conceito e das formas de espaço público.

Embora, como veremos mais adiante, a noção e significado urbanístico de espaço público tenham adquirido, sobretudo nos tempos mais recentes, uma amplitude que dificulta a sua compreensão e delimitação no campo da arquitectura e do urbanismo, associaremos neste trabalho o conceito urbanístico de espaço público ao componente do espaço urbano organizado por uma rede de espaços, onde a cidade como facto colectivo, cultural e espacial se manifesta.

Nesta interpretação ganha um especial destaque a noção de *rede* que determina a consideração do espaço público como um espaço contínuo, constituído pelo conjunto de ruas, avenidas e

[39] Dicionário da Língua Portuguesa, Porto: Porto Editora, 2011.

[40] A riqueza e vitalidade de uma cidade como a de Roma no período imperial só pode ser explicada pela variedade e subtileza com que se conjugavam os seus equipamentos e infra-estruturas públicas, organizando física e socialmente o espaço urbano da cidade.
Este aspecto foi também fundamental ao longo do processo de formação, desenvolvimento e consolidação da cidade, pelo menos até ao final da Idade Média. Período que, de resto, constitui um exemplo notável de como um sistema de espaços públicos, formado sobretudo por ruas e praças, se articulava *organicamente* com os equipamentos principais (o mercado, a catedral e o município), originando a praça, núcleo fundamental da Cidade Medieval, como o haviam sido anteriormente, segundo pressupostos idênticos, a Ágora e o Fórum.

alamedas, praças e largos, jardins e parques, e outros espaços de acesso e utilização pública (como pontes e cais, canais, margens de rio ou de mar e praias[41]), ligados e articulados entre si segundo uma hierarquia visível.

Neste sentido, podemos afirmar que, no interior desta estrutura espacial contínua, os diferentes componentes assumem diferentes significados e desempenham papéis distintos, ligados à sua tipologia, localização e posição na hierarquia do sistema. Partindo desta definição, a análise e a interpretação do espaço público podem ser realizadas a partir de diferentes pontos de vista ou pressupondo níveis de leitura diversos, naturalmente relacionados.

Podemos assim distinguir, por um lado, o que pode designar-se como esquema ordenador (estrutura ou sistema global) que constitui a "armadura" da forma urbana e, por outro, os elementos que constituem a rede que organiza os diferentes sectores da cidade, onde se podem individualizar e reconhecer as diferentes tipologias de espaços que atrás identificámos, de acordo com o papel, a forma e a dimensão que cada um destes elementos assume.

Tendo presente que o tratamento das superfícies, a presença ou não de arborização, a variação (e por vezes sobreposição) de usos e a sua localização geográfica no interior dessa mesma rede constituem um importante factor de diferenciação e hierarquização entre os diversos elementos que configuram a rede de espaços públicos, é no entanto a partir do reconhecimento dessas diferenças que podemos facilmente individualizar as principais tipologias espaciais. É justamente esta diversidade formal e funcional traduzida em tipos distintos (que desde sempre constituíram a nossa matriz de análise e interpretação da cidade), que nos permite associar, por exemplo, a *rua* a um espaço *canal linear com passeios*, delimitado por edifícios, a *avenida* a uma *rua larga*, o *boulevard* ou a *alameda* a um *espaço canal arborizado* e a praça a um *espaço de estar* com limites precisos.

Esta definição, que considera o espaço público como um espaço urbano traduzido em tipos concretos, que se encontra inserido numa rede contínua de espaços onde se desenvolvem actividades de carácter colectivo, permite-nos, por outro lado, estabelecer uma distinção ao que comummente se designa por espaço colectivo; noção que se refere a um conceito mais lato do ponto de vista jurídico, ao abarcar o conjunto de espaços públicos e todos aqueles espaços de utilização pública que albergam usos colectivos, ainda que a propriedade do espaço possa não pertencer ao domínio público.

[41] Estamos a excluir desta designação de "rede de espaços públicos" outras redes ou elementos que são de propriedade pública (ou prestam serviços públicos), mas que, devido ao seu carácter técnico, são redes especializadas para uma utilização específica, não permitindo uma utilização colectiva, e que por esse motivo, em muitos casos, escapam à *prática urbanística quotidiana*. Referimo-nos às auto-estradas, linhas de caminho-de-ferro, linhas de metro, etc. Esta distinção não nos impede de destacar a importância dos espaços de interface - estações de caminho-de-ferro, estações de metro, etc. - entre estas redes de infra-estruturas especializadas e a rede de espaços públicos às quais nos estamos a referir.



Fig. 09. Lyon. *O espaço público como infra-estrutura de base da cidade*



Fig. 10. Berlim. Detalhe da planta de 1737

A Rede de espaços públicos articulando os diferentes períodos da história da cidade

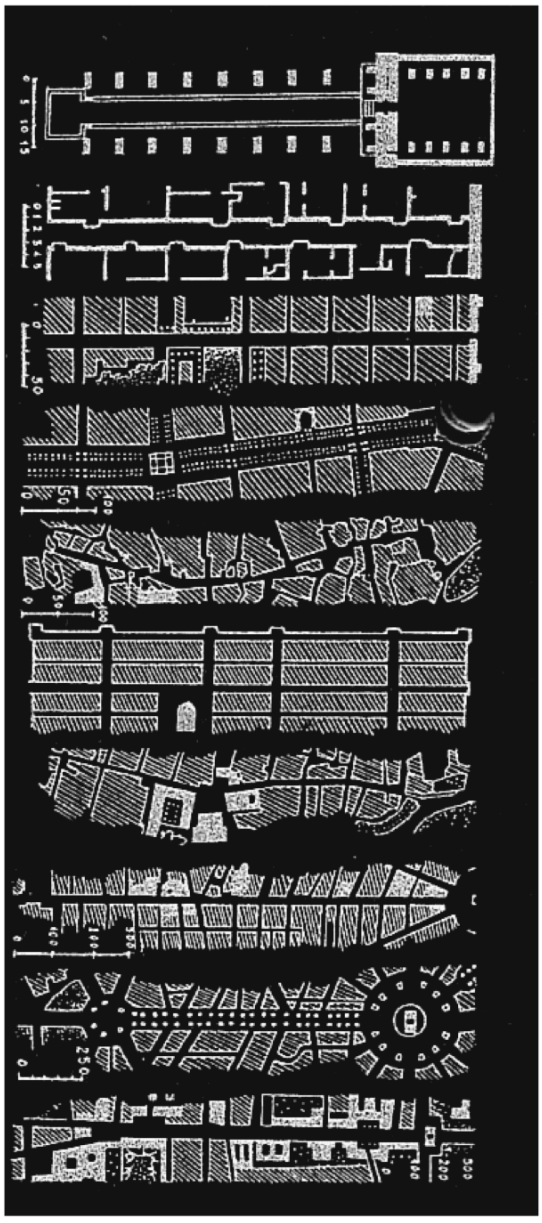


Fig. 11. A transformação e adaptação da rua desde a cidade antiga até à cidade industrial

A história do espaço público como a gradual adaptação dos seus tipos essenciais

Se a consideração do espaço público enquanto espaço colectivo adquire uma *dimensão semântica* mais abrangente, na medida em que considera como parte da *rede de espaços públicos*, equipamentos ou espaços de uso colectivo, ela tem, a nosso ver, a desvantagem de introduzir algumas ambiguidades na clarificação da própria noção urbanística de espaço público. Sobretudo pelo facto de, em muitas situações, se utilizarem os dois termos como sinónimos e de forma inter-cambiável, quando, a nosso ver, não são mais do que noções complementares que, na realidade, expressam diferentes pontos de vista, reenviando-nos por sua vez, como veremos mais adiante, para posições culturais e disciplinares distintas.

Estamos conscientes de que, face à actual condição urbana, esta definição de espaço público (referida ao nosso campo disciplinar) poderá à partida revelar-se parcial e limitada; não abarcando, porventura, a complexidade e a amplitude de conceitos e de espaços que a cidade actualmente *gera* (em particular o conjunto de espaços com carácter residual e indefinido que podemos encontrar em muitos sectores mais ou menos periféricos das nossas cidades).

Por outro lado, julgamos ainda que esta definição é das poucas que nos permite estabelecer, com o mínimo de rigor e objectividade, uma base para o estudo e interpretação do espaço público na cidade contemporânea, ao possibilitar-nos fixar uma metodologia de interpretação da evolução das formas e do papel urbanístico do espaço público ao longo da história da cidade[42].

Por fim, acreditamos que esta definição de espaço público é aquela que na sua essência se aproxima mais do que julgamos dever continuar a ser o espaço público urbano: um *espaço exterior aberto arquitectonicamente desenhado e planeado*, de acesso livre e universal, onde têm lugar actividades quotidianas de carácter mais ou menos colectivo (que simultaneamente constituam representações do imaginário social onde se inscrevem igualmente necessidades simbólicas); e onde, simultaneamente, se materializam sistemas e estruturas espaciais coerentes e significantes, integradores da diversidade e complexidade que a (actual) condição urbana promove, capazes de conferir à cidade uma identidade urbana reconhecível, que se expressa na forma dos seus lugares públicos e nos sistemas que ligam[43].

Foi sobre esta interpretação do espaço público, entendido como sistema e suporte físico dotado de qualidades espaciais e urbanísticas relativamente invariáveis, que, a nosso ver, foi possível desenvolver de uma forma continuada a vida colectiva das sociedades urbanas, baseada na

---

[42] "*Interessa-nos que todo o trabalho envolvendo espaço público e urbano parta de designações arquitectónicas bem precisas ou que tenda para elas. Consideramos que é mais produtivo trabalhar-se a partir dos conceitos existentes, mesmo que aparentemente limitados, sobre o que é uma praça, um largo, uma alameda, uma avenida, uma rua (...) do que pairar sobre terminologias mais abstractas e consensuais, como espaço urbano de qualidade, espaço urbano de apoio, espaço urbano lúdico, espaço urbano de grande representatividade, espaço urbano de transição, espaço urbano central, etc.*" Francisco Barata Fernandes, *Transformação e permanência na habitação portuense: as formas da casa na forma da cidade*. Porto: FAUP publicações, 1999 (2ª edição), p. 306, 307.

[43] Embora possamos considerar que a noção de *rede de espaços públicos* está implícita na designação de *sistemas de espaço público*, pensamos que esta última (conferindo um entendimento mais amplo à noção urbanística de espaço público) é aquela que melhor se adequa à actual condição urbana, na medida em que não considera apenas e exclusivamente os elementos que compõem uma rede, mas refere-se ao conjunto de partes interdependentes que interagem entre si, formando um todo.

presença e coexistência de uma diversidade de pessoas e de actividades, que estabelecem entre si laços de cooperação e complementaridade.

A *vocação urbanística* do espaço público enquanto sistema - ou *infra-estrutura de base da cidade* - não pode no entanto ser dissociada da dimensão formal e funcional que a arquitectura lhe conferiu ao longo da história da cidade (o que pressupõe o reconhecimento da importância crescente de algumas tipologias - entendidas como unidades espaciais - que passam a gozar de uma certa autonomia, sobretudo a partir do Renascimento), em virtude de um processo de gradual adaptação e especialização dos seus tipos essenciais - a rua e a praça.

No entanto, este processo (histórico) de transformação e adaptação dos sistemas e dos tipos de espaço público não é linear nem constante: se houve períodos em que as transformações foram rápidas e radicais, outros houve em que as transformações se processaram de forma mais lenta. Num caso ou no outro, o processo de transformação do espaço público pertence ao ciclo longo da cidade e das sociedades urbanas, pelo que, do ponto de vista da sua análise e interpretação, deve ter-se em linha de conta a sua história urbana, a memória colectiva e a memória das suas arquitecturas e dos seus espaços públicos. Ou seja, como referimos nas primeiras páginas deste trabalho, o espaço público é, acima de tudo e essencialmente, o resultado de um processo cultural rico e complexo, de sedimentação e de procura de equilíbrio entre suporte físico, infra-estruturas e as actividades que aí se desenvolvem.

Mas se o espaço público reflecte a progressiva sobreposição dos vários períodos da história da cidade, que resulta de respostas concretas a *tempos e problemas* que cada época foi colocando à cidade, ele não deixa de traduzir igualmente o confronto entre diferentes conceitos ou paradigmas que, do ponto de vista do desenho ou projecto da cidade, se foram também afirmando.

Interessa-nos nesta medida recuperar e compreender os principais paradigmas que marcam as diferentes fases da construção da cidade que, muito embora resultem de um processo de evolução que na sua base expressa a diversificação, especialização e a dilatação das principais tipologias de espaço público, estão também ligados à permanência de conceitos, de valores e de formas que nos interessa analisar e que julgamos nos poderão ainda ser úteis para interpretar e projectar o espaço público hoje.

Tomaremos como marco histórico desta breve análise a cidade medieval, por julgarmos que é fundamentalmente a partir deste período, em virtude das transformações sociais, económicas e políticas que aí ocorrem, que o espaço público adquire e consolida uma dimensão social, cultural e espacial/urbanística próxima daquela que hoje lhe reconhecemos. Por outro lado, a cidade medieval interessa-nos como ponto de partida para o estudo do espaço público na cidade contemporânea na medida em que esta constitui, do ponto de vista da história da cidade, o início de um ciclo de maior estabilidade que nos permite analisar as diferentes formalizações de espaço público numa perspectiva de maior continuidade.

O espaço público como *vazio modelado* na cidade medieval, renascentista e barroca

A construção da cidade baseada na contiguidade e na proximidade, erguida por sociedades de *evolução lenta*, como a medieval, pode descrever-se como um "(...) *processo centrifugo que vai do vazio aos edifícios, do espaço público à arquitectura*"[44]. No seu interior, a cidade é estruturada com base na *contiguidade e na proximidade,* o que transforma o espaço (público) urbano num *espaço de contacto* por excelência[45], onde as estruturas económicas, sociais e políticas estão directamente inscritas, e onde os indivíduos tecem as suas relações de interdependência construindo um conjunto social *orgânico.*

A morfologia destes espaços urbanos é reconhecível na maioria dos centros históricos das nossas cidades: seja nos núcleos que constituem a antiga cidade medieval, seja nos sectores ou eixos de crescimento construídos pela cidade renascentista ou barroca.

No caso da cidade medieval, o espaço público materializa-se como um espaço comum, complexo, poroso mas unitário, que constitui o *sistema sanguíneo* da cidade que, como refere Benevolo, "(...) *se espalha por toda a cidade e no qual se apresentam todos os edifícios públicos e privados, com os seus eventuais espaços internos, pátios ou jardins*."[46]. Este sistema é composto por lugares identificáveis, criadores de significado, e por espaços que estruturam a vida colectiva e a integração da sociedade, expressando simultaneamente uma ideia de continuidade e de imutabilidade.

Estamos nestes casos perante um tecido urbano dominado pela presença de um tipo arquitectónico - plasmado na fachada da habitação gótico-mercantil - como elemento definidor e caracterizador do espaço público e simultaneamente como elemento diferenciador. Rasgando este tecido compacto, observamos uma rede labiríntica de espaços (públicos) urbanos, cuja natureza por vezes confusa, mas hierarquizada, nos revela contrastes (gerando simultaneamente "vazios incaracterísticos" e espaços públicos "de excepção" (associados a edifícios igualmente excepcionais), que dão sentido à vida quotidiana e que expressam os diversos poderes que estruturam a vida das cidades[47]. Em conjunto, as ruas e as praças, enquanto espaços públicos

---

[44] Joaquim Español. "El Espacio Intenso", Texto cedido pelo autor, 2006, p. 1.

[45] Françoise Choay, *Espacements : l'évolution de l'espace urbain en France,* (Ernesto d´Alfonso, ed.) , Milano: Skira, 2003, p. 18.

[46] Leonardo Benevolo, *História da cidade*, São Paulo: Edições Perspectiva, 1999, p. 269.

[47] Quer nos exemplos de crescimento orgânico, quer nos exemplos de crescimento planeado (em menor número, como se sabe), as formas e os tipos de espaço público que se produziram nestas configurações urbanas, como se sabe intimamente ligados ao feudalismo e ao ressurgir do comércio, reflectem igualmente o significativo papel da igreja e da vida monástica na configuração da vida colectiva das cidades neste período. A origem e desenvolvimento de muitas cidades estão assim ligados neste período à presença de mosteiros ou burgos militares fortificados onde no seu interior, protegido por recintos amuralhados, se desenvolvia uma intensa actividade comercial que tinha, nas praças do mercado e da catedral, as principais referências da vida urbana que aí se processava. Embora seja conhecida a diversidade de configurações que a praça do mercado pode assumir, a sua localização central e a sua relação directa com uma das portas da cidade (o que explica que em muitos casos a praça do mercado resulte de um alargamento da rua principal) e a frequente proximidade à praça da igreja constituem características comuns à maioria das cidades medievais.



Fig. 12. Évora. *Vista aérea da Praça do Giraldo*

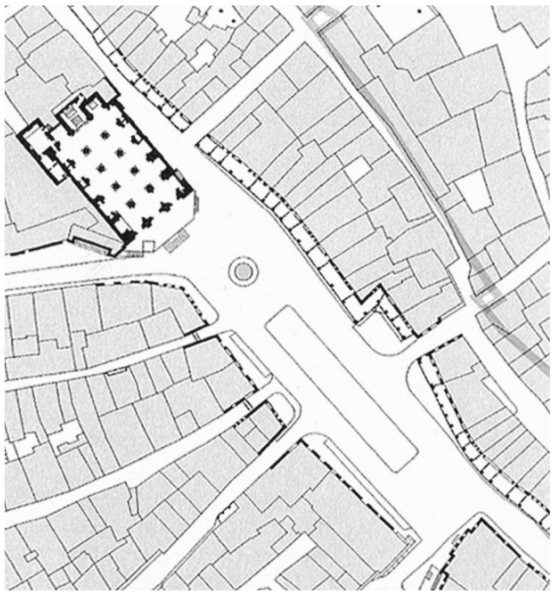


Fig. 13. Évora. Planta da Praça do Giraldo e zona envolvente



Fig.14. Évora. Vista de uma rua do centro histórico

mais representativos e significativos da cidade medieval, definiam assim um *sistema urbano contínuo*, onde o espaço público assume uma dimensão "urbanística" e formal que decorre da legibilidade e significado que o edificado lhe confere. Por outro lado, quer no seu conjunto, quer nas partes individualizáveis que o conformam, o espaço público expressa simultaneamente uma organização funcional e política que até desconhecíamos, constituindo-se a cidade como uma corporação fechada, na qual os cidadãos de forma directa ou indirecta participavam nas decisões colectivas.

No caso das cidades renascentistas e barrocas, o espaço público, mantendo um carácter *fundador* e subordinando-se à definição formal e funcional que o edificado lhe confere, representa do ponto de vista arquitectónico e urbanístico um período de continuidade relativamente ao que lhe antecedeu. A partir da cidade renascentista, o espaço público incorpora no entanto um conjunto de intenções funcionais e formais que passam pela visão global da cidade[48], concebida como um sistema ou conjunto de traçados, gerando composições e tecidos urbanos hierarquizados e unitários. As distintas partes que constituem a cidade articulam-se criando perspectivas urbanas potentes, resultantes quer da repetição de modelos de fachadas, quer do tratamento monumental conferido às fachadas das igrejas e dos palácios, quer ainda a partir do tratamento de conjunto conferido às praças[49].

Ainda que, como observa Paul Zucker, se possam apontar diferenças substanciais entre estes dois períodos da história da cidade[50], reconhecemos como um atributo comum, a legibilidade, o sentido de continuidade e de articulação com que se apresentam os episódios urbanos[51].

---

[48] A descoberta da perspectiva é, como sabemos, decisiva neste processo de reconhecimento e re-conceptualização da cidade como uma realidade física passível de ser modelada e projectada de forma *global*). Neste período, como afirma Rafael Moneo, o espaço urbano enquanto espelho da(s) sua(s) arquitectura(s) define-se claramente por uma arquitectura do espaço público "*(...) governada por eixos de composição que desenham ruas e alinhamentos* (...) *No fim, a convergência resolve-se num edifício, num monumento, em que a cena urbana parece concentrar a sua energia*". Rafael Moneo, "Seis apuntes discontinuos sobre la ciudad" (Félix de Azúa ed.) in *La Arquitectura de la no-ciudad*, Pamplona: Cátedra Jorge Oteiza, Universidad Pública de Navarra, 2004, p. 109.

[49] No caso específico das praças italianas, a partir do século XV, a presença de arcadas passa a constituir-se como um elemento recorrente, que, além do seu sentido utilitário, constitui um componente fundamental na busca da unidade formal pretendida para o espaço público.

[50] Paul Zucker, *Town and square: from agora to the village green*, New York: Columbia University Press, 1966, p. 99. Sendo certo, como refere A.E.J. Morris, que relativamente às cidades renascentista e barroca será necessário distinguir entre a procura das proporções absolutas, finitas e estáveis que constituem o "*ponto culminante da busca espacial renascentista*", e as intenções manifestadas pelo maneirismo e o barroco, que representam a procura de um novo conceito espacial, o da infinitude. A. E. J. Morris em *Historia de la Forma Urbana: desde sus origines hasta la Revolución Industrial.* Barcelona: Gustavo Gili, 1984, p. 177.

[51] Françoise Choay observa que a cidade *clássica*, enquanto sistema de circulação, opõe-se à cidade medieval, por se constituir como um sistema mais aberto sobre o exterior (para o qual contribui não apenas a supressão das muralhas mas também a *invenção da perspectiva*), onde a noção de circulação se autonomiza. Por outro lado, Choay defende que, devido à sua dimensão cenográfica, o espaço urbano clássico, é menos favorável ao contacto humano do que o medieval, apesar de, no essencial, este conservar em parte as duas qualidades que se observam no espaço medieval - o seu carácter fechado e a contiguidade. Françoise Choay, *Espacements : l'évolution de l'espace urbain en France,* (Ernesto d´Alfonso, ed), Milano: Skira, 2003, p. 72.



Fig. 15. Florença. Galeria dos Uffizi. Giorgio Vasari, 1560



Fig. 16. Génova. Strada Nuova. *A regularidade dos alinhamentos na cidade do Renascimento*

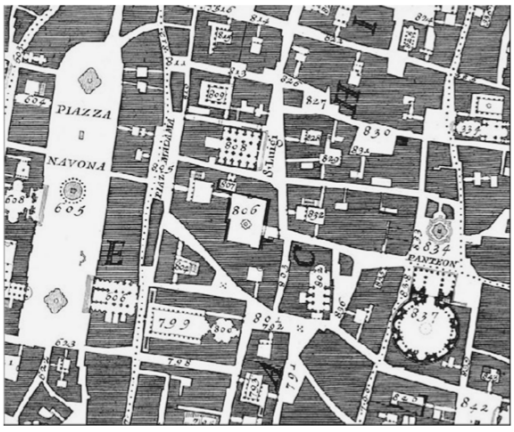


Fig. 17. Roma. Extracto da Planta de Nolli, 1748

Como Aldo Rossi nos ensinou, constitui igualmente uma qualidade comum às duas *tramas* em causa a distinção que se pode reconhecer nos conjuntos edificados, entre partes mais instáveis - o tecido constituído pelas habitações correntes[52] - e as permanências - a estrutura de espaços vazios e monumentos - que traduziam uma estabilidade na organização social, económica e política, que se via reflectida no espaço urbano, apresentando-se em certo sentido *imune* à passagem do tempo.

De uma forma geral, estamos portanto perante dois modelos de *cidade* em que o espaço público se configura de modo muito preciso pelo edificado que o delimita, e onde a percepção do espaço urbano - realizada a partir dos seus espaços exteriores abertos - resulta da percepção das relações entre as arquitecturas que os conformam[53]. Por outro lado, a presença de elementos como arcadas, *loggias*, fontes ou estátuas, resultam dos usos que essas arquitecturas suportam, bem como da vontade ou necessidade de representação social, política ou simbólica. Este modo de entender, conceber e intervir na cidade, onde, a partir do sistema de espaços públicos, se estabeleciam relações entre arquitecturas e episódios urbanos significativos, demonstrando a mesma intenção quanto à modelação e controlo dos espaços cidade, prevalece genericamente até ao século XIX, como um modelo de referência para a concepção dos espaços públicos da cidade, que podemos designar por *pré-industrial*.

O paradigma da *mobilidade e* da *integração* da natureza: O espaço público projectado como *sistema aberto* na cidade iluminista

O reconhecimento de um *paradigma pré-industrial* na organização do espaço público, que associámos à cidade *medieval, renascentista e barroca*, não invalida porém que, sobretudo a partir da cidade *iluminista,* se manifestem (antes mesmo da "explosão" efectiva da cidade no século XIX*)*, tendências ou "impulsos" para a "dispersão" e a "dilatação" do espaço público, cuja principal motivação se pode identificar na importância crescente da mobilidade, num espaço urbano que, a partir século XVIII, se pretende cada vez mais fluído e racional[54].

---

[52] Embora, como se sabe, a *fachada* se defina progressivamente como uma *barreira* que corresponde à interiorização do espaço privado (em virtude de uma progressiva e crescente *especialização* e *diferenciação* do espaço da habitação), e que é reforçada pela importância que, para lá da fachada, adquirem os pátios e jardins privados, entendidos como espaços mais estanques.

[53] Joaquim Español. "El Espacio Intenso", Texto cedido pelo autor, 2006, p. 1.

[54] Como refere Leonardo Benevolo, a partir da cidade iluminista, não há a mesma ambição e competência no campo artístico; ao mesmo tempo, *a arte perde o seu método unitário,* o que permite afirmar que "(...) *a verdade das coisas não coincide mais com a beleza das coisas, mas pode ser afirmada comos métodos objectivos da pesquisa científica*." Leonardo Benevolo, *História da cidade*, São Paulo: Ed. Perspectiva, 1999, p. 503.

Por outro lado, segundo este autor, a cultura iluminista *prepara os instrumentos para um controlo mais rigoroso do "ambiente natural e artificial",* tornando possíveis, a partir da segunda metade do século XVII, "*grandes arranjos unitários numa escala até então desconhecida"*. Idem, ibidem, p. 509.

Segundo Richard Sennett, verifica-se uma relação directa entre uma série de descobertas relacionadas com a circulação do sangue no corpo humano[55] e uma nova forma de entender e projectar a cidade e os seus espaços urbanos, que coincidem com o nascimento do capitalismo e do individualismo moderno, que entende o indivíduo essencialmente como um "*ser humano móvel*"[56]. Esta mudança faz com que, segundo Sennett, em lugar de se planificarem ruas com o objectivo de celebrar cerimónias em direcção a um objecto (como na cidade barroca), o movimento se tenha convertido na cidade iluminista como um fim em si mesmo: "(...) *o planeador barroco punha em relevo o avanço em direcção a um destino monumental; o da ilustração, a viagem em si* (...)"[57].

Mas se, por um lado, os princípios de *planeamento da cidade iluminista* se regeram pela incorporação do movimento e da fluidez como temas de composição - materializada na criação de grandes eixos viários e de sistemas integrados de espaços públicos - a praça revela-se ainda (tal como também já sucedia no Renascimento e no Barroco) como o elemento fundamental *para a criação de unidades urbanas*, constituindo-se como lugar que, no interior da cidade, concentra os seus habitantes tanto para o comércio como para o ócio.

Podemos no entanto assinalar como principal *inovação* deste período, a tendência para estabelecer relações da praça - espacial e socialmente unificada - e tratada como um "interior"[58],

---

[55] Segundo Sennett, com a publicação, em 1628, da obra *motu cordis*, William Harvey *inaugura* uma *revolução científica* no que se refere à descoberta do funcionamento interno do corpo e da forma como se processa a circulação do sangue no seu interior; o que se traduz, segundo Sennett, na formação de um *novo protótipo de corpo*, que tem em conta, não apenas a sua estrutura, como também o seu *estado são e a sua relação com o espírito*. Richard Sennett, *Carne y Piedra: el cuerpo y la ciudad en la civilización occidental*, Madrid: Alianza Editorial, 1997, p. 273.

[56] Idem, ibidem p. 272.

Ainda segundo Richard Sennett, a revolução operada por William Harvey contribuiu assim decisivamente para a mudança quanto às expectativas e ao modo de olhar e pensar o espaço urbano: *"(...) As descobertas de Harvey, relacionadas com a circulação do sangue e a respiração conduziram a novas ideias acerca da saúde pública, e durante o século XVIII, os planeadores ilustrados aplicaram estas ideias à cidade. (...) tratavam de converter a cidade num lugar através do qual as pessoas se pudessem deslocar e respirar com liberdade, uma cidade de artérias e veias fluidas em que as pessoas circularão como corpúsculos sanguíneos saudáveis (...)".* Idem, ibidem, p. 274.

Terá sido com base neste *pressuposto científico* que, segundo Sennett, os *planeadores* na cidade iluminista, procuraram organizar o tráfego à imagem do sistema circulatório do corpo. Este facto explica, segundo Sennett, que os urbanistas franceses desta época, como Christian Patte, utilizassem a imagem das artérias e das veias para justificar o princípio das ruas de um só sentido. A adopção destes critérios explica igualmente o desejo destes mesmos planeadores, para que as *suas cidades* funcionassem como um *corpo são, dotado de uma pele limpa*, onde se podia circular eficazmente, gozando de um *entorno saudável*, graças a um desenho urbano fluído. Idem, ibidem p. 283.

[57] Idem, ibidem, p. 282.

[58] Como é sabido, o período barroco já havia propiciado a construção de grandiosos espaços *lúdico-simbólicos* que tinham como principal objectivo a criação de conjuntos urbanos unificados capazes de representar uma identidade colectiva (como, por exemplo, no caso da Praça de S. Pedro em Roma) e os principais poderes que governavam a cidade (o que corresponde ao uso do espaço público como instrumento capaz de anular ou reduzir possíveis perturbações na ordem social e cultural, que pudessem pôr em causa os poderes instituídos). Com esta intenção foram, como sabemos, construídas na Europa, durante os séculos XVI e XVII, muitas praças de traçado regular, desenho unitário e dimensões consideráveis, de onde se destacam as *Plazas Mayores* espanholas e as *Places Royales* francesas (embora no caso das primeiras se deva destacar a dimensão utilitária, lúdica e de representação, enquanto no caso da *Place Roya*l estivesse sobretudo em causa, como é sabido, a exaltação da figura do rei).

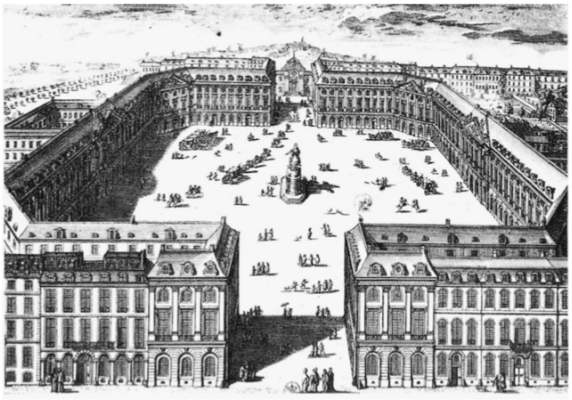


Fig. 18. Paris. Place Vendôme. Jules Hardouin-Mansart, 1699

A unidade formal do espaço da praça na cidade do Barroco

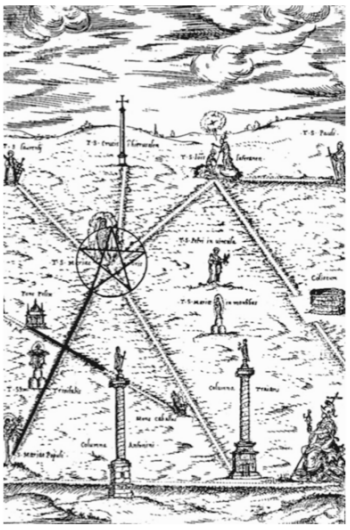


Fig. 19. Roma. O Plano Regulador de Sisto V “in syderis forman” (desenho de M. Fagiolo, 1588)

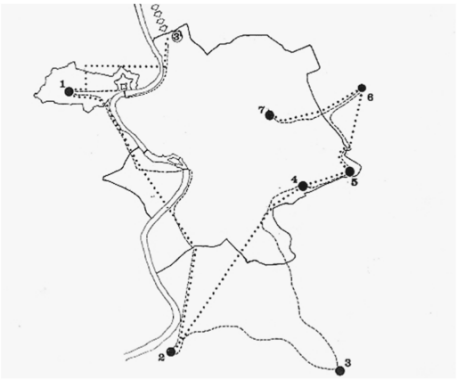


Fig. 20. Roma. Esquema da visita às sete Basílicas antes e depois do plano de Sisto V

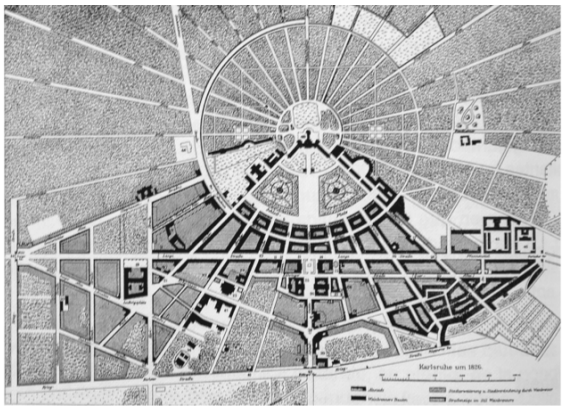


Fig. 21. Karlsruhe. Planta de 1826

O movimento e a fluidez como temas de composição do espaço na cidade do iluminismo

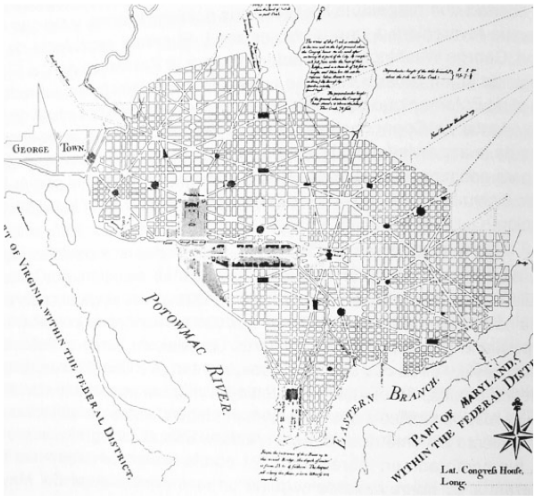


Fig. 22. Washington. Plano de L´Enfant, 1791 (cópia do desenho original realizado em 1887)

"*A cidade do Iluminismo concebida como uma cidade de artérias e veias fluidas em que as pessoas circulam como corpúsculos sanguíneos saudáveis".* Richard Sennett, *Carne y Piedra*, p. 283



Fig. 23. Lisboa. *Segundo projecto de urbanização da parte ocidental de Lisboa*.

E. Dos Santos, C. Mardel, E.S. Poppe e A.C. Andreas, 1756-1757

com outras unidades maiores, designadamente com a natureza, entendida como parte integrante da cidade onde a intenção - de *prolongamento da cidade até à natureza* - pode ser claramente observada .

A intenção explícita de incorporação da natureza mediante a afirmação de uma escala urbana que extravasa as precedentes permite-nos reconhecer em alguns casos a emergência de novos tipos, conceitos ou modelos de espaços públicos, como é o caso da *Place Louis XV* em Paris (1755-75) ou ainda do King´s Circus em Bath (1754).

Em contraposição aos espaços urbanos bem definidos e delimitados por conjuntos edificados unitários, mais ou menos monumentais, que se criaram no século precedente, a *Place Louis XV* traduz-se assim, no século XVIII, como um novo ideal ou paradigma de espaço público, ligado ao protagonismo dos elementos paisagísticos, cuja presença se sobrepõe claramente à dos edifícios (que neste caso apenas ajudam a definir o lado Norte da praça). Mas este exemplo revela simultaneamente uma dimensão nova (que talvez as intervenções de Sisto V em Roma - em particular a *Piazza del Popolo* - de alguma forma anunciaram), que se prende com o papel do espaço público enquanto *centro nodal* e de reestruturação e articulação de várias operações urbanas, cujo alcance e desenvolvimento futuro extravasa os limites da praça que Jacques Ange Gabriel propunha realizar num sector da cidade sem uma forma ou função definidas.

O conjunto urbano composto pelas Praças *Stanislas*, *de la Carrière* e *Hémicycle* em Nancy (projectado por Héré de Corny entre 1751 e 1759), assumindo em moldes distintos da *Place Louis XV* o paradigma de *compatibilização* da arquitectura com a natureza, e a abertura a novas escalas e novos temas de projecto (não deixando de ter na sua origem uma destacada dimensão representativa) serve-nos também para ilustrar a aptidão do espaço público criado resolver um problema urbanístico concreto[59].

A novidade e interesse desta intervenção expressa-se não apenas pela forma como se incorporam na proposta os edifícios e fortificações pré-existentes, mas também pela unidade, controlo e hierarquia das formas, demonstrados na articulação dos diferentes espaços que se pretendem individualizar no conjunto projectado.

Este exemplo demonstra ainda que, na prática e na discussão teórica da cidade do século XVIII, o conceito dominante na configuração e renovação da forma urbana está indubitavelmente ligado às noções de *ordem* e *racionalidade*, mas também à *variedade* que podemos ver reflectidas no desenho da cidade por partes ou fragmentos. Nesta concepção, *variedade* e *pluralidade* não devem ser entendidos como uma renúncia à configuração unitária e coerente na configuração dos novos tecidos urbanos (ou na reestruturação de sectores existentes).

[59] Neste caso, o principal problema prendia-se com a oportunidade de intervir num espaço livre entre dois sectores (fortificados) de cidade que se encontravam previamente separados.



Fig. 24. Bath. Circus e Royal Crescent. John Wood pai e John Wood filho, 1745-1775

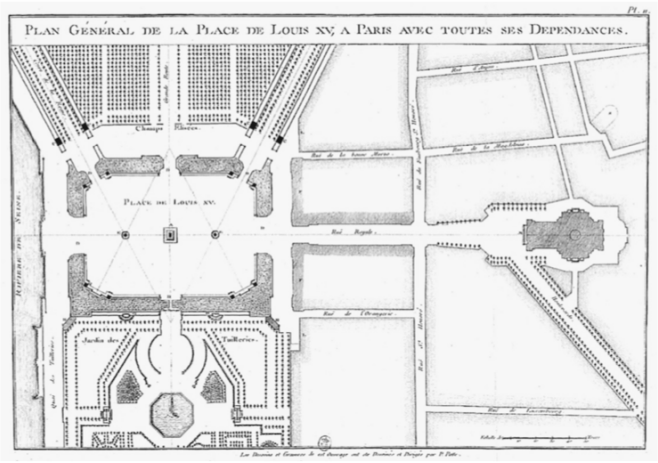


Fig. 25. Paris. Place Louis XV. Jacques Ange Gabriel, 1755-1775



Fig. 26. Paris. Extensão da cidade para oeste a partir do Eixo dos *Champs Elysées*

(fragmento do *Novo Plano de Paris*. M. De la Grive, 1740)

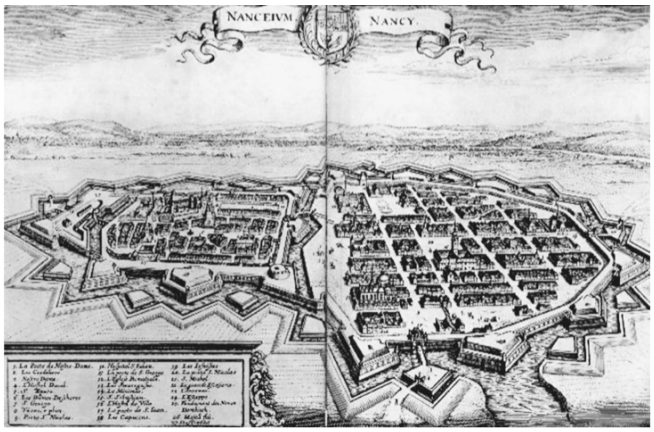


Fig. 27. Nancy. Situação anterior à abertura das Praças de La Carrière e Stanislas (gravura de 1645)

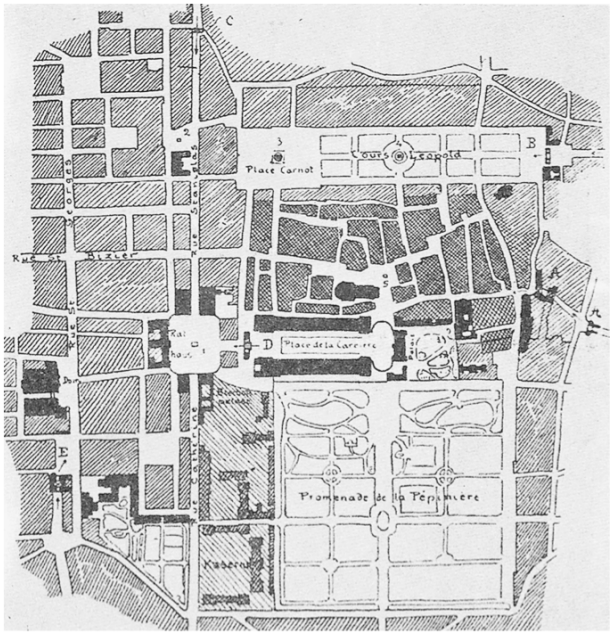


Fig. 28. Nancy. Parte central da cidade depois da abertura das Praças de La Carrière e Stanislas.
Desenho de Stübben

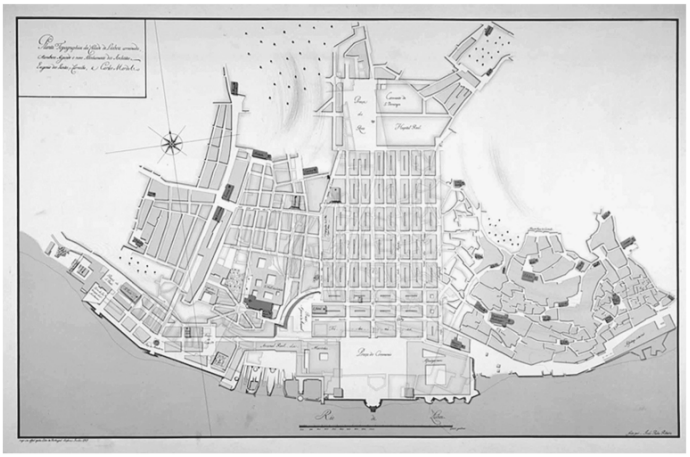


Fig. 29. Lisboa. O Projecto da Baixa Pombalina. Eugénio dos Santos (planta nº 5), 1758

Estas noções decorrem da concepção urbana defendida por Marc-Antoine Laugier, fundada no desenho da cidade por partes que se devem relacionar entre si através de um plano de conjunto articulado[60].

O Plano de Pierre Patte para Paris, realizado em 1765 com base na montagem de parte dos projectos apresentados no âmbito do concurso para o projecto de uma praça dedicada a Luís XV, constitui um exemplo claro destes critérios de variedade morfológica e *policentrismo*, articulados segundo critérios arquitectónicos e normativas capazes de atribuir equilíbrio e coerência formal às intervenções no seu conjunto[61].

Como já atrás aludimos, parece-nos igualmente relevante o facto destes princípios adoptados na concepção urbana da cidade iluminista terem constituído um importante referente para muitas das intervenções e expansões urbanas que se seguiram, de onde se pode destacar o uso da vegetação como elemento-chave na materialização do espaço urbano, denunciando assim adopção da "referência naturalista" como "técnica" específica[62].

Por outro lado, constitui também um dado novo a *abertura* do desenho do espaço público a outras disciplinas artísticas e científicas (como a medicina, as matemáticas e a economia), a que corresponde uma "perda gradual" da "hegemonia" que a disciplina da arquitectura tinha até aí mantido relativamente ao desenho da cidade. Nesta medida, na concepção do espaço público da cidade iluminista, começa a ser "posta em crise" a ideia de espaço público apenas enquanto resultado de uma "modelação espacial" definida fundamentalmente pelo edificado.

---

[60] Admitindo o princípio da pluralidade morfológica e da *metáfora da cidade-bosque* como ponto de partida para a definição da forma urbana, Laugier confere no entanto ao desenho das ruas e das praças um papel vital, ao considerá-los como componentes urbanos principais, capazes de conferir uma estrutura de conjunto e uma forma ao espaço urbano. Marc-Antoine Laugier, Ensayo sobre la arquitectura, Barcelona: Akal, 1999, p. 132, 133.

[61] Importa salientar que uma das características mais marcantes das intervenções urbanas da cidade iluminista será o facto da arquitectura se submeter à *composição urbana*, privilegiando-se o equilíbrio visual do conjunto sobre a formalização do edifício singular, onde, por este motivo, tudo o que diz respeito ao espaço público deve ser regulado pela autoridade pública.

[62] A adopção desta "referência naturalista" como "técnica" específica na materialização do "conceito de espaço público da cidade iluminista" está, como é sabido, intimamente ligado às composições paisagísticas de André Le Nôtre, que marcam um ponto de viragem relativamente aos períodos antecedentes. Sobretudo pelo facto dos parques e dos jardins projectados por Le Nôtre se libertarem do tradicional papel de "elemento auxiliar" e de "embelezamento" ao serviço da arquitectura, passando a constituir-se como componentes dotados de uma certa autonomia na estratégia projectual de renovação da paisagem urbana. Por outro lado, devemos salientar o facto das geometrias e técnicas compositivas utilizadas nos parques (de que Le Nôtre foi sem dúvida pioneiro) terem em muitos casos influenciado o traçado dos novos assentamentos. Seguindo uma via alternativa, esta técnica de desenho (referida à presença de elementos naturais no desenho do espaço público) consolida-se, como sabemos, na construção das *squares* londrinas, que constituem dos primeiros exemplos de "praças" que, de uma forma sistemática, adoptam a presença de elementos naturais como base de composição dos novos sectores urbanos, como sucede, entre outros exemplos, no caso do bairro de Bloomsbury, construído entre 1775 e 1780, ou ainda no caso do Plano da New Town de James Craig em Edimburgo, construído também na segunda metade do século XVIII.

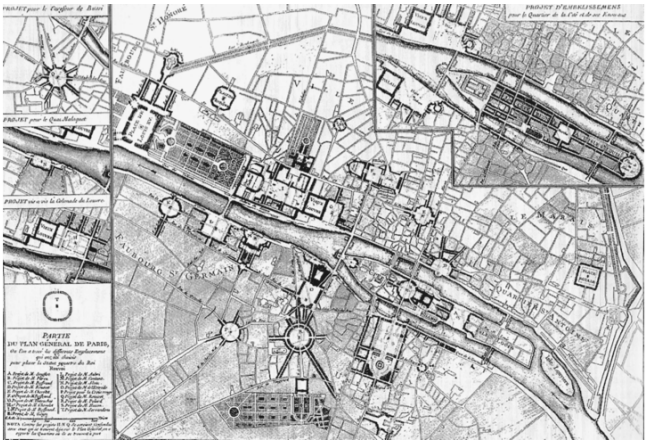
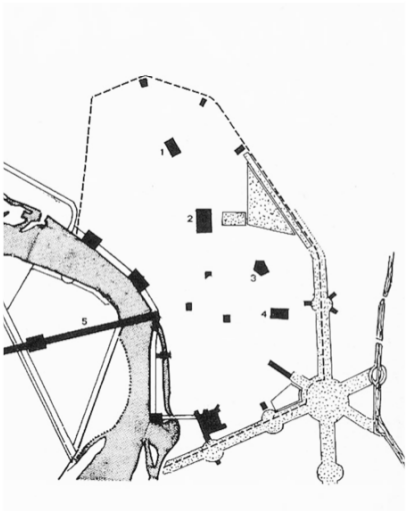


Fig. 30. Paris. Planta de Pierre Patte (1765) integrando as propostas dos participantes no concurso de projectos para a criação de uma praça em honra de Louis XV



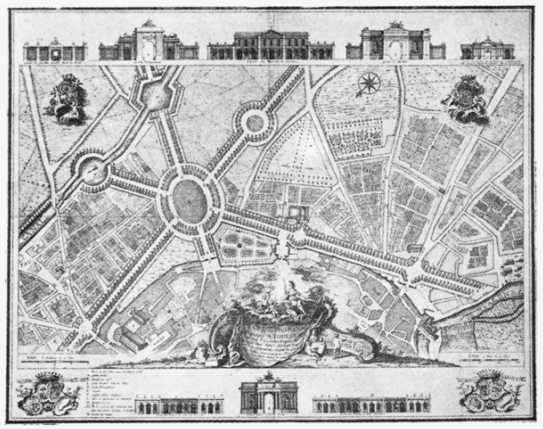


Fig. 31. Toulouse. Esquema das intervenções propostas por Louis De Mondran

Fig. 32. Toulouse. Projecto do *Sistema de Passeios*. Louis De Mondran, 1750

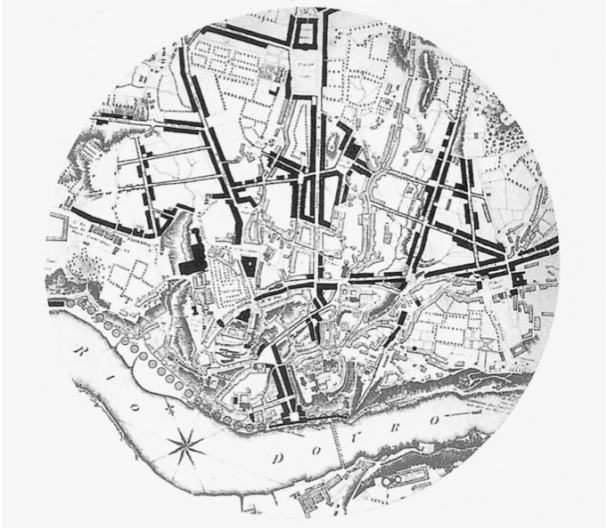


Fig. 33. Porto. *A transformação urbana Almadina*.

Plano de conjunto de obras realizadas nas últimas quatro décadas do sec. XVIII

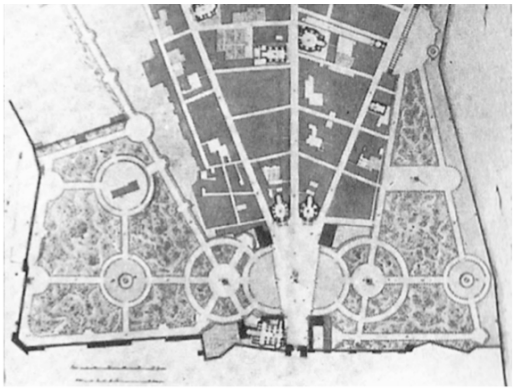


Fig. 34. Roma. Versão intermédia de Giuseppe Valadier para o redesenho da Piazza del Popolo (1810)



Fig. 35. Londres. *The Mall*. St James´s Park (Gravura de H. Roberts, 1751)



Fig 36. Paris. Rue Rivoli (Percier e Fontaine,1803-1806)

O uso da vegetação na materialização do espaço urbano



Fig. 37. Potsdam. Planta do Parque de Sans-Souci (1786)

A influência das geometrias e técnicas compositivas utilizadas nos parques no traçado dos novos assentamentos e no redesenho do espaço público

Será ainda importante salientar que as experiências desenvolvidas neste período antecipam o nascimento do urbanismo moderno, constituindo um importante banco de ensaio que permitirá a abertura do leque de modelos urbanos e a afirmação de posições ideologicamente distintas no que toca ao modo de pensar e desenhar o espaço público e a cidade no século XIX.

O paradigma da *especialização*: *Os espaços públicos como* infra-estruturas na cidade industrial

Tomando como referência o quadro de equilíbrio, de relativa homogeneidade e unidade no modo como se concebiam os espaços (públicos) urbanos na cidade renascentista, barroca ou iluminista, a cidade industrial constitui o marco histórico que nos permite ler com clareza a ruptura, ou passagem de uma realidade urbana mais articulada, para outra que resulta fundamentalmente da sobreposição de novas estruturas físicas sobre aquelas que as antecederam[63]. Neste sentido, podemos afirmar que, a partir deste momento, a noção da cidade como um *palimpsesto* ou *repositório* de diferentes materiais, formas, escalas, tipos e sistemas espaciais de espaço público ganhou ainda mais expressão, reflectindo uma cada vez maior dificuldade de modelar o espaço urbano e de organizar a cidade de um modo global e unitário[64].

A divisão do trabalho e a concentração dos meios de produção, acompanhados da emigração em massa da população para as cidades, não só determina, como é sabido, a separação entre as funções residenciais[65] e laborais, como transforma a cidade num "mercado de trabalho"[66].

---

[63] Paolo Sica, *História del urbanismo: el siglo XIX (vol 1)*. Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local, 1981, p. 27.

[64] Este processo conduz não apenas à mutação física da cidade (e dos seus espaços públicos), como introduz igualmente mudanças importantes na forma como eram entendidas até aqui as esferas do público e do privado nos processos de construção da cidade. Exemplos como a Rue Rivoli (1803-1806) em Paris ou o Regents Park (1811) em Londres, realizados na passagem do século XVIII para o século XIX, antecipam novos mecanismos de construção e novos tipos de controlo sobre o espaço público que, do ponto de vista social, conduziu paulatinamente à "especialização" e "segmentação" da cidade que, como se sabe, teria o seu ponto alto na produção urbana liberal. Neste sentido, a materialização do espaço público e da cidade passa a ser claramente marcada pela influência de uma burguesia pujante, que vê a sua posição reforçada com a revolução industrial, acentuando-se, por outro lado, as diferenças relativamente à classe operária. Este facto traduziu-se em contrastes muito pronunciados no que diz respeito à qualidade urbanística do espaço público e às condições de habitabilidade das novas expansões urbanas que se realizam nesse período, com o objectivo de dar resposta à falta de habitação.

[65] Não podemos ignorar neste contexto os efeitos que a construção massiva de habitação teve na definição da morfologia da cidade, quer através das novas expansões quer através de operações de renovação, cujos reflexos são evidentes na alteração da estrutura, da escala e da imagem dos seus espaços públicos.

[66] A obra do Barão Haussmann entre 1853 e 1870 em Paris não deixa dúvidas quanto ao papel que a cidade desempenha neste novo contexto. Haussmann compreende, como observa Françoise Choay, que a *antiga comunidade* está *morta*, e que é preciso transformar o espaço (público) urbano num instrumento eficaz de *produção e de consumo*. Com este objectivo, Haussmann concebe o "*sistème circulatoire générale*", onde uma via tem apenas uma razão de ser: a *ligação rápida entre dois pontos*. Em 1864, questionando-se sobre qual a *relação municipal que une os dois milhões de habitantes de Paris*, Haussmann afirma: "(...) *Paris é para eles como que um grande mercado de consumo; um imenso estaleiro de trabalho, uma arena de ambição*". Françoise Choay, *Espacements : l'évolution de l'espace urbain en France,* (Ernesto d´Alfonso, ed.), Milano: Skira, 2003, p. 79.

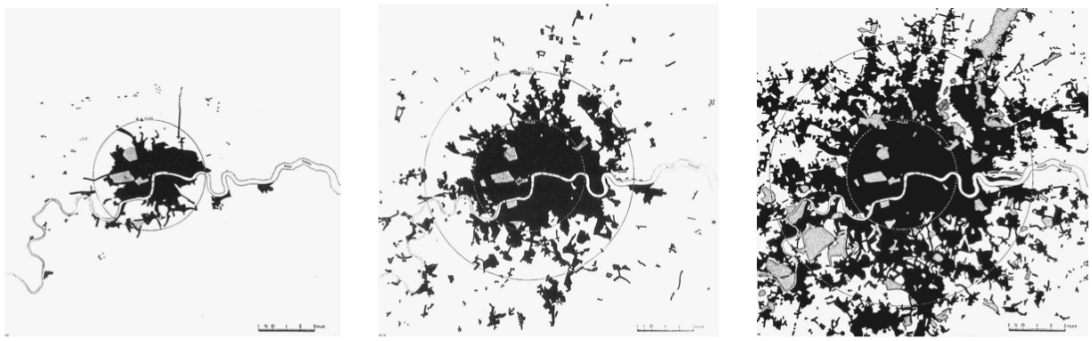


Fig. 38. Londres. A cidade em 1840, 1900 e 1929

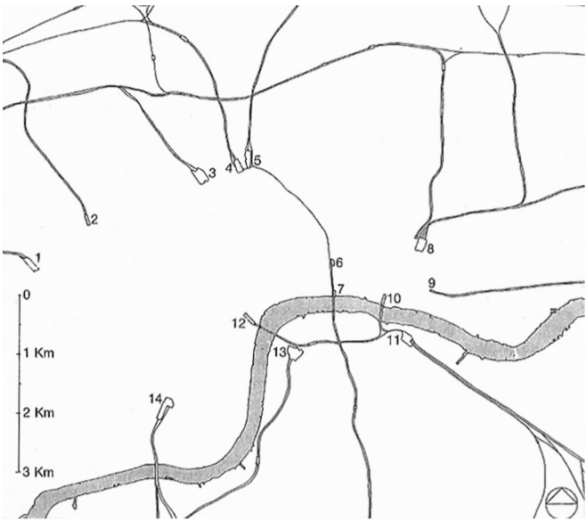


Fig. 39. Londres. Sistema de Linhas e estações de caminho-de-ferro no final do século XIX



Fig. 40. Paris. Obras do Metropolitano na Place Saint-Michel (1907)

Esta circunstância explica o centralismo e o crescimento observado nas grandes cidades europeias ao longo do século XX, apoiado num desenvolvimento extraordinário dos meios de transporte[67], revelando-se o aparecimento do caminho-de-ferro o elemento mais decisivo na definição das novas formas de organização territorial e urbana. Com uma possibilidade de difusão superior ao do transporte fluvial, o caminho-de-ferro surge como uma infra-estrutura dotada de um enorme potencial de transporte de pessoas e mercadorias, constituindo um suporte fundamental ao serviço das modernas lógicas de produção e de consumo, claramente orientadas a novas formas de concentração e de polarização urbana[68].

Com a instalação do caminho-de-ferro no século XIX, assistimos ao início do "rompimento do equilíbrio" que se dá inequivocamente entre a *forma urbana* e a *infra-estrutura*, até aqui entendida como elemento estruturador e de articulação do espaço urbano, resultando no *estilhaçar* da cidade compacta, onde esta se confronta, não pela primeira vez, embora de uma forma definitiva e quotidiana, com o seu território envolvente. No que diz respeito às transformações operadas nos espaços centrais da cidade (quer do ponto de vista da sua disposição física, quer no que diz respeito à estrutura organizativa), o aparecimento da estação - que se transforma no novo *lugar central* da cidade - representa um facto novo e marcante na vivência e redefinição dos espaços públicos da cidade do século XIX. Em seu redor congregaram-se muitos dos equipamentos de distribuição, os grandes armazéns, os hotéis e os restaurantes, os bancos, etc., conduzindo assim ao surgimento de uma polaridade alternativa entre a estação (à qual estava normalmente associada uma praça importante) e o "antigo centro", assistindo-se aliás, em muitos casos, à criação de um novo eixo viário, com o objectivo de estabelecer a ligação entre estes dois pólos.

Esta *mudança de paradigma* (associada à importância crescente da mobilidade e à especialização funcional) traduz-se de forma directa no modo como os (novos) espaços públicos organizam a cidade, podendo ler-se de forma muito evidente no papel que os sistemas e as infra-estruturas de mobilidade passam a desempenhar no espaço urbano .

A anterior lógica, presente nas intervenções pontuais e na requalificação parcial dos tecidos urbanos, levada a cabo com objectivos essencialmente estéticos, dá lugar, a partir deste período, a intervenções mais globais, que entendem a metrópole industrial emergente como uma *cidade-máquina*, onde as infra-estruturas técnicas assumem uma importância hierárquica até aqui impensável. Deste ponto de vista, a forma da cidade e as suas arquitecturas passam a subordinar-

[67] A circulação, observa Choay, torna-se assim, definitivamente, no elemento que dá sentido ao espaço (público) urbano, que perde desta forma a carga semântica e a "*vocação informativa*" que detinha na *cidade pré-industrial.* Françoise Choay, *Espacements : l'évolution de l'espace urbain en France,* (Ernesto d´Alfonso, ed), Milano: Skira, 2003, p. 88.

[68] A maior rigidez do caminho-de-ferro face à via reflectiu-se no entanto num desenvolvimento urbano desigual. Deste modo, a presença do caminho-de-ferro criou barreiras urbanas de grande significado, ora excluindo sectores inteiros de cidade, ora impulsionando a valorização de outros, determinando, por outro lado uma ou mais direcções prevalentes do crescimento urbano, revelando-se, em muitos casos, como é sabido, um elemento decisivo na organização das novas periferias industriais.

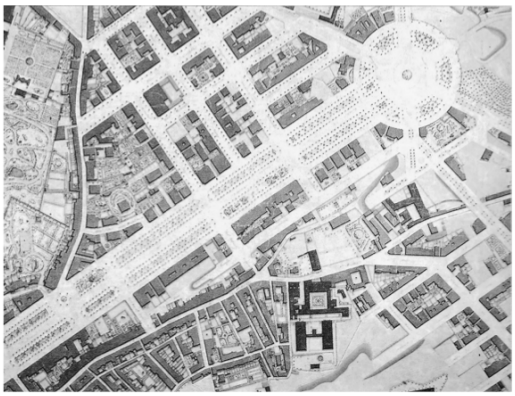


Fig. 41. Lisboa. Avenida da Liberdade. *Levantamento de Lisboa* (1911)



Fig. 42. Lisboa. Avenida da Liberdade. Fotografia do início do século XX



Fig. 43. Barcelona. Gran Via. Década de 1930



Fig. 44. Paris. Vista dos *Champs Elysées* em finais do século XIX

-se claramente à forma do espaço público, em especial ao traçado viário, assistindo-se consequentemente à dilatação da escala das vias, das parcelas e dos edifícios, o que altera também de forma radical e irreversível a natureza das relações sociais de proximidade característica da cidade pré-industrial. No contexto destas transformações que afectam o significado e a forma do espaço público (bem como as relações sociais que nele têm lugar, reflectindo a pretendida separação entre trabalho produtivo e tempo livre que nasce com o sistema capitalista[69]), é sintomática a importância que os jardins e os parques adquirem, consolidando-se este último como o espaço público por excelência.

A importância específica do parque identifica-se de forma genérica (mas em particular no seio da cultura burguesa) com as actividades que se opõem ao "*momento produtivo*", como a contemplação, o movimento em liberdade e o recreio, nas suas múltiplas formas. O parque constitui-se assim como um "grande intervalo" no contínuo da cidade; onde a natureza se expressa *"(...) como depositária de todas as formas orgânicas primitivas e das tendências que se opõe à redução do ciclo vital do homem operada pelo capitalismo (...)"*[70], mas também como meio de educação moral da classe trabalhadora e como factor de coesão da vida familiar. Para esta reivindicação da dotação de parques públicos (e de outros espaços abertos para as cidades de maior dimensão) pesou, como é sabido, a consciencialização por parte das autoridades públicas da necessidade de dar respostas aos problemas de saúde pública geradas pelo impacto negativo que o *impulso urbanizador* havia provocado.

Não causará portanto estranheza, o facto daquele que é geralmente apontado como um dos primeiros parques construídos de raiz (por decreto parlamentar de 1843) destinado ao *uso livre do público* - o Birkenhead Park, da autoria de John Paxton, se localize numa zona suburbana da cidade de Liverpool[71].

Simultaneamente, dando sequência ao que de uma forma mais elitista vinha sendo desde o século XVII a progressiva abertura dos parques reais ao domínio público, assistimos nas primeiras

---

[69] Como refere Paolo Sica, "(...) *esta concepção ético-prática do sistema capitalista, fundada no consumo do tempo livre, entra na composição da cidade industrial como invenção e apropriação dos grupos sociais, como oferta de mercado da indústria do espectáculo, como desfrute da cidade fora dos ritmos do trabalho e como conjunto de políticas urbanas*". Paolo Sica, *História del urbanismo: el siglo XIX* (vol. 2º), Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local, 1981, p. 1053.

[70] Idem, ibidem, p. 1058.

[71] A influência do Birkenhead Park revelou-se um pouco por toda a Europa e Estados Unidos (assistindo-se ao surgimento de um significativo número de parques construídos de raiz), sendo aliás normalmente apontado como uma das principais referências e modelo na concepção dos parque de Frederick Law Olmsted que o visita em 1850 (elogiando as qualidades deste parque na sua obra *Walks and Talks of an American Farmer in England*, apontando-o como um modelo a seguir). Como refere Paolo Sica, a importância do parque de Birkenhead, no contexto da história da cidade e do espaço público, resulta não apenas do facto deste ser o primeiro parque que nasce como consequência de um decreto parlamentar, mas também porque traz inovações técnicas importantes, como a especialização dos percursos e das funções (propondo-se pela primeira vez uma espécie de parque de diversões para o desfrute do tempo livre), devendo ainda destacar-se a forma mais orgânica e articulada como se insere na estrutura urbana de conjunto.



Fig. 45. Londres. O Hyde Park em 1858

A progressiva abertura dos parques reais ao domínio público

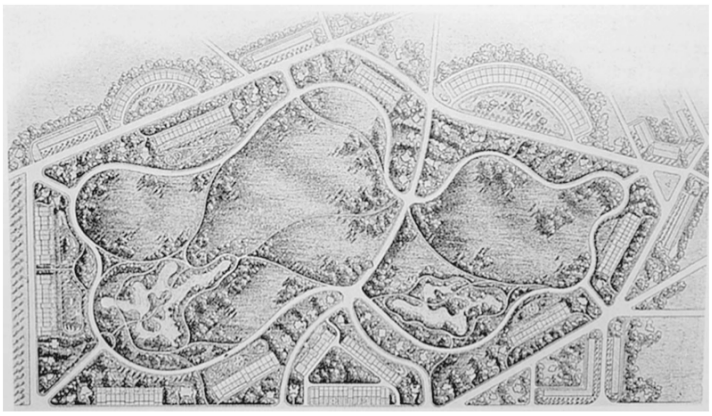


Fig. 46. Liverpool. Birkenhead Park. John Paxton, 1843

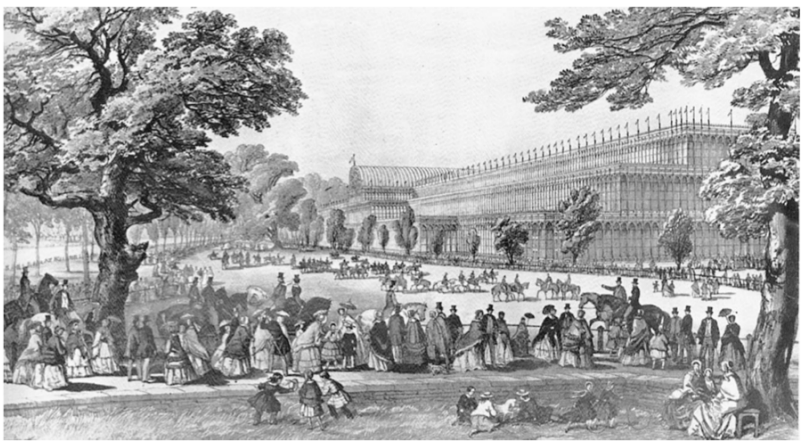


Fig. 47. Londres. Chrystal Palace. John Paxton, 1851



Fig. 48. Paris. Champs de Mars. Exposição de 1889



Fig. 49. Paris. Champs de Mars. Exposição de 1889



Fig. 50. Paris. Passage de L´Opéra (1821)



Fig. 51. Milão. Galeria Vittorio Emanuele II (1865-1877)

décadas do século XIX à adaptação e conversão efectiva destes espaços a um uso público (como é o caso do St. James´s Park em Londres, que abre ao público em 1828, depois de obras de renovação).

Para além do aparecimento do caminho-de-ferro e das adaptações que se observam no desenho e formalização dos principais tipos de espaço público, o aparecimento de uma série de equipamentos colectivos ajuda também a compreender as transformações que se operam quanto à forma de entender e projectar o espaço público urbano e a cidade no século XIX.

Referimo-nos ao papel que as grandes exposições desempenham na transformação da forma de experimentar a cidade e os seus espaços públicos, e em particular no modo como em alguns casos influenciaram o crescimento de alguns sectores de cidade ou como foram capazes de cristalizar malhas e lugares urbanos conferindo-lhes uma forma mais definitiva.

Sendo inúmeros os exemplos que se poderiam apontar entre as várias exposições que se realizam a partir da segunda metade do século XIX, julgamos que a Exposição de Paris de 1889 constitui um caso revelador de uma nova identidade simbólica e funcional que o espaço público adquire e da capacidade estruturadora que podia estar associada a estes novos sistemas espaciais, concebidos no contexto das exposições. Para além do impacto gerado pelas duas extraordinárias arquitecturas de ferro que Gustave Eiffel concebeu para esta exposição (semelhante àquele causado pela estrutura de ferro e vidro concebida por John Paxton na Exposição de 1851), estamos, no caso da Torre Eiffel (que marcava a entrada principal da exposição), perante um novo tipo de *objecto urbano*, que em certo sentido revolucionaria o modo como até aqui a cidade era percepcionada e interpretada, e que naturalmente se estendia aos seus espaços públicos (não apenas pela presença que assume à época no *skyline* da cidade de Paris, mas também pelas novas possibilidades que abre para uma nova visão e usufruto do espaço urbano[72]). Este período da história da cidade, plasmado numa nova condição urbana, está assim intimamente ligado ao nascimento da urbanidade e da cidade, tal qual as entendemos na actualidade, em que a (grande) dimensão, o movimento, a transitoriedade, a impessoalidade e a diversidade são os atributos que melhor a qualificam.

Associada à urbanidade, podemos muito claramente destacar a heterogeneidade como factor ele próprio gerador dessa mesma urbanidade. A heterogeneidade do espaço urbano, plasmada na co-existência de diferentes escalas, linguagens e programas do edificado, mas também nos próprios espaços públicos, constitui um dos traços característicos da cidade do século XIX, distinguindo-a assim, do ponto de vista formal e funcional, das cidades renascentista, barroca e iluminista.

[72] Estima-se que cerca de 4 milhões de pessoas terão subido até ao ponto mais alto da Torre Eiffel durante o período em que a exposição permanece aberta, o que ilustra bem o impacto e a curiosidade que a presença desta nova estrutura teve à época.

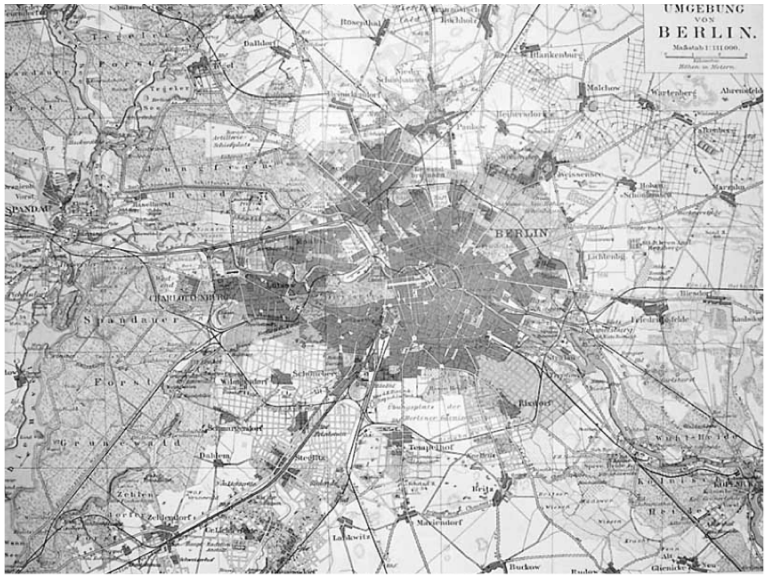






Fig. 52 a Fig. 54. Berlim. Planta, *vista* e fotografia (Alexander Platz) na passagem do séc. XIX para o séc. XX

A cidade do séc. XIX: centralidade, mistura de funções e mistura social num espaço limitado

Apesar da escala e do impacto das transformações a que assistimos ao longo do século XIX, Georg Simmel associa ainda esta *nova condição urbana* a uma determinada "forma" e "imagem" de cidade, que a seu ver continha três características fundamentais: *centralidade*, isto é, articulação urbanística e funcional entre centro e periferia; *contraposição relativamente ao campo*, do qual se distinguia com clareza (o que pressupunha a existência de limites claros); *mistura de funções e mistura social num espaço limitado*[73].

Parece, pois, haver nesta "descrição de cidade", elementos que nos permitem reconhecer, no final do século XIX, uma ideia relativamente precisa de cidade (quanto à sua forma e estrutura), fundada essencialmente na existência de um centro e na existência de limites que permitiam reconhecer o que se considerava externo a esse núcleo, mas que dele dependia.

Esta *imagem* corresponde, em certo sentido, à descrição de uma realidade urbana que contém ainda alguns traços da cidade pré-industrial, na medida em que esta se constitui ainda como um *organismo* que, mesmo sofrendo rupturas e efeitos de expansão e dilatação importantes, ao nível da imagem e morfologia dos seus componentes principais, denota (ainda) a presença de elementos que a estruturam e lhe conferem urbanidade[74].

É seguramente na vitalidade identificável num núcleo histórico "bem definido", ao qual corresponde por sua vez uma densidade elevada da sua edificação e uma mistura de usos e de actividades, que associamos normalmente a *forma da cidade europeia*, dita *tradicional* ou *canónica*. Nesta cidade compacta e contínua, podemos ainda reconhecer e distinguir os tipos essenciais de espaço público, de onde se destacam as praças centrais, as ruas e os jardins que desde a Antiguidade organizaram as cidades; e onde podemos ainda reconhecer um significado urbanístico claro dos seus espaços públicos, enquanto componentes de um sistema urbano (hierarquizado e centralizado) com limites que nos permitem referirmo-nos a um *fora* e a um *dentro* da cidade.

Julgamos portanto poder afirmar que, apesar dos efeitos de dilatação e diversificação que os seus espaços públicos sofrem, a cidade do final do século XIX é ainda dotada de uma *forma e de uma estrutura*, que advém precisamente da existência de um sistema de espaços públicos que estruturam e guiam o seu crescimento e lhe dão limites, conferindo-lhe uma forma (legível) e um carácter distintivo, funcionando ainda como suportes essenciais das actividades que se desenvolvem na cidade.

---

[73] Georg Simmel, *El individuo y la libertad : ensayos de crítica de la cultura*, referido por Daniel Innerarity em *El Nuevo espacio público*, Madrid: Espasa-Calpe, 2006, p. 108.

[74] Será interessante recordar a este propósito, que, mesmo estando as intervenções de Haussmann ligadas à imagem do "grand demolisseur", o caso de Paris é a este nível sintomático da intenção de manter e até potenciar a estrutura urbana *pré-industrial*. Recorde-se a este respeito a afirmação do Hôtel de Ville como o centro da nova estrutura metropolitana, a manutenção da densidade e continuidade urbana, baseada na uniformidade das fachadas dos *immeubles rapport*.



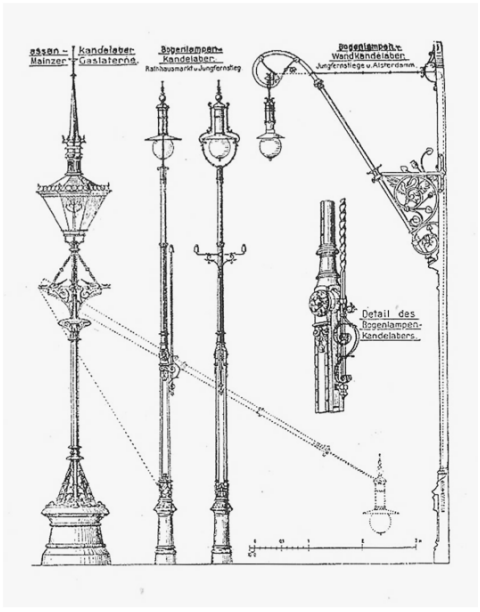


Fig. 55. Paris. Postes de iluminação

Fig. 56. Hamburgo. Vários tipos de postes de iluminação

O desenho dos componentes do espaço público a partir de um léxico baseado na serialidade



Fig. 57. Paris. Mobiliário urbano e arborização em frente ao teatro de L´Ambigu. Paris, 1874

O espaço público como cenário de uma nova urbanidade

Este entendimento é também expresso por Françoise Choay quando defende que, se designamos por urbanidade *"o ajuste recíproco entre uma forma de tecido urbano e uma forma de convivência"*, as profundas alterações que se podem observar neste período da história da cidade relativamente ao espaço público, não nos permitem falar do desaparecimento ou fragmentação da urbanidade. Segundo Choay, a *nova urbanidade* que se produz no século XIX (da qual as intervenções de Haussmann, entre outras, constituem um bom exemplo) foi capaz de inserir no tecido urbano uma estrutura de escala mais reduzida, constituída por um mobiliário urbano diversificado, concebido e executado com esmero, bem como pela arborização e outros elementos vegetais, transformando os passeios e os jardins num "*teatro de relações sociais inéditas"*, decididamente mais "*aleatórias, anónimas e cosmopolitas*"[75].

Segundo esta autora, estamos perante uma "forma nova" de conceber os espaços públicos, segundo a qual os seus componentes, de uma forma geral, se submetem a princípios gerais e a um léxico (que se traduz numa certa uniformidade e serialidade), sem se abdicar da individualidade e de uma caracterização morfológica precisa e diferenciada, no interior de um ordenamento hierarquizado do sistema de espaço público[76].

Neste sentido, independentemente das mudanças profundas que o capitalismo industrial provocava nas estruturas sociais e económicas e culturais, o controlo do desenho e da forma do espaço público continuava a ser, na passagem do século XIX para o século XX, um factor fundamental para a garantia da beleza, coerência e unidade, quer das novas partes da cidade, quer das intervenções realizadas nos limites consolidados da cidade[77].

Este entendimento não só está indubitavelmente presente em muitos dos *manuais de urbanismo* desta época[78], como pode também ser apreciado em diversos exemplos concretizados neste período, de onde se destaca o plano original de Cerdà para Barcelona (1859). Neste caso vemos claramente reflectida a preocupação pelo controlo da geometria e da hierarquia no desenho do traçado dos espaços livres (assim como a caracterização dos seus componentes e do território que lhe serve de suporte), bem como as regras de implantação e a volumetria da edificação que o definem, implicando assim o desenho do espaço público na evolução e transformação futura da cidade.

---

[75] Françoise Choay, "Nueva Babel. El reino de lo urbano y la muerte de la ciudad ", *Arquitectura Viva*, n.º 35 (1994), p. 16.

[76] Idem, ibidem, p. 16.

[77] Importa a este respeito salientar que, embora o conceito de Cidade-Jardim se tenha convertido, a partir da última década do século XIX como um dos modelos alternativos à *cidade tradicional*, a verdade é que, no que diz directamente respeito à questão do espaço público, aquele modelo se revelou relativamente incapaz de resolver, entre outros problemas, seja a questão da (in)definição dos limites entre o público e o privado, seja a questão da continuidade e hierarquia simbólica do sistema de espaços livres.

[78] Entre os manuais mais importantes deste período contam-se *Elements et théorie de l´architecture* de Julien Guadet (1902), *Der Stadtebau nach seinen Kunstlerischen* de Camillo Sitte (1889) e *Der Stadtebau* de Josef Stübben (1890).

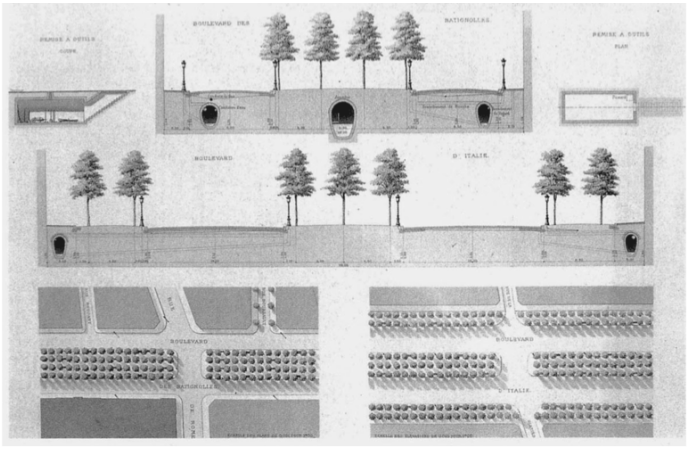


Fig. 58. *Les Promenades de Paris* (Plantas e perfis do Boulevard des Batignolles e do Boulevard D´Italie). Adolphe Alphand, 1867-1873

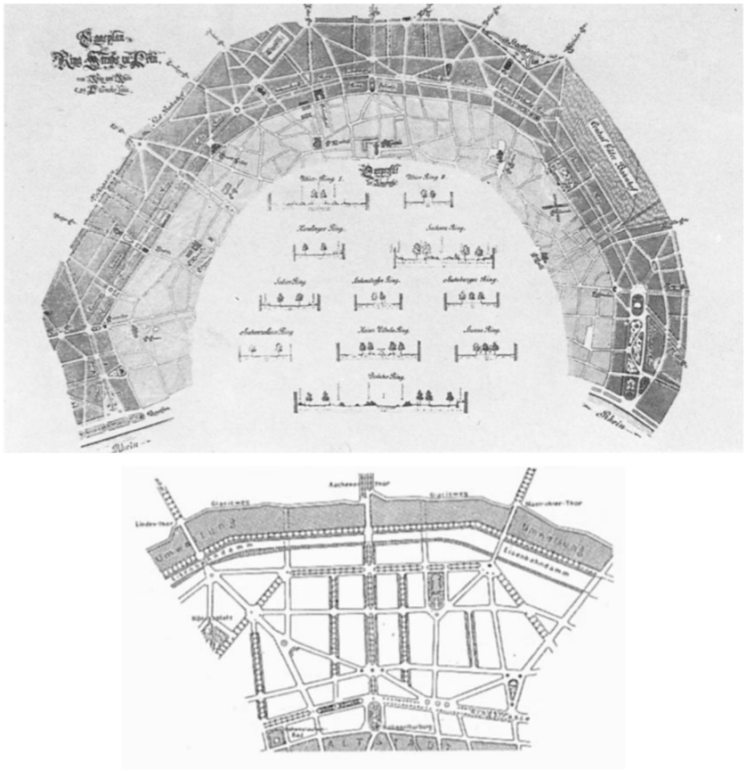


Fig. 59. Colónia. *Plano de Stübben*. Planta de conjunto e detalhe, 1881

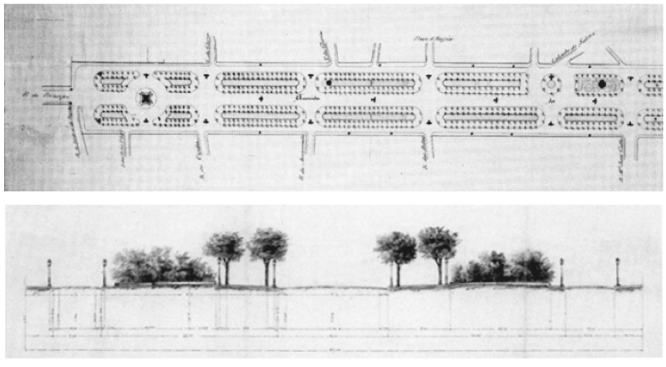


Fig. 60 e Fig. 61. Lisboa. *Planta de arborização da Avenida da Liberdade*. Planta de conjunto e perfil, 1903



Fig. 62. Barcelona. Plano para o *ensanche*. Ildefons Cerdà,1859

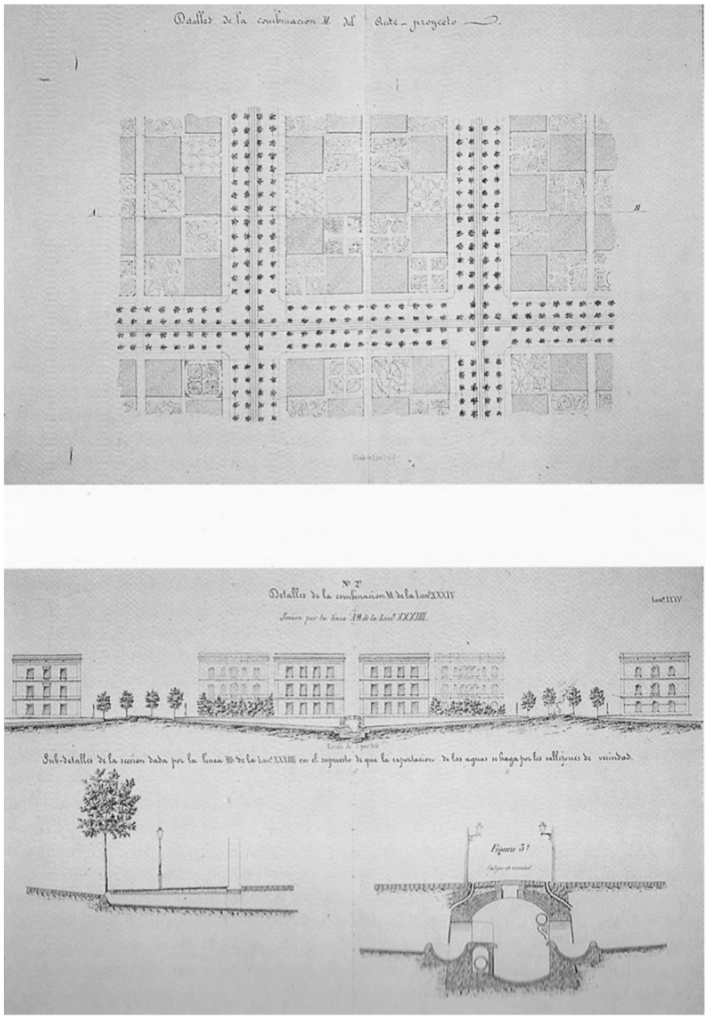


Fig. 63 e Fig. 64. Barcelona. Planta, perfis do *Ante-Plano* de Cerda para o *ensanche*.
Ildefons Cerdà, 1855

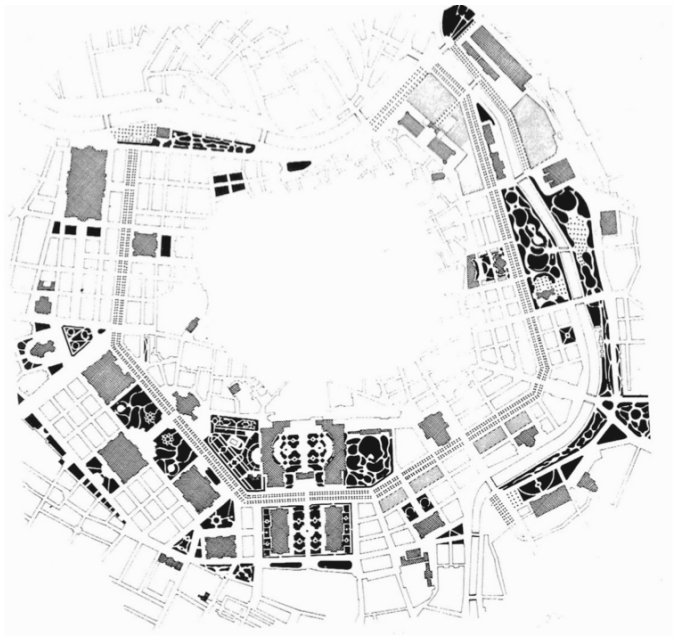
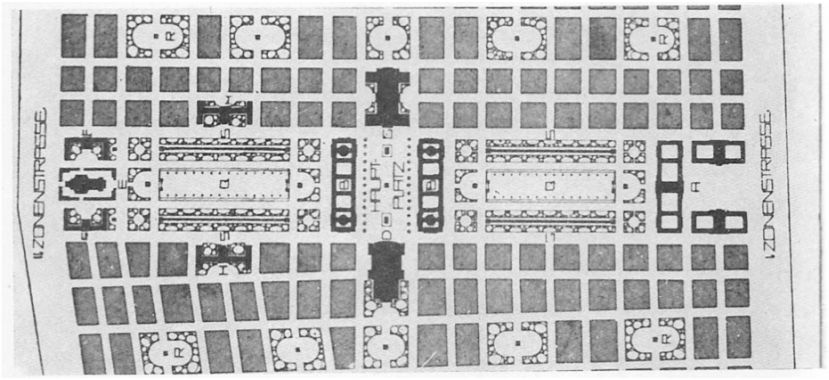


Fig. 65. Viena. Esquema geral do *Plano do Ring*,1859-1872

(em branco os edifícios privados, a cinza os edifícios públicos e a negro zonas verdes)



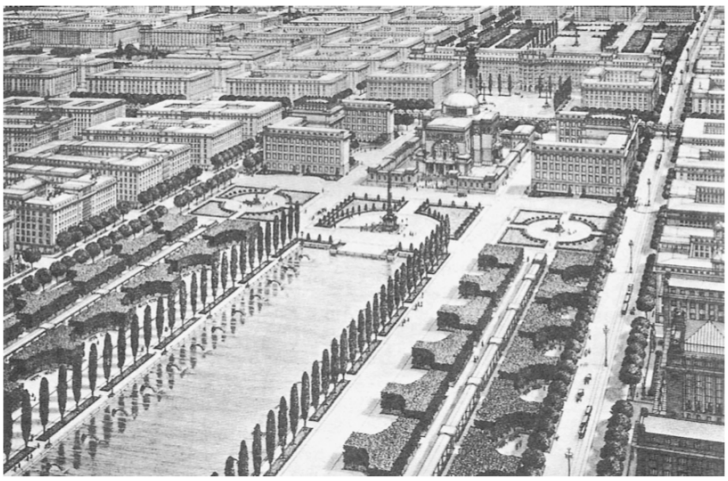


Fig. 66 e Fig. 67. Viena. Planta de implantação e vista aérea da zona central do Bairro XXII

(publicados em *Die Grossstadt*). Otto Wagner, 1911

Embora assumindo à época um paradigma de ruptura (que motivou uma ampla discussão teórica que opôs Camillo Sitte a Otto Wagner), julgamos que a preocupação pelo controlo da forma da cidade a partir do desenho do traçado dos espaços livres está também presente no Plano do Ring de Viena de L. Forster (1859). Abrindo uma nova perspectiva sobre o papel que o espaço público pode desempenhar no contexto de uma realidade urbana mais aberta e de transição, a novidade deste exemplo quanto à forma de pensar e conceber o espaço público traduz-se não tanto na forma que os diferentes espaços públicos adoptam e no modelo urbano que o orienta, mas sobretudo na mudança de paradigma que propõe quanto ao modo de entender *as necessidades funcionais e circulatórias em particular e quanto ao valor* estratégico que o espaço público pode assumir, por exemplo, na articulação entre partes de cidade distintas (a cidade histórica e os subúrbios). Podemos assim, neste caso, ver reconhecido (à imagem dos exemplos da *Place Louis XV* ou mesmo de Nancy, anteriormente referidos) um protagonismo indiscutível na re-urbanização de um sector de *grande centralidade*, permitindo-lhe não apenas guiar as intervenções dos promotores privados, como assumir uma visibilidade que resulta da *exaltação do espaço horizontal*: "*O espaço livre já não serve como cenário para fazer ressaltar os edifícios que o dominam, mas pelo contrário, utilizam-se os edifícios para exaltar o espaço horizontal*[79]".

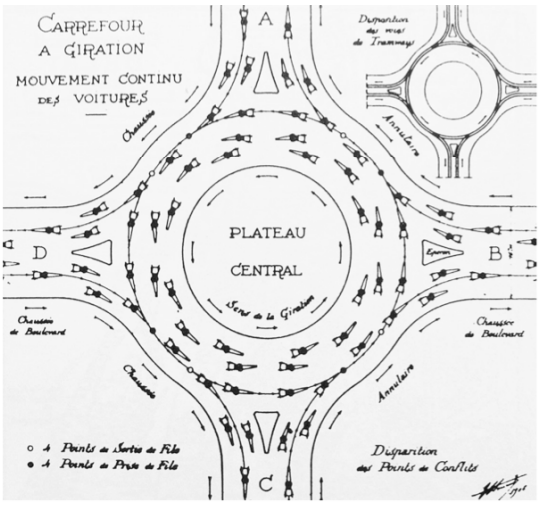
A re-conceptualização do espaço público na cidade do Movimento Moderno

Ainda que nos exemplos atrás citados (Plano de Cerdà para Barcelona e de Forster para Viena) a questão da circulação mecânica na cidade tenha sido claramente antecipada, sendo objecto de um tratamento e controlo específico do ponto de vista do projecto do espaço público, não podemos, no entanto, deixar de reconhecer os efeitos que o aparecimento do caminho-de-ferro e posteriormente do automóvel (no final do século XIX) provocam na cidade.

A introdução do automóvel será sem dúvida um facto marcante e revolucionário na expressão e organização do espaço público, sendo apontado como a razão próxima da "erosão" e "perda de significado"[80] que o espaço público e a cidade sofrem ao longo de todo o século XX, influenciando,

[79] Francisco Javier Monclús Fraga; José Luís Oyón Bañales, *Elementos de composición urbana*. Barcelona: Edicions UPC, 1998, p. 30.
A constatação desta importância do espaço público no contexto deste plano, traduz-se também no facto das obras que se realizaram na sequência da elaboração do plano, terem permitido a este sector vital da cidade de Viena dotar-se de equipamentos colectivos (que correspondem a 60% da superfície total do plano) e espaços públicos (que correspondem a 20% da superfície total do plano) que ao mesmo tempo lhe conferiram uma estrutura urbana que, como se veio a confirmar, se revelou fundamental no desenvolvimento posterior da cidade.

[80] A ideia de que a cidade adquire uma função particular - a de permitir o movimento - entendido como um direito absoluto de um indivíduo, em que o automóvel é o instrumento lógico para exercer esse direito, torna, segundo Richard Sennett, as ruas em *espaços insignificantes*, perdendo os seus espaços públicos por isso qualquer *significado experimental.* No entanto, para este autor, mais grave para do que o próprio movimento em si, será o esvaziamento de significado que *o meio* terá neste caso, causando consequentemente o isolamento social produzido pela visibilidade que os demais têm de um indivíduo. Richard Sennett, *El declive del Hombre Público*, Barcelona: Peninsula- ediciones 62, 1974, p. 24.



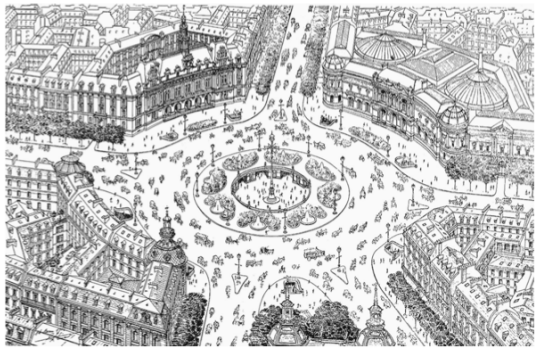


Fig. 68. Fig.69. Esquema do *carrefour à giration* e Vista do *Carrefour à giration des grands boulevards*. Eugène Henard, 1906



Fig. 70. *A cidade de Nova Iorque no futuro*, ilustração de 1913

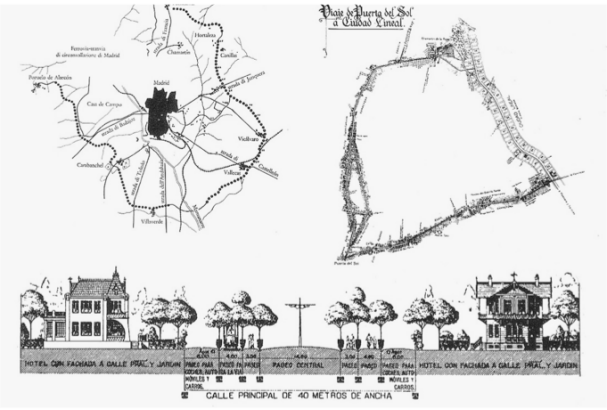


Fig. 71. *A cidade Linear.* Esquemas e perfil. Soria y Mata, 1913

por outro lado, de forma definitiva, a imagem e a forma da cidade e a evolução das tipologias dos seus espaços públicos deste período em diante[81].

A circulação de veículos mecânicos, designadamente de automóveis, passa não apenas a constituir-se a partir de então como um factor incontornável no desenho do espaço público, (condicionando inclusivamente o próprio movimento e comportamento dos peões na cidade, que se pretendia ordenado e subserviente relativamente à circulação mecânica[82]), como está também na base de muitas das utopias urbanas que marcam o fim do século XIX e início do século XX.

Contudo, será o aparecimento da auto-estrada (a partir dos anos 30 na Alemanha e EUA), substituindo o caminho-de-ferro como a infra-estrutura fundamental de organização do território, que estabelece ou potencia as formas de urbanização extensiva que marcam a segunda metade do século XX. A generalização das vias rápidas, acompanhada da implementação de novos sistemas e infra-estruturas da mobilidade, é, como veremos, decisiva para a compreensão das profundas "mutações" que a cidade e os seus espaços públicos sofrem a partir deste período.

Porém, não será menos verdade que estas alterações decorrem igualmente de uma redefinição ideológica que pode observar-se no campo da arquitectura e do urbanismo nas primeiras décadas do século XX, relativamente à forma como passam a materializar-se estas estruturas físicas.

A mudança de paradigma está sobretudo associada a uma ruptura na forma de pensar a cidade e projectar o espaço público (que podemos ver reflectida na enorme dilatação e especialização que o sistema de espaços livres sofre), que tende a eliminar uma concepção de espaço público que se traduzia anteriormente na composição integrada de espaços de diferente natureza; nesta concepção, diluíam-se as separações entre as partes e funções distintas da cidade, e favorecia-se a articulação, a continuidade e a fluidez espacial no interior de um sistema de espaços abertos delimitado (e portanto legível), dotado de uma escala, de uma forma e de uma estrutura espacial coerente e articulada.

Pode afirmar-se que o (novo) paradigma que se forma nas primeiras décadas do século XX (e que dominará em particular na segunda metade) constitui a negação desta concepção integrada[83],

---

[81] O aparecimento do automóvel não apenas suscita a introdução de novos espaços de circulação mecânica segregada (como as *parkways* nos EUA), como provoca mudanças importantes na fisionomia da cidade (ao banalizar-se o aparecimento dos postos de gasolina e o uso da sinalética e do asfalto como revestimento das ruas, etc., que passam a constituir-se como elementos comuns na paisagem urbana). Estas alterações provocadas pela introdução do automóvel consolidam definitivamente o entendimento do espaço público enquanto *infra-estrutura* técnica que incorpora toda uma série de componentes que vão desde as redes de abastecimento e drenagem de esgotos às galerias subterrâneas do metropolitano, aos postes de iluminação, etc.

[82] Edward Relph, *A Paisagem Urbana Moderna*, Lisboa: Edições 70, 1990, p. 78.

[83] Como sabemos, existem excepções a este paradigma dominante, que se constituíram como exemplos de construção de cidade, que assumindo os valores e linguagem do Movimento Moderno foram capazes de conferir ainda ao espaço público uma vocação urbanística inequívoca. Entre estes exemplos contam-se designadamente os *siedlungen* construídos nos anos 20 e 30 do século XX na Alemanha ou ainda intervenções mais pontuais como o projecto do centro cívico de Seinajoki (1952-1959), de Alvar Aalto.





Fig. 72. Chicago. Michigan Avenue Bridge (início do século XX)

Fig. 73. Paris. *Trafic parisien, Place de l´Étolie.* Fotografia de Germaine Krull, 1926

O controlo formal das infra-estruturas no desenho do espaço público e da cidade



Fig. 74. Boston. Construção de *auto-estrada urbana* na década de 50 do século XX

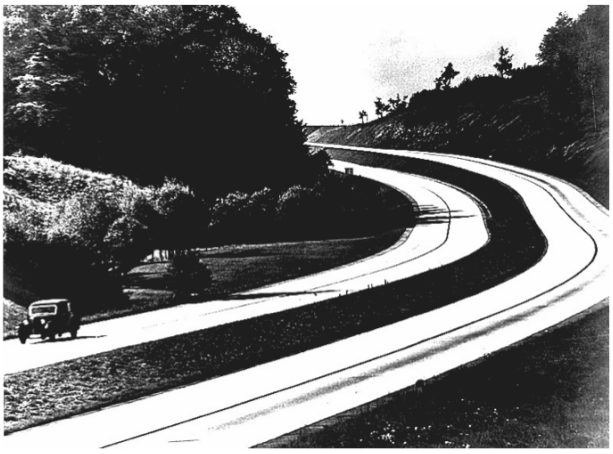


Fig. 75. Alemanha. O aparecimento da *auto-estrada*. Anos 30 do século XX

prevalecendo consequentemente a separação, a especialização, a descontinuidade (quer funcional quer morfológica) entre as partes constituintes da cidade, cabendo desde então ao espaço público um papel secundário, quer na estruturação da forma urbana, quer enquanto suporte significante para as diversas práticas sociais e culturais que anteriormente ocorriam de forma articulada no espaço público.

Na base desta *redefinição ideológica* que afecta o entendimento do espaço público, talvez o facto mais determinante seja a *eliminação da rua corredor*, entendida nos períodos anteriores da história da cidade não apenas como um elemento determinante na afirmação da urbanidade, como também na estruturação e na articulação da rede de espaços públicos da cidade compacta. Por outro lado, a esta *negação da rua corredor* corresponde, num movimento inverso, a valorização do parque enquanto tipologia mais autónoma de espaço público, constituindo-se definitivamente como o espaço de *fruição colectiva, livre e democrática* da cidade, e de *interacção estética* entre homem, cidade e natureza[84].

Ou seja, a *transformação* do conceito de espaço público por parte do movimento moderno, não está tanto na sua negação enquanto matriz das actividades colectivas, mas sim na atribuição aos novos espaços abertos da cidade de um papel seleccionado e exclusivo, com o objectivo de refundar a vida urbana - libertando-a do *caos e da alienação* - "colocando" o indivíduo no "centro das preocupações urbanísticas"[85].

---

[84] Neste contexto, devemos referir o importante papel que o conceito de *cidade-jardim* idealizado por Ebenezer Howard tem como proposta que visava justamente refundar a vida urbana através de um projecto de cidade assente num modelo "urbano" radicalmente distinto. A *garden city* de Howard, teorizada em *Tomorow, a Peacefull Path to Real Reform* (1898), surge neste contexto como resposta *global* ao espaço da "alienação" e do "caos" gerado pela cidade industrial, onde, com base em princípios cooperativos, o homem poderia atingir (de novo) uma integração harmónica e orgânica do individuo com o meio social e natural onde se insere.
Devemos no entanto sublinhar que, sendo Howard um reformador social, a este modelo de cidade por ele proposto não correspondem soluções desenhadas, mas antes diagramas que visavam, antes de mais, fixar fluxos e as actividades em aglomerações finitas de reduzidas dimensões, sustentada num conjunto relativamente complexo de mecanismos territoriais e financeiros. Julgamos, contudo, que este diagrama contém princípios de estruturação cuja concretização não deixa de implicar uma consideração distinta das formas e tipologias de espaço público (designadamente no que diz respeito ao modo como se previa a organização do centro, que consistia num amplo espaço aberto rodeado de edifícios cívicos, ou ainda quanto ao modo como se concebia o sistema de interligação das várias cidades que através de uma rede ferroviária gravitariam em torno de uma cidade central).

[85] Não será por acaso que o conceito metafórico da *Ágora Natural* proposto por F. Olmsted para o Central Park (e outros projectos posteriores) constitui uma referência determinante para a concepção do (novo) "espaço público" a partir das primeiras décadas do século XX. No Central Park podemos encontrar um "novo modelo" de espaço público, que se materializa como âmbito específico e autónomo relativamente ao edificado, ou seja, como um *espaço livre,* objecto de um tratamento formal diferenciado e portador de uma carga semântica e programática distinta. Será importante relembrar, a este propósito, que é na cidade iluminista que se desenvolvem e consolidam alguns dos tipos e modelos de organização de "espaço aberto" de "perfil paisagístico" (que se generalizaram como âmbitos privados de fruição do espaço exterior), e que dão posteriormente origem aos primeiros parques (verdadeiramente) públicos no século XIX, explorando novas escalas, novos objectivos programáticos, e um novo papel estratégico, que suscita uma nova forma de olhar e de habitar e projectar o espaço público, construído com um fim especifico de fruição e de encontro, aberto à generalidade dos cidadãos.

Le Corbusier e o problema do (desenho do) espaço público na cidade do Movimento Moderno

Estando conscientes das diferentes vias de interpretação e das diferentes materializações e modelos urbanos que se geram no seio do Movimento Moderno, a Le Corbusier julgamos corresponder um papel de destaque na teorização e materialização de um conjunto de premissas que interpretam de uma forma radicalmente diferente[86] os pressupostos conceptuais e os elementos que até então orientavam a construção da cidade e do seu espaço público, cuja influência se estende até à actualidade.

Como salienta Ignasi de Solà-Morales, o primeiro aspecto essenciail a considerar, para compreender a concepção de "espaço público" para Le Corbusier, reside na "(...) *inexistência de delimitação entre público e privado*"[87], remetendo-nos para uma ideia de "construção global" da cidade e do espaço urbano, onde o *tema do espaço público* não existe de forma isolada - mas sim como prolongamento do alojamento - como parte integrante de um processo linear e de um *sistema de mediação*, que articula a célula da habitação com as outras peças arquitectónicas, excluindo outras lógicas de composição espacial[88].

A ruptura fundamental do "espaço público" na cidade do Movimento Moderno reside assim, em primeiro lugar, numa concepção aberta e indefinida que Le Corbusier atribui ao espaço público e que decorre directamente da noção da cidade como um "parque imenso" (contraposta à ideia do espaço público denso, "congestionado" e "poluído" que Le Corbusier associava à cidade tradicional).

Assim, a designação "espaço público" é genericamente substituída pela noção de "espaço livre" ou "superfície livre" ou, em alternativa, pela de "área ou superfície verde", o que supõe o seu entendimento como área recreativa e de lazer colectiva, à qual é conferida sobretudo uma

---

[86] Neste âmbito, não podemos naturalmente ignorar o papel pioneiro de arquitectos como Otto Wagner, Tony Garnier ou Hendrik Berlage na consolidação de ideias e conceitos fundamentais que orientariam a prática do urbanismo e da arquitectura do Movimento Moderno, traduzindo-se a sua importância sobretudo na afirmação de uma concepção de espaço público comprometida com os ideais progressistas e humanistas do movimento moderno, mas que simultaneamente não se desvincula dos princípios fundamentais de composição que desde sempre orientaram as disciplinas do urbanismo e da arquitectura.

[87] Como refere Ignasi de Solà-Morales, tanto no pensamento teórico de Le Corbusier como na sua prática, "(...) *a cidade é sempre definida à margem da dialéctica social da ocupação do espaço; ele* [Le Corbusier] *pretende na realidade desenvolver uma concepção unitária indiferente às condições estabelecidas pela divisão do espaço ao longo de toda a História da Cidade*." Ignasi de Solà-Morales, "Espace Public. Nouveaux espaces dans la ville moderne", in *Le Corbusier une Encyclopedie*. Paris: Centre George Pompidou, 1987, p. 136.

[88] "*Os volumes construídos estarão amalgamados com as superfícies verdes que os envolvem…* (...) *os aglomerados tenderão a tornar-se cidades verdes…*(...) *Contrariamente ao que se passa nas cidades-jardim, as superfícies verdes não serão compartimentadas em pequenos elementos de uso privado, mas sim consagrados à liberdade das diversas actividades comuns que formarão o prolongamento do alojamento*". Carta de Atenas (ponto 35).



Fig. 76. Welwyn Garden City. Louis de Soissons, 1920



Fig. 77. *Une Cité industrielle*. Zona habitacional. Tony Garnier, 1901-1904

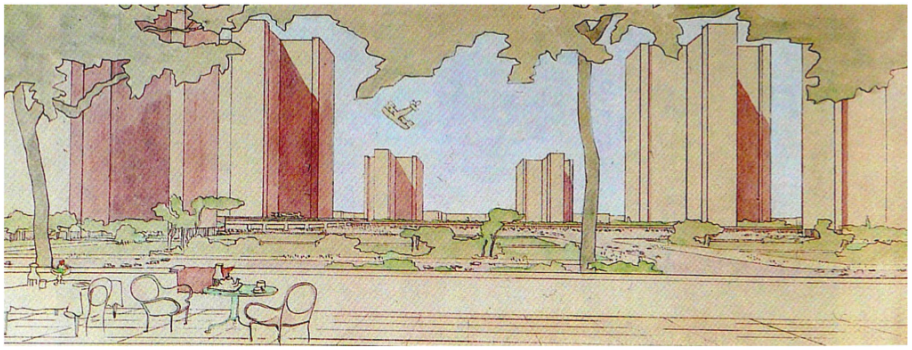


Fig. 78. *Une Ville Contemporaine de 3 Milions d´habitants*. Perspectiva panorâmica. Le Corbusier, 1922

importância estratégica.

O segundo aspecto, quanto a nós igualmente determinante (e também implícito na premissa da cidade como um *parque verde, plena de sol, espaço, e vegetação*), reside assim na importância programática (quando não mesmo ideológica) conferida ao lazer, enquanto actividade vital para a saúde física e mental do habitante da cidade moderna[89]. Este facto traduz-se no reconhecimento do *lazer*, juntamente com a *função habitar, trabalhar e circular*, como uma função essencial à vida humana na cidade e que, na perspectiva de Le Corbusier, está intimamente ligada à "função habitar", devendo por isso constituir-se como o seu prolongamento. Em *Urbanisme*, os "espaços de repouso" apresentam-se, por um lado, ligados a argumentos *higienistas* (aludindo-se sobretudo à necessidade de espaços para *espairecer* e para a prática desportiva junto à habitação[90] e, por outro, como forma de justificar a construção em altura (o que permitia a Le Corbusier sustentar a imagem da cidade como um parque imenso ("*com 15% de superfície construída e com 85% de superfície arborizada*"[91]). Na Carta de Atenas, mantendo-se o argumento *higienista*, dá-se no entanto outra amplitude, quer ao programa, quer à localização e importância estratégica dos *espaços livres*[92].

O terceiro aspecto determinante para a forma como Le Corbusier reconsidera o espaço público prende-se com a concepção da *cidade como máquina, que o conduz à formulação do princípio da segregação e especialização do espaço público* (fundado, como sabemos, na *rejeição da rua corredor* e na *separação do tráfego pedestre do tráfego mecânico*).
Tanto em *Ville Contemporaine*, como nos "modelos urbanos" posteriores (como a *Ville Radieuse*), ou na *Carta de Atenas*, a rejeição da "*rua corredor*" e a separação da circulação *pedestre* das circulações *mecânicas*, são determinantes quer para a concretização da "*cidade como parque*" (e do "*espaço livre como tapete verde*"), quer para a definição da ordem geométrica e eficiência

[89] Esta ideia pode ser comprovada no ponto 31 da Carta de Atenas: *"a manutenção e criação de espaços livres são pois uma necessidade e constituem para a espécie uma questão de salvação pública".*
Segundo Leonardo Benevolo, este novo entendimento do "espaço público" pretende, por um lado, superar o antigo dualismo entre campo e cidade (e o seu corolário mais recente, ou seja, a apropriação privada do território urbano para obter uma renda) e, por outro, resulta das críticas em relação ao aproveitamento dos bens públicos por parte da propriedade privada (que serve de base à sociedade burguesa), defendendo assim a reconquista do controlo público sobre todo o espaço colectivo, como ponto de partida para a construção de uma nova sociedade. Leonardo Benevolo. *Diseño de la ciudad 5*. Barcelona: Gustavo Gili, 1977, p. 123.
[90] Le Corbusier, *Urbanismo,* São Paulo: Martins Fontes, 2000, p. 188, 189.
[91] Idem, ibidem, p. 94.
[92] Embora em *Urbanismo* os argumentos apresentados sejam na sua maioria de ordem "higienista" na página 187, Le Corbusier refere-se aos espaços onde passar a "hora do repouso", como "máquina de espairecer", afirmando tratar-se de um "*problema de arquitectura*".
Na Carta de Atenas, ao "espaço público" (descrito como "superfície livre", e entendido como contrapartida ao "*trabalho esgotante da semana"*) procura atribuir-se uma importante função social, que permita "(...) *nunca mais abandonar a população às desgraças da rua*, pelo que: *"*(...)*a manutenção e criação de espaço livres são pois uma necessidade e constituem para a espécie uma questão de salvação pública*". Carta de Atenas (ponto 32).

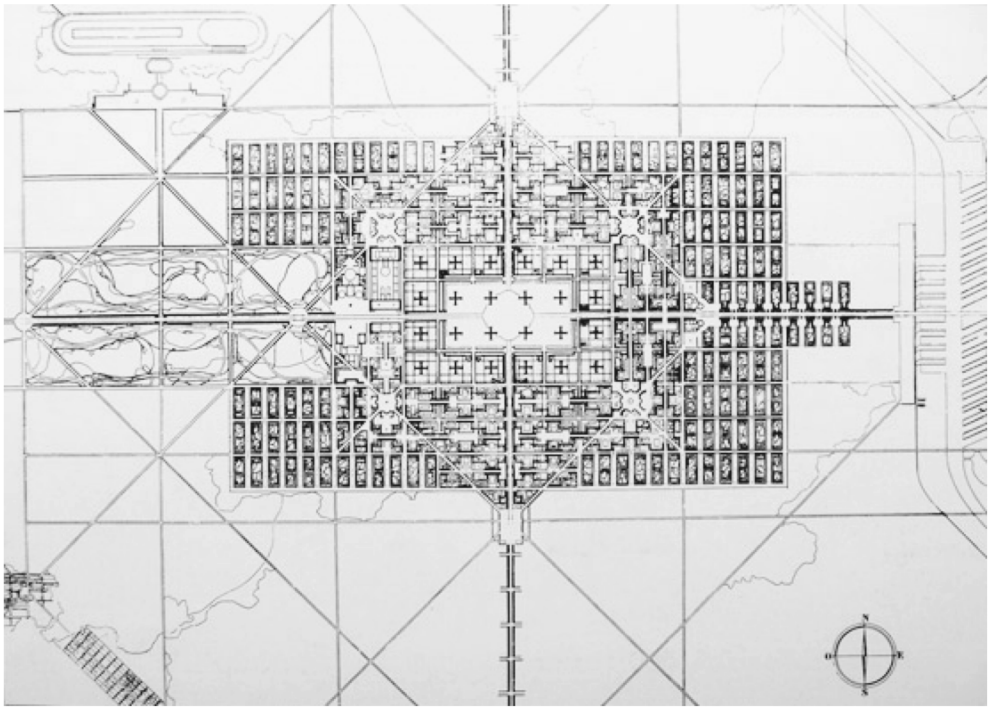


Fig. 79. *Une Ville Contemporaine de 3 Milions d´habitants*. Planta de conjunto. Le Corbusier, 1922

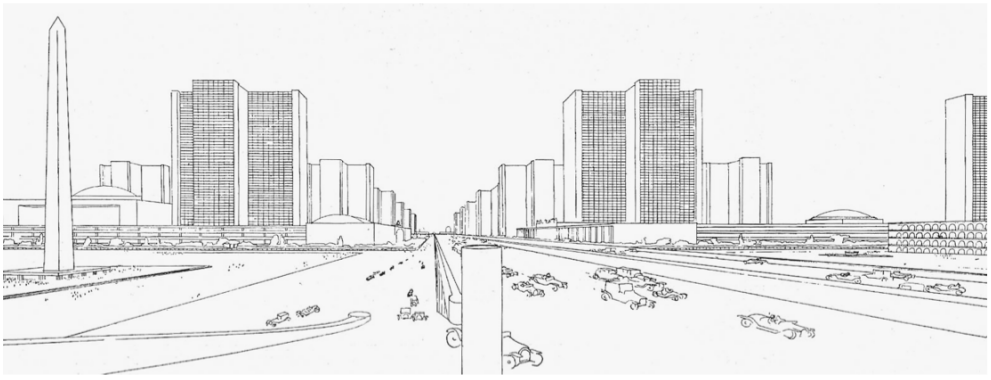


Fig. 80. *Une Ville Contemporaine de 3 Milions d´habitants*. Perspectiva da via principal. Le Corbusier, 1922

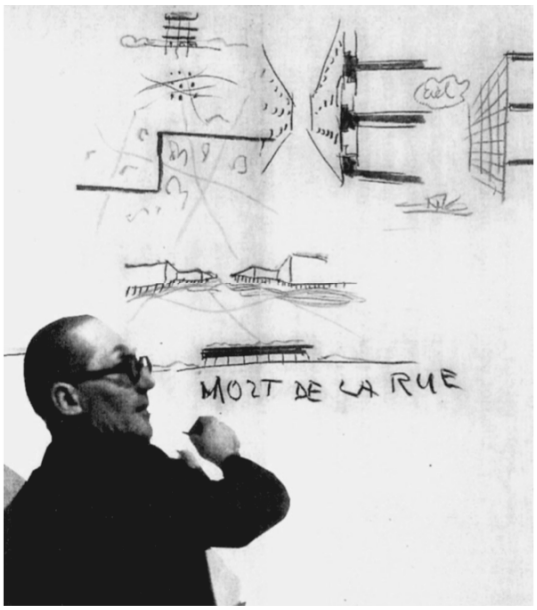


Fig. 81. *Mort de la rue*

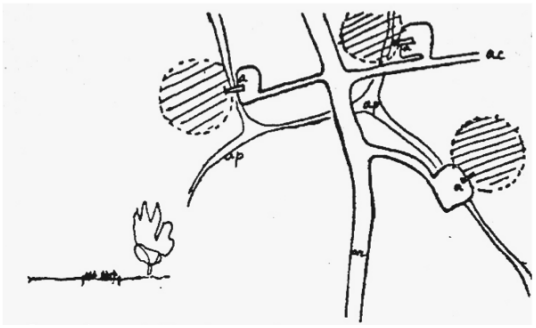


Fig. 82. *Deux reseaux indépendents: pietons, autos*. Le Corbusier, 1922

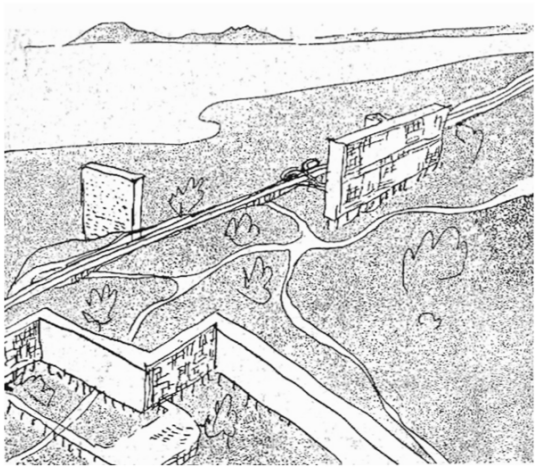


Fig. 83. *Os volumes construídos estarão amalgamados com as superfícies verdes que os envolvem… (...) os aglomerados tenderão a tornar-se cidades verdes…*

Carta de Atenas (ponto 35)

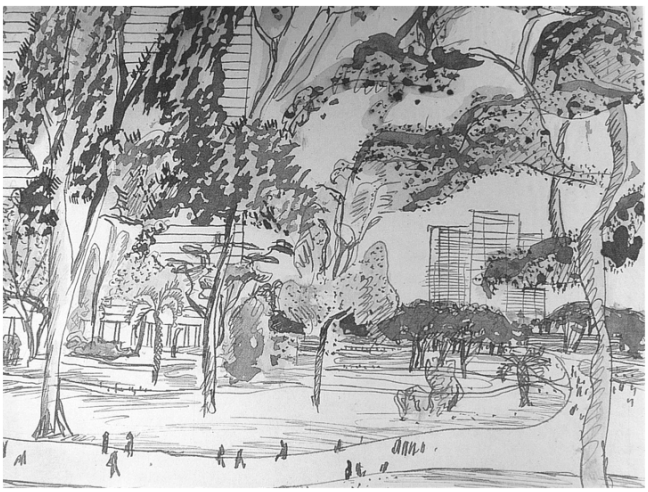


Fig. 84. *Ville radieuse*. Esquisso. Le Corbusier, 1930

funcional que a cidade do Movimento Moderno pretendia atingir (embora, como se sabe, este objectivo já não se procura concretizar na *Ville Radieuse*).

Le Corbusier tem a convicção profunda de que os "*meios de transporte são a base da actividade moderna"*[93], e que a circulação se havia tornado uma função primordial da vida urbana[94], cuja lógica de funcionamento não só permitiria *preservar as composições arquitectónicas* (nomeadamente pela invasão de veículos), como por si só constituiria a base do desenho e estrutura geométrica das suas cidades[95].

Mas a especialização e eficiência funcional que Le Corbusier confere à circulação, estão igualmente ligadas à construção de uma *estética para a cidade*, onde o "movimento" e a "velocidade na deslocação" correspondem a um fenómeno essencial e extraordinário, ao qual a cidade (e por consequência o espaço público) se deve subordinar. Este entendimento leva Le Corbusier a afirmar em *Urbanismo: "(…) a velocidade não está aquém de um sonho, é uma brutal necessidade. Julgo por isto que a cidade que dispõe da velocidade, dispõe de sucesso - verdade dos tempos*"[96].

Se por esta citação podemos verificar que a questão do tráfego está intimamente ligada à questão da rapidez e eficiência com que as várias circulações se devem processar no interior da cidade, ela supõe, por outro lado, o movimento e um entendimento "cenográfico" do espaço público como elementos fundamentais da sua vivência, onde o tráfego automóvel é tratado como elemento novo na *paisagem urbana*.

Parece ser aliás este entendimento que justifica a ideia de tapete verde, aberto a todo o tipo de movimentos dos habitantes, reforçada pela libertação do plano do solo, através de edifícios suspensos por *pilotis*, que garantem o movimento contínuo e fluido no espaço público.

---

[93] Le Corbusier, *Urbanismo,* São Paulo: Martins Fontes, 2000, p. 77.

[94] Em *Urbanismo*, Le Corbusier não hesita em afirmar "*a rua moderna deve ser uma obra-prima de engenharia civil e não um trabalho de cabouqueiros"*, motivo suficientemente válido para na sua opinião ela deixar de ser tolerada, "(...) *já que envenena as casas que a ladeiam* (...) ". Idem, ibidem, p. 158.
A obsessão pela *via*, como artefacto fundamental da estrutura organizativa e compositiva da cidade moderna, prolonga-se e afirma-se no pensamento de Le Corbusier sobre a cidade, até se cristalizar, como se sabe, após várias décadas de reflexão e estudo sobre a cidade, na teoria do 7V. Por outro lado, a reflexão continuada e aprofundada sobre a via como elemento de circulação específico e especializado, mas também como guia do crescimento e suporte da urbanização, leva-o ao confronto com a geografia e dimensão territorial da realidade metropolitana. Estes aspectos, que têm como consequência a afirmação e desenvolvimento das potencialidades territoriais concretas da via, quer como grande peça estruturadora do território, quer como sistema de irrigação, onde no essencial se concretiza um conjunto de preocupações que acompanham Le Corbusier, desde as propostas da *Ville Contemporaine* e da *Ville Radieuse*.

[95] Para Le Corbusier, a circulação moderna é assim a mais complexa das operações, passível de ser estudada cientificamente. As vias destinadas a múltiplos usos devem portanto permitir satisfazer necessidades estritamente definidas, pelo que cada uma destas actividades requereria uma faixa própria condicionada. "*O trânsito é classificável -…o número das ruas actuais deve ser reduzido em dois terços (…) o cruzamento de ruas é o inimigo do trânsito. O número das ruas actuais é determinado pela história mais longínqua (…) a distância entre duas estações de metro ou de autocarro fornece o módulo útil de distanciamento entre cruzamentos de ruas… Essa medida de 400m proporciona portanto a distância normal das ruas, padrão das distâncias urbanas. A minha cidade é traçada sobre um quadriculado de regular de ruas espaçadas de 400 m e cortadas às vezes a 200 m (…)".* Le Corbusier, *Urbanismo,* São Paulo: Martins Fontes, 2000, p. 159, 160.

[96] Idem, ibidem, p.180.

É também na assunção deste *partido estético e cenográfico* que ganha sentido e importância a vista aérea (e o avião), para onde se desloca muitas vezes o "ponto de vista" que, além de tomar a cidade como "objecto de fruição", abre caminho para uma concepção nova da cidade, que tem curiosamente nas noções de globalidade e de síntese dois pilares fundamentais[97].

Como quarto e último tópico fundamental do conceito de espaço público que Le Corbusier pretende pôr em prática, devemos destacar o que, segundo Ignasi de Solà-Morales, constitui a relação dialéctica que se estabelece entre *o racional vs o pitoresco* na consideração do *modelo formal de espaço público*[98].

O *ideal estético pitoresco*, ligado à fusão entre arte e natureza, é um dos elementos que leva Le Corbusier a procurar a ordem geométrica pura e rigorosa[99] como base dos seus modelos mais precoces de cidade (como em *Ville Contemporaine* e *Ville Radieuse)*, e simultaneamente adoptar a natureza, e em particular o modelo do "jardim inglês", como referência para a organização do espaço aberto (o que pode ser comprovado em *Urbanisme*, no capítulo dedicado à "estética da cidade").

O dado fundamental parece pois ser, como salienta Solà-Morales, *a "(...) transformação da cidade em paisagem no que ao seu espaço exterior diz respeito, isto é, um novo género artístico que não é exactamente nem arquitectura nem pintura, mas sim uma construção figurativa, evocadora das ideias modernas de liberdade e higiene, ou seja*, de *independência pública e privada do corpo do indivíduo num sistema espacial, onde não existe nem a visão da perspectiva clássica nem a ordem que a arquitectura podia introduzir na cidade clássica*"[100].

Este modelo assume-se assim, claramente, como uma alternativa radicalmente diferente daquela até então vigente, plasmada num "*modelo analógico"*, que garantia a articulação e a homogeneidade formal entre os diversos níveis de desenho. Como refere Ignasi de Solà-Morales, a construção do espaço público segundo o "*modelo analógico"* não era "(...) *uma simples justaposição, mas uma ordem formal capaz de resumir na sua unidade, a diversidade das intervenções que a distintas escalas poderiam produzir*"[101].

---

[97] "*O viajante que, de avião, chega de Constantinopla, de Pequim, talvez, vê de repente aparecer, no delineamento turbulento dos rios e das matas, essa marca clara que lhe assinala a marca lúcida dos homens: esse traçado que é próprio do ser humano.*
Não se trata de um futurismo aventuroso, dinamite literária lançada em tumulto na face de quem está olhando. É um espectáculo organizado pela arquitectura com os recursos da plástica que é o jogo das formas sob a luz". Le Corbusier, *Urbanismo,* São Paulo: Martins Fontes, 2000, p. 180.

[98] Ignasi de Solà-Morales, "Le Corbusier. La Dispersión del Espacio Público" in *Inscripciones*, Barcelona: Gustavo Gili, 2003, p. 193, 194.

[99] O *Homem tende para a pura geometria* - defende Le Corbusier em *Urbanismo* (página 22), enquanto que na página 10 afirma : *"(...) uma cidade moderna vive praticamente em linha recta (…) a linha curva é ruinosa, difícil e perigosa; ela paralisa (…) uma recta é uma reacção, uma acção, uma actuação (…)".* Le Corbusier, *Urbanismo,* São Paulo: Martins Fontes, 2000, p. 10, 22.

[100] Ignasi de Solà-Morales, "Le Corbusier. La Dispersión del Espacio Público" in *Inscripciones*, Barcelona: Gustavo Gili, 2003, p. 195.

[101] Idem, ibidem, p. 194.

Segundo este autor, é precisamente da fricção gerada entre estes dois paradigmas, ou mais rigorosamente das consequências que decorrem, ao nível da cidade, pela implementação desta concepção moderna de espaço público, que se pode compreender (a partir da segunda metade do século XX) a reivindicação de uma formalização mais *mineral e arquitectónica* do espaço público, ancorada na "nostalgia da praça", que é de resto, como veremos mais adiante, a principal questão a que o CIAM VIII (1951) procurará dar resposta.

1.3 O espaço público no contexto da cidade contemporânea

A condição urbana actual: a "*perda" do centro, a "perda" dos limites*

Se a cidade foi, como vimos, o lugar de afirmação dos espaços públicos, enquanto espaços que ao longo da sua história, expressaram *as* circunstâncias que marcam cada época, teremos motivos fundados para podermos questionar, quais as consequências que a "condição urbana actual" tem sobre a forma de pensar e de projectar o(s) seu(s) espaço(s) público(s).

François Ascher designa por *Metapolização* a actual dinâmica de construção da cidade, onde a mobilidade e a implementação das novas tecnologias (sempre *implicadas* com aspectos de ordem sócio-económica e política) são identificados como os factores fundamentais para a compreensão, em toda a extensão, dos processos que afectam a construção da cidade (e por extensão, diríamos nós, dos seus espaços públicos). Segundo este autor, a *Metapolização* dá sequência (mas segundo formas novas) aos processos de urbanização da "*primeira modernização*", caracterizando-se pelo desenvolvimento de "(...) *vastas conurbações distendidas e descontínuas, heterogéneas e multi-polarizadas* (...)*;* originando, por um lado, o "*crescimento interno das aglomerações*" (quer por extensão às periferias imediatas, quer por densificação), e, por outro, um "(...) *crescimento externo*, *por absorção na sua zona de funcionamento quotidiano, de cidades, de burgos e de vilas cada vez mais longe umas das outras*"[102].

O impacto simultâneo das infra-estruturas da mobilidade e a implementação das tecnologias de informação e de comunicação (TIC), fragilizam e tornam obsoletos, segundo Ascher, os antigos sistemas de centralidade e as organizações urbanas rádio-cêntricas - baseados na proximidade e na contiguidade da vida quotidiana - provocando o aumento da escala ou dilatação dos territórios praticados usualmente pelos cidadãos[103].

A consequência directa deste *fenómeno* será o facto dos limites entre a cidade e o campo se revelarem cada vez mais imprecisos, tornando-se cada vez mais evidente estarmos em presença de um processo de *descentralização* e *desterritorialização* bastante pronunciado. Neste processo*,* o *centro geométrico* das cidades deixa de ser o lugar mais acessível, assistindo-se, por outro lado, segundo Ascher (particularmente no domínio comercial e dos serviços), a uma multiplicação das polarizações, suportadas por uma organização territorial em rede[104].

---

[102] François Ascher, *Les Nouveux Principes de l´Urbanisme*, La Tour D´Aigues : Éditions de l´Aube, 2001, p. 58, 59.

[103] Idem, ibidem, p. 37.

[104] Idem, ibidem, p. 62.

Este tipo de organização territorial é particularmente visível nos principais aglomerados urbanos portugueses onde, como refere Álvaro Domingues, os sistemas de mobilidade constituem o principal elemento de ruptura com a "lógica de crescimento e de aglomeração" próprios da "cidade histórica", gerando uma "*urbanização extensiva de carácter espontâneo*" que, segundo este autor, produziu "(...) *uma espécie de "campo de forças" , desigualmente polarizado onde os traçados viários e os principais nós de acesso à rede de mobilidade desempenham o principal papel estruturador da nova geografia, assente num modelo de espaço ´relacional`* (...)". Álvaro Domingues, *Cidade e democracia: 30 anos de transformação urbana em Portugal*, Lisboa: Argumentum, 2006, p. 19.

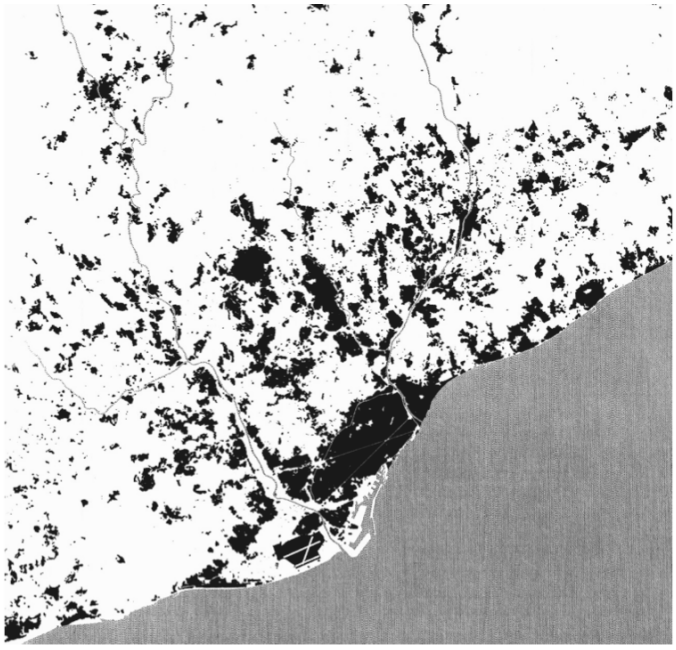


Fig. 85. Área Metropolitana de Barcelona em 2001



Fig. 86. Barcelona. Redes de metro e caminho de ferro existente e projectada (em 2004)

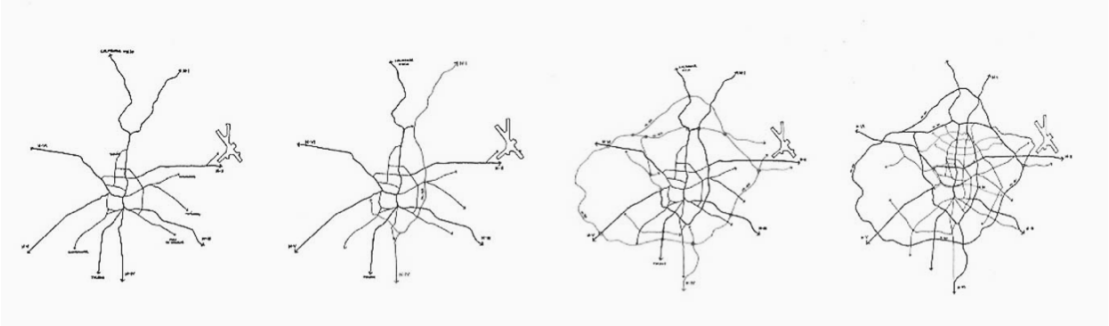


Fig. 87. Madrid. Transformação da rede viária entre 1979 e 1999: *do modelo radial ao modelo orbital*

A *desterritorialização* e o *policentrismo* passam assim a ser entendidos como fenómenos inerentes e comuns à maioria das metrópoles contemporâneas, valorizando-se nas novas áreas metropolitanas sobretudo a capacidade de acessibilidade a certos sectores. Nesta medida, as redes de transporte, comunicação e difusão são vitais para a viabilização de um (novo) tipo de organização do território e da economia - sempre e cada vez mais decisiva - onde os centros de produção, de gestão e de decisão não dependem em primeira instância da proximidade física que a geografia lhes impunha no passado.

Como refere Manuel Fernandes de Sá, "*A globalização económica faz depender a cidade, a empresa, o indivíduo, de decisões que possuem uma lógica de âmbito muito mais vasto, tendo como consequência a desvalorização das especificidades territoriais tradicionalmente ligadas à produção e consumo*"[105].

Este fenómeno tem vindo a ser também estudado por Manuel Castells, quando analisa o impacto das redes baseadas nas novas tecnologias da informação nas grandes metrópoles. Castells explica-nos que, *(...) O facto fundamental é que o significado social se evapora dos lugares, e portanto da sociedade, diluindo-se e dispersando-se na lógica reconstruída de um espaço de fluxos cujo perfil, origem e finalidade são desconhecidos, mesmo para muitas das entidades integradas nas redes de intercâmbio*"[106]. O que sinteticamente equivale a dizer que "*as pessoas vivem em lugares e que o poder se desenvolve nos fluxos*"[107].

O avanço imparável da cidade sobre o território - *indiferente à geografia* - e a progressiva *virtualização* dos meios de comunicação e de difusão constituem-se assim como factores que introduzem uma mudança significativa relativamente à forma como no passado, a cidade - enquanto síntese e expressão de uma realidade cultural - se organizava e se materializava

---

[105] Manuel Fernandes de Sá, "Da Cidade ao Sistema Urbano" (Comunicação apresentada ao congresso CIALP realizado em Maputo em Julho de 2001), in *Planos operativos de escala intermédia: caracterização técnica e arquitectónica*, Porto: FAUP, 2004, *Documento expressamente elaborado para instruir o processo de professor agregado da Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto*, Provas de Agregação (Vol. 5 - publicações), p. 176.

Idêntico entendimento é manifestado por Melvin Webber, quando afirma que, na era da "*pós-cidade*" *"(...) os novos cosmopolitas não pertencem a nenhuma das áreas metropolitanas do mundo, apesar de as utilizarem. Pertencem sobretudo às comunidades nacionais e internacionais que simplesmente mantém intercâmbios de informação nos nós metropolitanos".* Melvin M. Webber, "La era postciudad" in *Lo urbano en 20 autores contemporáneos* (Ángel Martin Ramos ed.), Barcelona: Edicions UPC, 2004, p. 17.

[106] Manuel Castells, "The Reconstruction of social meaning in the space of flows", *in The City Reader,* p. 495.

[107] Também Saskia Sassen aborda esta problemática, quando identifica em "The Global City", as três cidades globais (Nova Iorque, Londres e Tóquio) que regem os fluxos constantes de informação, capitais, pessoas e bens, evidenciando novos parâmetros segundo os quais os lugares urbanos se relacionam com os espaços electrónicos. Para Saskia Sassen, as metrópoles contemporâneas são centros de uma "*sofisticada rede de informação e capital"*, que se distribui de forma dispersa pelo território. O que explica que, nestas "*Metrópoles Globais*", se, por um lado, temos centros financeiros e sedes de empresas e serviços altamente especializados (e com trabalhadores altamente qualificados e bem pagos), por outro, temos uma série de serviços subsidiários desempenhados por uma mão-de-obra barata e pouco qualificada. Saskia Sassen, "The Global City*",* in *Readings in Urban Theory*, p. 61-71.

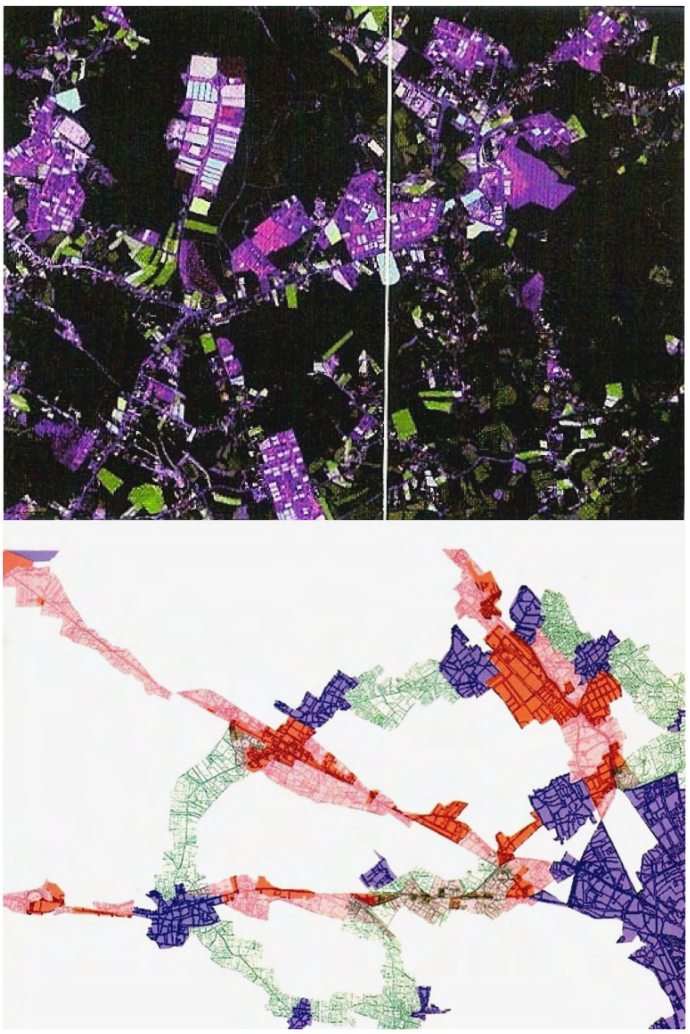


Fig. 88 e Fig. 89. Extractos das Áreas Metropolitanas do Porto e de Granada

A cidade mosaico - caligrafias do novo território

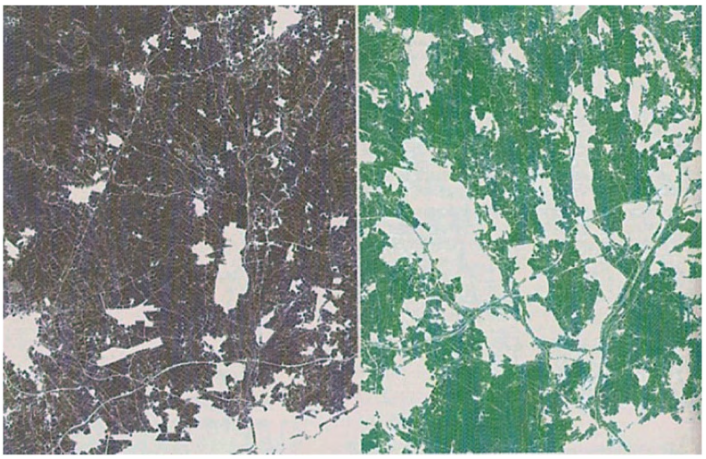


Fig. 90. Área Metropolitana de Barcelona. *Os vazios da Metrópole*

fisicamente no espaço urbano e à qual associávamos uma imagem que nos permitia representá-la e descrevê-la. Esta será, porventura, uma das principais dificuldades que se coloca hoje ao estudo e análise da cidade.

Como descrevê-la e como representá-la, para poder interpretá-la? Fará ainda sentido falarmos de cidade, quando nos referimos a uma realidade urbana que vemos desagregar-se de forma acelerada?

A imagem da cidade actual como um *arquipélago*, fundada, como refere Manuel de Solà-Morales, num "*mar de descontinuidades*"[108], é porventura a descrição que nos permite hoje reflectir e interpretar de forma mais realista a "cidade" e o "urbano". A noção de arquipélago reenvia-nos para a leitura da cidade que, nas suas franjas, se constitui como uma acumulação de fragmentos artificiais e naturais, dispostos de forma aparentemente aleatória no território, gerando aglomerações e espaços *peri-urbanos*, que, não sendo propriamente centrais nem periféricos, constroem centralidades territoriais alternativas, alterando os pressupostos que construíam a cidade compacta.

Entre as muitas consequências que podem extrair-se da observação da nova realidade urbana, que resulta deste processo de crescimento (aparentemente) vertiginoso e incontrolável da cidade, a primeira constatação importante será porventura a *dissolução dos seus limites*[109]*.* Este facto implica o desaparecimento da contraposição entre duas entidades distintas que caracterizavam os antigos núcleos urbanos: a cidade (o urbano) - o dentro - e o campo - o fora. Deste modo, a imagem da cidade pré-industrial, como *oásis de civilização no meio da natureza*, parece hoje dar lugar a um conjunto fragmentado de "paisagens urbanizadas", cujas fronteiras extravasam em muitos casos a própria esfera metropolitana, colocando o problema da dimensão e dos limites dos territórios urbanizados, num âmbito cada vez mais regional.

Assim, nas circunstâncias actuais, como salienta André Corboz, talvez o dado fundamental a reter seja que o território, "(...) *e por muito vaga que possa ser a sua definição, constitui a unidade de medida dos fenómenos urbanos*"[110].

---

[108] Manuel de Solà-Morales usou utilizou esta expressão na sua comunicação no II Congresso Internacional Ciudad, Território y Urbanismo (*La ciudad, de nuevo global*) realizado em Santiago de Compostela em Dezembro de 2008.

[109] "*A cidade centrifuga-se e estilhaça-se num território vasto, desigualmente ocupado em termos de quantidade, diversidade de usos e qualidade da ocupação urbana. O centro, a forma, os limites, enquanto referenciais urbanos tradicionais perdem a clareza. Os limites diluem-se em sistemas territoriais mais vastos, a forma desdobra-se em composições heterogéneas, dissonantes, descontínuas em permanente mutação*" Manuel Fernandes de Sá, "Da Cidade ao Sistema Urbano" (Comunicação apresentada ao congresso CIALP realizado em Maputo em Julho de 2001), in *Planos operativos de escala intermédia: caracterização técnica e arquitectónica*, Porto: FAUP, 2004, *Documento expressamente elaborado para instruir o processo de professor agregado da Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto*, Provas de Agregação (Vol. 5 - publicações), p. 177.

[110] André Corboz, "El territorio como palimpsesto" in *Lo urbano en 20 autores contemporáneos* (Ángel Martin Ramos ed.), Barcelona : Edicions UPC, 2004, p. 27. Por esta razão são muitos os autores que defendem que as sociedades modernas já não necessitam *a "(…) forma de uma centralidade espacial"*, ou que, dito de outro modo, a cidade não é já o "(…) *lugar específico ou exclusivo do modo de vida urbano".* Daniel Innerarity, *El Nuevo espacio público*, Madrid: Espasa-Calpe, 2006, p. 112.



Fig. 91. Aveiro. *A cidade cortada pelas infra-estruturas*



Fig. 92. Amadora. *A cidade cortada pelas infra-estruturas*



Fig. 93. Lisboa. 2ª Circular*. A dificuldade em gerar tecido*

A este facto vemos associado não apenas um aumento de escala, mas também a fragilização do papel dos núcleos urbanos originais e das pré-existências, *dissolvidos* pelo crescimento ilimitado e extensivo da cidade - que se vai urbanizando ao longo dos grandes eixos estruturadores definidos pelas principais infra-estruturas de tráfego - com todas as consequências que daqui decorrem, ao nível do confronto com a escala urbana, a forma, e a memória dos lugares e dos antigos traçados[111].

Nas diferentes variantes morfológicas e tipológicas que materializam os "novos territórios do urbano", decorrentes dos processos urbanos a que atrás aludimos (que vão desde o aeroporto ao *parque industrial*, do *parque temático* à *estrada-mercado*, do grande contentor comercial ao condomínio fechado), verifica-se que o *patchwork* é por norma o "modelo" que "orienta" a urbanização da nova "cidade"[112]. Ao analisarmos esta "cidade emergente", confrontamo-nos assim, por norma, com conjuntos projectados de *arquitecturas genéricas* associadas por acumulação e verificamos que não é possível ou só muito dificilmente se *gera tecido*[113]. Como segunda consequência importante, observamos que, face à *descontinuidade* presente na nova realidade urbana, o espaço (público) urbano, enquanto sistema espacial contínuo - enquanto traçado que regia os crescimentos da cidade - perde a legibilidade, a hierarquia e a continuidade (que o caracterizavam na cidade do século XIX), dando lugar a uma disparidade de formas, escalas e tipos arquitectónicos que decorrem dos (novos) processos de construção da cidade.

A partir de uma observação directa do real, podemos constatar que, na maioria dos casos, as novas partes da cidade não se "organizam" a partir de *vazios escavados* num edificado denso, mais ou menos homogéneo e contínuo (como na cidade tradicional, compacta), mas sim através de interstícios resultantes da construção autónoma de edifícios e de infra-estruturas.

Somos assim levados a concluir que, como tendência genérica, a natureza dos vazios que se geram nesta *cidade emergente* - pela escassa função social que possuem, e pelo seu carácter aberto no espaço e no tempo - se traduz por regra na infra-urbanidade e no "*desvanecer dos valores da urbanidade*"[114].

---

[111] A *perda* dos *limites e das soleiras* - da muralha e das suas portas - que no passado evocavam a defesa de um exterior ameaçador, que se contrapunha a um centro que significava precisamente a segurança e o sentido de pertença a uma comunidade, constitui um dos principais traços definidores da cidade actual. Rafael Moneo dá-nos sobre esta questão uma visão contemporânea do que podem ser os novos limites que definem a cidade, quando alude à presença das circulares urbanas, que substituem ou cumprem de modo abstracto o papel das muralhas *pétreas* que nos davam uma visão recolhida da cidade, definindo um *fora* e um *dentro da cidade*. Rafael Moneo, "Seis apuntes discontinuos sobre la ciudad" (Félix de Azúa ed.) in *La Arquitectura de la no-ciudad*, Pamplona: Universidad Pública de Navarra, 2004, p. 103.

[112] Torna-se necessário clarificar que, quando nos referimos aos "novos territórios do urbano", referimo-nos às expansões que resultam de uma urbanização "dispersa e descontínua" que caracterizou o crescimento das cidades sobretudo a partir da segunda metade do século XX; incluindo portanto, quer o que vulgarmente designamos por "periferia" (o que, na terminologia americana, normalmente se designa por *subúrbio*), quer outras formas de urbanização extensiva e difusa que caracterizam, entre outras regiões, o noroeste da Península Ibérica.

[113] A acepção de *tecido* que aqui nos interessa refere-se aos "(...) *atributos que permitem às diferentes partes da cidade evoluir mantendo a coesão e a clareza da sua estrutura*". Philippe Panerai, Jean-Charles Depaule, Marcelle Demorgon. *Analyse Urbaine*. Marseille: Éditions Parenthèses, 1999, p. 75.

[114] Joaquim Español. "El Espacio Intenso", Texto cedido pelo autor, 2006, p. 3.









Fig. 94 a Fig. 97. Lisboa: *Terreiro do Paço*; rotunda na Amadora; Alvalade; Parque das Nações

A cidade como realidade múltipla e diversa

Este facto explica que olhemos para a cidade contemporânea, para as suas zonas ou os seus limites menos consolidados - para a disparidade de formas e usos e escalas, intercaladas com vazios sem forma, pontuadas por arquitecturas *anódinas* e *autistas* - com um sentimento de *perda*[115]. Referimo-nos não só à *perda* da clareza e coerência formal e da densidade com que os vazios se definem, mas sobretudo à perda de identidade que associamos à "urbanidade" que caracterizava a cidade tradicional.

E se é verdade que as *formas metropolitanas actuais* - referidas às infra-estruturas, aos meios de transporte e de comunicação e constituídas na sua maioria por *não-lugares*[116] - se inscrevem progressivamente no território, marcando a forma e a natureza da *nova cidade*, julgamos não poder afirmar-se que a cidade (e aqui referimo-nos explicitamente à típica cidade europeia média e grande) enquanto entidade física, composta por lugares com uma identidade própria e formas reconhecíveis, tenha deixado subitamente de existir[117].

A diversidade de configurações e a especificidade dos actuais contextos urbanos impedem-nos de estabelecer generalizações no que diz respeito à perda de importância das estruturas pré-existentes, designadamente das zonas centrais. A cidade europeia média e grande apresenta-se hoje, de facto, como uma realidade múltipla, complexa e diversa, mas interdependente, onde, de um modo geral, o efeito polarizador do seu núcleo gerador (independentemente dos períodos de decadência que ciclicamente os afectam) se faz ainda sentir, suportado por um conjunto de polaridades alternativas das quais este núcleo depende.

---

[115] No âmbito português, a questão do "trauma" ou "nostalgia da perda" da "boa cidade" tem sido tratada recorrentemente por Álvaro Domingues. Sobre este tema e do autor citado ver: "Novas paisagens urbanas" (*JA - Jornal Arquitectos*. Nº 218-219, p. 267-272) e *A Rua da Estrada.*

[116] Segundo Marc Augé, a *sobremodernidade* produz fundamentalmente *não-lugares*. Na sua acepção, um *não-lugar*, ao contrário de um lugar, "(...) *é um espaço que não se pode definir nem como espaço da identidade, nem como relacional, nem como histórico"*. Ou seja, trata-se, segundo este autor,"(...) *de um espaço que não é um lugar antropológico, nem integra "lugares de memória", mas sim um mundo prometido à individualidade solitária, ao provisório e ao efémero."* Marc Augé, *Los "no lugares"*, Barcelona: Gedisa editorial, 1998, p. 83.

Ainda que Augé associe fundamentalmente o conceito de *não-lugar* às "(...) instalações necessárias para a circulação acelerada de pessoas e bens (vias rápidas, entroncamentos de estradas, aeroportos, etc.), bem como os meios de transporte ou os grandes centros comerciais (…)", este estende-se também aos vazios que a urbanização genérica provoca no território. Idem, ibidem, p. 41.

[117] De um ponto de vista mais geral, esta observação está de algum modo ligada às discussões que opunham o *local* ao *global*, adivinhando a *vitória* do primeiro sobre o segundo, dando hoje lugar a posições que nos conduzem ao conceito de *glocal*, em que de facto o *global* não dissolve o *local*. Como observa Manuel Castells, em *termos culturais*, "(...) *equivale a dizer que o local e os lugares se convertem cada vez mais em trincheiras de identidade"*. Manuel Castells, "Espacios públicos en la sociedad informacional" in *Ciutat Real, Ciutat ideal. significat i funció a l'espai urbà modern* (Pep Subirós ed.), Barcelona: Centre de Cultura Contemporània de Barcelona,1998, p. 90.

Desta forma, como nos lembra Castells, as previsões de Marshall McLuhan, que nos traçava um cenário em que toda uma "*cultura dominante*", suportada por um "*sistema de comunicação global*" que superaria as especificidades locais, fundindo as várias culturas, não se concretizaram. Idem, ibidem, p. 89.



Fig. 98. Espanha. Auto-estrada A2 entre Saragoça e Barcelona

"*A generalização da mobilidade torna obsoleta as antigas estruturas aureolares fundadas em processos de difusão limitadas no espaço e baseados numa mobilidade muito restrita"*

François Ascher, *Les Nouveux Principes de l´Urbanisme*, p. 37



Fig. 99. São Paulo

A fragmentação social do espaço público



Fig. 100. *O encerramento social e a virtualização do espaço público*

Neste sentido, a materialização da cidade (ou talvez melhor dizendo do urbano) desdobra-se em formas, espaços e tempos muito distintos, que nos obrigam a um cuidado extremo na análise e interpretação das fenómenos urbanos e das formas que daí decorrem. Ou se quisermos, como observa Françoise Choay, habitamos hoje *"(...) num espaço urbano híbrido e diacrónico, que se gerou a partir de totalidades históricas heterogéneas, onde se sobrepõem e coexistem espaços urbanos de vários períodos da história da cidade*"[118].

Esta condição permite-nos ainda hoje afirmar que tanto *é cidade o Terreiro do Paço como o Cacém ou a Amadora*; como o serão igualmente a Avenida dos Aliados no Porto e os "territórios do difuso" que se desenvolveram entre "a cidade do Porto" e os outros aglomerados urbanos que em conjunto formam esta área metropolitana.

A *erosão* do espaço público como espaço social

Perante o quadro urbano anteriormente proposto para caracterizar a cidade contemporânea, não podemos, evidentemente, deixar de prever transformações no que diz respeito ao significado e à forma que as relações sociais adquirem na contemporaneidade.

A maioria dos autores que estuda os fenómenos urbanos numa perspectiva mais ligada à geografia e à sociologia urbanas, considera assim que, desde há algumas décadas, os actuais processos de crescimento da cidade - baseados na dispersão, na especialização funcional e na fragmentação - levam a que a cidade perca densidade, pluralidade e mistura de funções, *não* satisfazendo critérios de integração social, cultural e espacial nos moldes em que a cidade tradicional o fazia.

Enquanto *espelho fiel* da forma como os indivíduos se relacionam entre si, e com as instituições que suportam a vida colectiva no seu sentido lato, vários aspectos parecem prefigurar-se como decisivos para a compreensão do actual significado do espaço público.

Um destes aspectos (já atrás referido) prende-se com a generalização da mobilidade e com a ampliação das redes de telecomunicação e informação, que se converteram em instrumentos poderosos, pela forma como moldam e estruturam a cidade hoje[119]. O facto importante, e ao qual não podemos (aparentemente) escapar, como de resto, entre outros, François Ascher destaca, é que a "(...) *generalização desta mobilidade torna obsoleta as antigas estruturas aureolares*

---

[118] Françoise Choay, *Espacements : l'évolution de l'espace urbain en France,* (Ernesto d´Alfonso, ed.), Milano: Skira, 2003, p. 104.

[119] "(...) *o aumento exponencial da mobilidade e a diversidade de suportes físicos e organizativos dos sistemas de mobilidade - pessoas, informação, mercadorias - favorecem as relações, tanto em contextos de proximidade física (condição necessária para a aglomeração), como, sobretudo, em contextos de proximidade relacional. A combinação dos efeitos de proximidade física e relacional nos processos de urbanização altera radicalmente as vivências e a representação do espaço/tempo. Um acesso a um nó de auto-estrada funciona como um verdadeiro "buraco negro" - acelera-se o tempo, comprime-se o espaço e intensificam-se as forças gravitacionais da atracção - o que permite diversas espacialidades e temporalidades cuja representação precisaria múltiplas escalas e modos de plasmação*". Álvaro Domingues, "De la ciudad a lo urbano: la urbanização extensiva", in *La ciudad, de nuevo global* (Luciano G. Alfaya, Patricia Muñiz, ed.). Coruña: COAG, 2009. p. 40, 41.









Fig. 101 a Fig. 104.

Cadiz; Berlim (Potsdamer Platz Arkaden); Berlim (Praça Sony); Las Vegas

Fortificação, Privatização e Dysneificação do espaço público

fundadas em processos de difusão limitadas no espaço e baseados numa mobilidade muito restrita"[120]. Por outro lado, o *funcionamento em rede*, que caracteriza o mundo em que vivemos, põe em comunicação indivíduos e organizações, que pertencem a uma multiplicidade de redes inter-conectadas. Consequentemente, como refere Ascher, o social compõe-se hoje por indivíduos "multi-appartenents". Ou seja, o social compõe-se por indivíduos que se "*deslocam real ou virtualmente em universos sociais distintos"* (os mais importantes, segundo este autor, são a família, o trabalho, o lazer, a vizinhança, as organizações religiosas, etc.), e que por sua vez se articulam em diferentes configurações, formando um *hipertexto*[121].

Esta situação conduz inevitavelmente, como Ascher também explica, à redefinição das relações entre interesses individuais, colectivos e gerais, que se caracteriza hoje pela existência de laços sociais mais fracos, menos estáveis e bastante mais numerosos e variados, "*imbricados nas redes múltiplas da sociedade"*[122]*.* O sentimento de partilha de interesses em vários domínios entre os indivíduos é assim cada vez menor, o que por sua vez conduz ou consolida a tendência para a *individualização da vida urbana* que, como se sabe, constitui um traço característico das sociedades ocidentais[123].

Como já referimos anteriormente, estas tendências, não sendo um fenómeno recente - parecem traduzir, talvez mais do que nunca, um ciclo de exacerbamento do privado sobre o público - têm no entanto consequências bastante visíveis, sobretudo no que se refere à "fragmentação" e ao "encerramento espacial" produzidos, que, segundo François Ascher, *"(...) aumentam a tentação de ruptura do pacto social e dos laços de solidariedade locais e nacionais*"[124].

---

[120] François Ascher, *Les Nouveux Principes de l´Urbanisme*, La Tour d´Aigues: Éditions de l´Aube, 2001, p. 37.

[121] Esta condição significa que nos "(...) *universos sociais em que nos movemos, cada palavra pertence simultaneamente a vários textos"*, como nos explica Ascher, estabelecendo a analogia com a linguagem do *hipertexto*. Idem, ibidem, p. 38.

Neste sentido, como salienta Álvaro Domingues, o "estar em público" "(...) *oscila entre uma diversidade de redes de multi-pertença social, de mediatização, de confinamento local ou de globalização, ou de individualização*". "De la ciudad a lo urbano: la urbanização extensiva", in *La ciudad, de nuevo global* (Luciano G. Alfaya, Patricia Muñiz, ed.). Coruña: COAG, 2009. p. 40, 41.

[122] François Ascher, *Les Nouveux Principes de l´Urbanisme*, La Tour d´Aigues: Éditions de l´Aube, 2001, p. 66.

Neste contexto, na opinião de Ascher, os membros dos grupos sociais (entendidos como grupos de "appartenence" que partilham de forma mais durável um conjunto de características - rendimento, cultura, etc.) tendem a perder a sua importância quer objectivamente, quer subjectivamente.

[123] Idem, ibidem p. 64.

[124] Idem, ibidem, p. 69.

Em casos mais extremos, estes fenómenos conduzem à segregação social e funcional, onde o rendimento, o estatuto social ou o estilo de vida determinam, como é sabido, a existência, dentro da cidade, de sectores espaciais e sociais homogéneos, diferenciados e dispostos num espaço urbano não estruturado hierarquicamente. Este fenómeno, designado na literatura anglo-saxónica por *Gentrification*, pode caracterizar-se de forma sintética, pela "expulsão" de populações de bairros das zonas centrais das cidades, ou zonas entretanto valorizadas pelo mercado imobiliário para outras zonas mais afastadas, criando sectores urbanos socialmente homogéneos onde se instalam as classes mais abastadas. O que, em casos extremos, leva, como se sabe, à preferência pelos condomínios fechados, por partes das classes mais elevadas, para onde se deslocam em busca de homogeneidade social e segurança.



Fig. 105 a Fig. 109. *As diferentes formas de apropriação do espaço público na Cidade Contemporânea*

Por outro lado, a "fragmentação" e o "encerramento espacial" constituem uma das faces da "especialização funcional" que caracteriza a sociedade e a cidade contemporânea, onde o urbano é cada vez menos sinónimo de cidade, de urbanidade e de pertença a uma comunidade. Em particular nas partes mais recentes da cidade, o espaço público, enquanto espaço social, tende a expressar-se como um conjunto indistinto de indivíduos "divididos e anónimos", apenas capazes de se encontrar em formas de minorias, com tendência, por isso, a expressar ou a representar mais interesses privados do que públicos[125].

A par da crescente fragmentação social, da individualização e da desmaterialização física das relações sociais, que sugere a ideia de *virtualização* do próprio conceito de domínio público[126], autores como Nan Ellin[127], Mike Davis[128] e Giandomenico Amendola[129] têm nos últimos anos estudado e denunciado processos económicos, sociais e políticos de *privatização* e *fortificação* do espaço público. Estes processos traduzem-se, por um lado, na preponderância crescente dos espaços colectivos e das comunidades fechadas (ou condomínios fechados) e, por outro, na *fortificação física* e vigilância dos espaços públicos, urbanos acompanhadas de *mecanismos* mais ou menos subtis de controlo e exclusão social.

Por outro lado, estes fenómenos, na medida em que afectam a organização física do espaço urbano, têm um efeito particularmente sensível na forma *segmentada* como organizamos e percepcionamos a vida quotidiana. Este facto traduz-se claramente na forma como estabelecemos uma diferenciação entre distintas *zonas temporais da cidade*, onde a presença de um centro

---

[125] Esta posição é corroborada por sociólogos como Robert Fishman, quando defende o conceito de *cidade* "à la carte", argumentando que as relações sociais na *technourb* ou na *technocity* são dificilmente *mapifícáveis* em termos espaciais. A seu ver, na "metrópole descentrada", as "comunidades de interesse", mais do "comunidades de lugar", são hoje consideradas as sucessoras das "comunidades centradas", em grande parte consequência da proliferação dos contactos sociais secundários em lugar dos contactos "cara-a-cara".

[126] É este o entendimento que Javier Echeverria procura expressar em *Telépolis, que representa* a nova cidade - a cidade actual - baseada no inter-relacionamento "à distância" que a actual vivência quotidiana - essencialmente virtual - a seu ver, promove, onde os fenómenos mediáticos e os meios de comunicação à distância configuram uma nova forma de organização social. O *universalismo* constitui o rasgo fundamental de *Telépolis*, onde os elementos urbanos tradicionais são *eclipsados* por novos elementos genéricos, essencialmente a TV e a Internet. A esta última é de resto atribuída por Echeverria uma importância crescente, ao compará-la à *Ágora* grega ou à rua tradicional, pela sua capacidade em fundir os três aspectos ou funções principais da Rua na cidade tradicional: informação, reivindicação política e interacção social (que a Internet e a TV tendem a fundir num único âmbito). Da incorporação destes dois elementos na vida quotidiana, é também reconhecida por Javier Echeverria outra consequência importante que se prende com *desterritorialização* e o derrube de fronteiras entre sociedades e culturas distintas. Javier Echeverria, *Telépolis*, Barcelona: Ediciones Destinos, 1994.
Este entendimento é no entanto relativizado por autores como François Ascher e Manuel Castells, que alertam para a importância reforçada que têm hoje os lugares e os contactos cara-a-cara.

[127] Ver: Nan Ellin, *Postmodern Urbanism*, Cambridge: Blackwell, 1996.

[128] Ver: Mike Davis, "Fortress Los Angeles : The Militarization of the Urban Space", in *Variations on a theme park*: *the new american city and the end of public space* (Michael Sorkin ed.), New York: Hill and Wang, 1992.

[129] Ver: Giandomenico Amendola, *La Ciudad Postmoderna: Magia y Miedo de la Metrópolis Contemporánea*. Madrid: Celeste Ediciones, 2000.

estruturador já não se faz sentir da mesma forma, com a consequente perda da percepção e dos ritmos que no passado nos permitiam considerar a cidade como um todo[130].

Esta condição *pós-urbana do espaço público*, ligada a uma apropriação individual, funcional e circunstancial do espaço público, parece pois ganhar na cidade actual, um peso crescente no confronto com os valores morfológicos, éticos, culturais, sociais, religiosos e políticos do passado, onde o respeito e a vontade de conservação e de expressão da memória colectiva se inscreviam inquestionavelmente na forma urbana da cidade (e se traduziam na identificação dos seus habitantes com o espaço público e com os lugares).

Por esta razão, parece hoje muito mais difícil estabelecer pautas de comportamento colectivo e de uso comuns, que não estejam associadas ao consumo (ou aos consumos, entendidos sob variadas formas - desde o turismo à actividade comercial) e aos mais variados *trânsitos ou fluxos* que se processam na cidade. São portanto raros os momentos em que o espaço público é entendido e assumido como um suporte significativo para a interacção social prolongada e sistemática (exceptuando os idosos e os jovens para quem, por regra, o espaço público adquire um significado que não é observável na maioria da população, que se reflecte na forma como estes grupos usam e se apropriam do espaço público).

O uso diversificado que o espaço público hoje potencia, conjugado com a importância que a "imagem" adquiriu no contexto cultural actual, associado à dilatação, à descontinuidade e à perda de coerência dos sistemas de espaço público, favorecem portanto o seu reconhecimento como um espaço usado de forma mais especializada, superficial ou "distraída" (a que Walter Benjamin se referiu), aparentemente distante e incompatível com as lógicas de sedimentação que o caracterizaram no passado.

Não sendo esta obviamente uma questão nova, será importante notar que a desvalorização progressiva do significado (simbólico, cultural, político, social, urbano) do espaço público assume hoje contornos específicos, em parte devido às práticas urbanas actuais que, como referimos, privilegiam o trânsito à estadia no espaço público. Dificilmente podemos hoje afirmar que ainda *habitamos* o espaço público. Sobretudo percorremos e circulamos no espaço urbano, usando-o em circunstâncias de grande informalidade. De habitantes, passámos a *city-users*.

---

[130] Segundo François Ascher, a autonomia ou *diminuição do atrito* relativamente às condicionantes espaciais e temporais determina o aumento das possibilidades de acção e de interacção à distância (espacial e temporal), gerando um sentimento de *ubiquidade* e de *multi-temporalidade* que normalmente acompanham o processo de "deslocalização" e de "de-instantaneização". François Ascher, *Les Nouveux Principes de l´Urbanisme*, La Tour d´Aigues: Éditions de l´Aube, 2001, p. 28.

Também Daniel Innerarity se refere a esta questão quando adverte para a prevalência de "*forças centrífugas"* na organização do nosso quotidiano conduzem à "*ruptura da unidade temporal",* reforçadas ainda pela não coincidência, em muitos casos, do espaço onde vivemos e do espaço onde trabalhamos (o que em outros casos se agrava pela existência da segunda residência), o que parece inviabilizar, na nova cidade actual (mas sobretudo na cidade emergente e alargada), a ideia de um espaço público comum, onde "(...) *possam convergir interesses, significados e funções comuns"*. Daniel Innerarity, *El Nuevo espacio público*, Madrid: Espasa-Calpe, 2006, p. 116.

Os "novos espaços públicos" e as recentes mutações nos "tipos históricos"

Na medida em que, como refere Bernardo Secchi "(...) *a continuidade não é a figura principal da cidade (...) nem nas hierarquias e conexões do centro com a periferia, nem nos processos sociais e produtivos, nem no espaço urbano (...)*"[131], só podemos esperar mutações significativas, na forma e no significado, que parece estar reservada à materialização dos seus espaços públicos, que tinham na continuidade um dos seus principais atributos.

Um número significativo de autores que estudam a cidade e os fenómenos urbanos actuais parece concordar que, face à fragmentação, dilatação e aumento de escala do espaço urbano e face à perda de continuidade e de unidade tipo-morfológica e da hierarquia das formas urbanas, se torna problemático interpretar e construir cidade e espaço público, com base nos modelos urbanos e princípios de composição *aplicados* na cidade tradicional[132]. O argumento normalmente invocado para esta posição decorre do facto destes princípios e modelos (que no passado se materializaram a partir das categorias dicotómicas, capazes de conferir continuidade e unidade ao espaço urbano, proporcionando-nos leituras e interpretações relativamente cristalinas dos conceitos de espaço e das lógicas urbanas, sociais e económicas) se revelarem hoje, na maioria dos casos, desadequados face à *potência* das actuais dinâmicas sociais e económicas e dos processos de construção da cidade, aos modos de vida e às expectativas da sociedade e da cultura urbana.

Deste ponto de vista é sintomática a importância crescente da mobilidade e o aumento da segregação e privatização da vida urbana, reforçando o desenvolvimento ou aparecimento de "novos espaços públicos", que se caracterizam por um uso intenso e intermitente, devido ao elevado grau de especialização que propõem, como é o caso das infra-estruturas ligadas à mobilidade e dos equipamentos colectivos.

---

[131] Bernardo Secchi. "Ciudad moderna, ciudad contemporánea y sus futuros" in *Lo urbano en 20 autores contemporáneos* (Ángel Martin Ramos ed.). Barcelona: Edicions UPC, 2004, p. 153.

[132] "*Na sociedade pós-industrial, parece definir-se o urbanismo da multitude, que nos coloca outras exigências distintas das do período industrial. Vemos aparecer novas tendências na forma como as pessoas sentem as suas necessidades funcionais, as suas ambições* (...) *no nosso contexto territorial e urbano dinâmico, temos de entender a função dos fluxos, do movimento crescente, dos novos simbolismos, num contexto em que as decisões são produzidas cada vez mais com a contribuição de múltiplos actores que não seguem a sequência tradicional*". Joan Busquets, "Entrevistas: 20 visiones" in *Papers. Regió Metropolitana de Barcelona,* n*º 43*, Junho 2005, p. 28, 29.

Este é também o entendimento de autores portugueses como Manuel Salgado quando afirma que, face aos múltiplos factores que estão na base de uma transformação da ocupação do território português (como as transformações sócio económicas, o desenvolvimento do sector da construção civil, a dispersão das actividades pelo território ou a emergência de novos modelos de habitar), "(...) *já não é ajustado continuar a olhar a cidade e a vida urbana - e a interpretar o comportamento das dos cidadãos - à luz dos mesmos padrões e critérios com que nós arquitectos fomos formados. Há que pôr muita coisa em causa quando abordamos estes temas*". Manuel Salgado. Comunicação apresentada na Conferência "Crise do Crescimento Urbano e Desenho da Cidade" que decorreu na FIL (Lisboa) em 27-09-2002, edição policopiada cedida pelo autor, p. 4.

Ainda que, desde sempre, as infra-estruturas se tenham constituído como componentes importantes das redes e sistemas de espaço público, estas têm vindo a assumir-se como elementos "catalisadores" e "produtores" de espaço público da "nova cidade". As infra-estruturas que tomamos como referência neste caso dizem sobretudo respeito às redes da mobilidade e em particular da mobilidade colectiva, assumindo-se como sucedâneas das estações centrais e das principais estações de metro que muitas cidades viram surgir na passagem do século XIX para o século XX. A sua importância reside sobretudo no facto de, em muitos casos, criarem *enlaces* urbanos complexos, que correspondem à materialização arquitectónica dos "nós" gerados pela articulação entre sistemas de transporte múltiplos e diferenciados.

Concebidas muitas vezes como *peças destacadas* no contexto urbano, estas infra-estruturas são capazes de gerar tipologias híbridas, que em certo sentido constituem *"(...) os novos artefactos, capazes de transformar partes emblemáticas de uma cidade, e de combinar uma série de actuações relacionadas que conferem a essa cidade um carácter cosmopolita(...)"*[133]. Se entendidas de forma coordenada e enquanto sistema integrado no tecido urbano podem converter-se, como veremos, em importantes elementos do espaço público, quer na *estruturação* quer na reestruturação de realidades urbanas fragmentadas e desarticuladas.

As infra-estruturas da mobilidade colectiva transformaram-se, por outro lado, em importantes estruturas urbanas de uso colectivo, não apenas pelas articulações que são capazes de gerar com os seus espaços exteriores envolventes, mas também pelas diversas formas interiorizadas ou semi-públicas de espaço público que assumem (desde a rua, à praça, ao parque, galeria, etc.).

Devido à sua condição de "espaços públicos intermédios" (de encontro e interacção social), estes *artefactos urbanos*, dotados de múltiplas valências, podem assim produzir *estruturas e sistemas espaciais* suficientemente complexos e flexíveis que lhes permitem adquirir a "carga semântica" necessária para assumir ou partilhar, juntamente com os centros históricos e com outros espaços colectivos (museus, centros comerciais, estações de serviço, estádios de futebol, etc.), um papel revitalizador e de referência comum em muitos contextos urbanos, adquirindo em muitos casos, designadamente nas zonas mais periféricas, o estatuto de "verdadeiro espaço público"[134].

A ausência, em muitas partes da cidade, de lugares públicos qualificados e de uma verdadeira estrutura ou sistema de espaços públicos poderá igualmente ajudar a explicar que a categoria de "espaços livres", "residuais" e outros espaços "indefinidos", constituam também uma parte significativa dos "novos espaços públicos" que "conformam" a actual realidade urbana alargada,

---

[133] Joan Busquets, Filipe Correa. *Cities X Lines: A new lens for the urbanistic Project,* Cambridge: Harvard University (Graduate School of Design), Nicolodi, 2006, p. 53.

[134] Podemos nestes casos constatar que as tipologias históricas são *suplantadas* ou *absorvidas* por novas formas/tipos de espaço público (em geral determinadas pela mobilidade e os programas comerciais e lúdicos), já que, segundo Paolo Caputo, o efeito da "(...) *polarização e a densificação funcional e tipológica tende a suprir a falta de sedimentação e estratificação histórica geradora da riqueza morfológica e figurativa dos tecidos antigos"*. Paolo Caputo, "Las arquitecturas del espacio público entre el cuidado del lugar y las figuras de la traición" in *La Arquitectura del Espacio Público: Formas del Pasado, Formas del Presente*, Sevilla: Junta de Andalucia - Consejería de Obras Públicas y Transportes e Triennale di Milano, 1999, p. 15.



Fig. 110. Yokohama (Japão). Terminal marítimo. Foreign Office Architects (FOA), 2002

Os *espaços colectivos como produtores de espaço público*



Fig. 111. Oita (Japão). Parque Agrícola de Oita. Toyo Ito, 2002

Os *espaços colectivos como os "novos espaços públicos"*



Fig. 112. Nice. Estação Terminal do Metro de Superfície. Marc Barani, 2006

Os *espaços colectivos como os "novos espaços públicos"*

ao assumirem-se como verdadeiras referências e espaços de sociabilidade ou de representação de valores colectivos. Neste sentido, poder-se-á afirmar que alguns destes espaços (urbanos) formalmente indefinidos (referenciados em muitos casos a um edifício ou equipamento público) podem potencialmente transformar-se em espaços *com identidade* e de reconhecida dimensão pública[135].

Neste quadro, e antes de passarmos a analisar algumas das implicações que a actual condição urbana produz sobre os *tipos históricos* mais importantes, procuraremos sistematizar algumas tendências genéricas, que determinam uma alteração significativa quanto à natureza, à forma, ao uso e ao significado que o espaço público projectado adquire no actual contexto urbano alargado (e que podem ser igualmente reconhecidas nas transformações verificadas no espaço público de muitas cidades portuguesas ao longo das duas últimas décadas).
Em primeiro lugar torna-se necessário reconhecer que, face a uma cidade mais dilatada e fragmentada - onde o "centro" se debilita e as *novas centralidades* emergem -, revela-se particularmente desigual e heterogéneo o modo como o espaço público se apresenta quer como suporte da actividade quotidiana quer como sistema espacial projectado.

A materialização do espaço público da cidade contemporânea traduz-se pois, em muitos casos, como uma realidade ambivalente e paradoxal: *sobre-determinada* e *hiper-desenhada* no que são as partes mais consolidadas da cidade - designadamente no seu núcleo histórico original - e apresentando um carácter *infra-urbano* - descontínuo e essencialmente funcional e residual - desprovido de qualidades semânticas significativas, nas suas partes mais recentes. Neste sentido, o "espaço público" enquanto sistema e sob o ponto de vista da realidade construída, tende a apresentar-se como uma entidade desmembrada (onde só em raras ocasiões se pode observar uma convergência ou sobreposição entre a dimensão urbana/espacial e a social outrora presentes na cidade tradicional), e que apenas parece resultar *inteligível* como espaço aberto entre espaços privados e semi-privados.
Analisando a cidade contemporânea no seu conjunto, o que parece suceder é o aparecimento de inúmeros espaços, de lugares e de *sub-tipos* que, conforme os casos e os contextos, complementam, desvirtuam ou substituem os antigos lugares públicos, abrindo-se simultaneamente "novas fronteiras" onde o "público" se materializa. Neste sentido, o que se revela porventura mais problemático é a cada vez maior dificuldade que temos em estabelecer pautas de leitura e interpretação satisfatórias sobre a(s) forma(s) e o(s) significado(s) que o espaço(s) público(s) assume(m), já que ele(s) incorpora(m) e reflecte(m) grande parte das incertezas, das

[135] No passado, muitos foram os espaços que, originalmente sem uma forma bem definida ou mesmo residual, com o "passar do tempo" adquiriram, por força do uso e de uma progressiva transformação física da cidade, um significado que os converteu em espaços com uma identidade própria, transformando-se em espaços de referência para a cidade. Os adros da igreja, cruzamentos de ruas, espaços de feira exteriores às muralhas são disso exemplo.

interrogações e disfunções, que afectam a cidade e as formas de relacionamento social que actualmente aí se produzem.

Teremos hoje, de facto, dificuldade em encontrar uma forma satisfatória e coerente para designar ou classificar o "espaço público" que emerge nos sectores urbanos mais recentes ou menos consolidados. Esta dificuldade tem sobretudo a ver com os múltiplos significados e formas que este foi paulatinamente adquirindo, no sentido em que não integra, como no passado, uma relação estável entre o *significante* e o *significado.* Mas a dificuldade de ler e interpretar o "espaço público" na "cidade emergente" traduz-se também, de forma muito evidente, na ausência de um sentido estruturador e articulador que o espaço público, enquanto sistema hierarquizado gerador de continuidade e de identidade, teve no passado.

O significado e a forma do conjunto de espaços e de lugares, que podemos designar por "espaço público" (na medida em que é *livre* e de *domínio público*), dilatam-se assim consideravelmente, à imagem da cidade que ele próprio "suporta", não sendo na maioria dos casos mais do que um "extenso catálogo" de espaços e de lugares, balizado pela latitude que a sua definição jurídica permite, culminando um processo de transformação (dilatação, fragmentação, descaracterização) e "erosão" contínuas que se acentuou nos últimos 50 anos.

A caracterização genérica, das mutações recentes que se podem observar ao nível da forma e da natureza do "espaço público" na cidade actual, ficaria, a nosso ver, incompleta, sem uma breve referência a um conjunto de tendências de transformação que se podem observar relativamente aos principais "tipos" que ao longo dos tempos construíram os espaços públicos mais significativos da cidade tradicional.

Seguindo Paolo Caputo e prosseguindo com uma *análise desmembrada* do espaço público (que a cidade actual sugere ou possibilita), podemos verificar que o efeito de desgaste que a condição urbana actual provoca nos tipos históricos de espaço público se traduz em alterações distintas mas igualmente tipificáveis:

A rua genérica e complexa, parece ter perdido o seu carácter de espaço público primordial e de elemento fundador e estruturador, na medida em que as actuais formas de construção da cidade já não a consideram como elemento que estabelece, como no passado, a continuidade do sistema de espaços públicos, nem como espaço canal ao qual o edificado se referencia. As "ruas da cidade recente" são, como é sabido, fundamentalmente descontínuas, especializadas e pensadas sobretudo enquanto suportes da circulação viária, que visam uma articulação eficaz com os outros elementos viários de escala superior. Este facto não impede contudo que a rua continue a afirmar a sua importância como elemento de distribuição de âmbito mais local, fundamental na articulação dos conjuntos residenciais de expansão recente.



Fig. 113. Paris. Zona Envolvente do *Grand Arche de la Défense*

Descontinuidade e especialização nas ruas da cidade recente



Fig. 114. Paris. *Grand Arche de la Défense*

Na ausência de um público, a praça assume na maioria das vezes o papel de "espaço livre" a que é atribuído um uso especializado e intermitente



Fig. 115. Paris. Vista aérea da zona envolvente ao *Grand Arche de la Defense*



Fig. 116. Paris. *Grand Arche de la Defense* (vista para Poente)

As novas ruas ao cruzarem-se (em zonas mono-funcionais) geram espaços livres e abstractos, que, por regra, inviabilizam a densificação morfológica, funcional, social e simbólica



Fig. 117. Barcelona. Sant Just Desvern

Descontinuidade e especialização nas ruas da cidade recente



Fig. 118. Barcelona. Praça de Sants

Na ausência de um público, a praça assume, na maioria das vezes, o papel de "espaço livre" a que é atribuído um uso especializado e intermitente

A praça, enquanto lugar que normalmente se identifica com o espaço público urbano por excelência, e que na cidade *tradicional* cumpre ainda um papel crucial, quer sob o ponto de vista urbanístico, quer social (onde no passado, tal como na rua, se podiam encontrar em simultâneo as várias dimensões - política, religiosa, económica, etc.), vê o seu protagonismo diminuído nos sectores urbanos menos consolidados.

Assim sendo, a praça, gerada na cidade tradicional (e em particular na cidade medieval), a partir do cruzamento ou no início de ruas, referida a um ponto notável da cidade ou ligada a um equipamento importante, foi perdendo ou vendo fragilizadas as mais recentes funções celebrativas ou a função polarizadora (à qual estava associada no século XIX, sobretudo para os novos habitantes que afluíam à cidade), adquirindo nos novos assentamentos e nos sistemas de construção da cidade um papel secundário. Nesta perspectiva, e atendendo às exigências de mobilidade que se verificam na cidade contemporânea, segundo Paolo Caputo, as (novas) ruas, ao cruzarem-se (em zonas *mono-funcionais*), geram espaços livres e abstractos que, por regra, inviabilizam a densificação (morfológica, funcional, social e simbólica) que constitui a premissa fundamental para a construção da praça[136].

No contexto das novas intervenções, mais do que *lugares praticados*, as praças são vazios sucedâneos do tipo original, tornando-se tendencialmente em espaços *híbridos* ou *neutros*, em função das relações que são capazes de estabelecer ao nível de um plano ou projecto urbano com outros elementos do espaço público, ou com programas específicos, designadamente com os equipamentos.

Este facto explica que, na ausência de "um público", de um programa que promova usos diversificados e na ausência de relações e articulações ao nível do desenho do espaço público, a "praça" assuma na maioria das vezes o papel de "espaço livre" a que é atribuído um uso especializado e intermitente.

O jardim, enquanto "tipo específico de praça", e enquanto espaço de estar tratado como um *fragmento de natureza reconstruída artificialmente*, também evidencia hoje problemas de inserção no espaço urbano face ao aumento da escala da cidade e à perda de continuidade e coerência do espaço público enquanto sistema articulador. Em muitos casos "devastado" pelo tráfego automóvel, o jardim transformou-se na cidade actual num espaço utilizado por segmentos muito específicos da população - idosos e crianças sobretudo - tornando-se recorrentemente num espaço residual e isolado da cidade.

[136] Paolo Caputo, "Las arquitecturas del espacio público entre el cuidado del lugar y las figuras de la traición" in *La Arquitectura del Espacio Público: Formas del Pasado, Formas del Presente*, Sevilha: Junta de Andalucia - Consejería de Obras Públicas y Transportes e Triennale di Milano, 1999, p. 15.

Tendo em conta o que atrás referimos relativamente à praça e ao jardim, o parque transforma-se, no contexto da cidade contemporânea, na praça *re-inventada*. Ultrapassando o seu papel histórico, de elemento mediador ou de "*metáfora da relação"* entre o *"natural" e o* "*artificial*"[137], o seu significado urbano hoje já não se refere tanto à ideia de limite ou de *grande intervalo* no contínuo da cidade. O parque parece constituir-se hoje como o espaço público destinado por excelência ao encontro, à paragem, às actividades lúdicas e ao lazer, que permite, por outro lado, em determinadas situações, estabelecer continuidades e articular fragmentos urbanos, assumindo assim um papel importante na planificação à grande escala e à escala intermédia.

Tal como o parque, de entre as tradicionais tipologias de espaço público, o *Passeio Marginal* (Frente de Mar, Frente de Rio, etc.) (re)conquista no quadro urbano actual, como veremos mais adiante nesta dissertação, um papel-chave. Ao recuperar a sua condição *de fronteira* da cidade, as marginais têm vindo nas últimas décadas a alargar a oferta de funções e de usos públicos, assumindo-se igualmente como elementos determinantes na (re)configuração de sectores estratégicos da cidade. Após o aparecimento dos *passeios marítimos e fluviais*, que no século XIX marcaram e redefiniram as "fachadas urbanas" de muitas cidades europeias (a que se seguiu um período de declínio, devido à sua ocupação, em muitos casos, por instalações portuárias), assistimos à desactivação e transferência destas instalações (industriais e portuárias) para áreas mais afastadas dos centros das cidades, com a consequente libertação de extensas e valiosas áreas urbanas. Este processo de reconversão tem vindo a permitir a *re-articulação* da cidade com os seus sistemas naturais de referência, propondo novos usos e novos padrões urbanos, estéticos e lúdicos. Deste ponto de vista, os espaços públicos criados nestes contextos, tal como o parque, têm vindo a constituir-se no actual quadro urbano como "os espaços públicos" por excelência, onde porventura a dimensão colectiva contemporânea se expressa de forma mais evidente.

Face a estas tendências genéricas, decorrentes da actual condição urbana e tendo em conta a cidade no seu conjunto, julgamos poder concluir-se que, se é verdade que nas suas partes mais recentes o espaço público vê o seu papel fragilizado e alterado, não podemos afirmar que os tipos e sistemas de espaço público tenham perdido a importância e o significado que tiveram no passado. Este facto torna-se, a nosso ver, particularmente evidente, se pensarmos nos sectores mais consolidados e centrais da cidade contemporânea, onde os principais tipos de espaço público continuam a manter uma vocação urbanística clara e uma identidade formal e funcional, que confere a estas partes da cidade uma dimensão urbana, social e cultural que não encontramos

[137] Paolo Caputo, "Las arquitecturas del espacio público entre el cuidado del lugar y las figuras de la traición" in *La Arquitectura del Espacio Público: Formas del Pasado, Formas del Presente*, Sevilla: Junta de Andalucia - Consejería de Obras Públicas y Transportes e Triennale di Milano, 1999, p. 16.



Fig. 119. Santander. *Parque de* las Llamas (1ª Fase). E. Batlle, J. Roig, 2006-2007

O parque como praça re-inventada



Fig. 120. Seattle. *Olympic Sculpture Park.* Weiss/Manfredi, 2004-2007



Fig. 121. Marginal de Matosinhos. Eduardo Souto de Moura, 1995-2002

As frentes de água como elementos-chave na recuperação de sectores estratégicos da cidade

na chamada “cidade emergente” (esta circunstância, tem vindo de resto a justificar um investimento na renovação e requalificação do espaço público naqueles sectores da cidade).

Outra dimensão do problema (e que a nosso ver não pode ser valorizada do mesmo modo) será a questão das grandes superfícies comerciais, salas polivalentes, recintos desportivos, espaços residuais, etc., que, embora sob alguns aspectos cumpram funções comerciais e de encontro social que anteriormente eram exclusivas da rua e da praça, não substituem nem anulam o papel dos sistemas e tipologias tradicionais de espaço público na cidade contemporânea. A nosso ver, a rua, a praça, o jardim, o passeio marginal continuam a ser os espaços “onde se está”, onde se passeia, procurado pelos turistas e pelos habitantes da “cidade periférica”, onde a experiência complexa da cidade, a urbanidade e a dimensão colectiva assumem uma dimensão sem paralelo no conjunto metropolitano.

O panorama das cidades europeias parece remeter-nos assim para uma condição urbana onde, mais do que o cancelamento dos velhos pelos novos tipos de espaços públicos, constatamos a coexistência de diferentes categorias e realidades urbanas que decorrem essencialmente dos contextos em que estes mesmos espaços públicos se geram e dos processos urbanos que lhes dão origem. Nesta medida, julgamos necessário partir de uma análise que distinga, por um lado, entre o que poderíamos designar por “espaços públicos do centro urbano” e os “espaços públicos das áreas de transição” ou os “espaços públicos das periferias”, e, por outro, entre o que são os “espaços públicos planeados e desenhados” e os “espaços públicos espontâneos” que, em maior ou menor número, podemos detectar em qualquer cidade europeia de média ou grande dimensão.

Assim, do nosso ponto de vista, só uma consideração mais particularizada de cada uma destas categorias e realidades urbanas nos permitirá realizar um diagnóstico mais preciso e rigoroso sobre o estado actual e sobre as mutações que mais recentemente têm vindo a afectar o “espaço público” no contexto da cidade contemporânea.

2 . Sobre a problematização do “espaço público” na cidade contemporânea

2.1 Antecedentes

O "renascimento" do debate sobre o espaço público

O estudo das "formas" e dos "desígnios" do espaço público na cidade contemporânea, bem como a necessidade de clarificar e delimitar os problemas que dizem respeito ao nosso objecto de estudo, tornam incontornável recuperar e indagar sobre a evolução e importância da noção urbanística de espaço público num passado mais recente, bem como aferir o sentido e o papel que lhe é atribuído na construção da cidade contemporânea.

Mesmo sabendo que o "significado" que procuramos para o espaço público não pode e não deve ser indiferente ao saber que outras disciplinas ou áreas científicas produzem sobre o tema, a abordagem que nos interessa para o estudo do espaço público refere-se, como já atrás referimos, à visão do arquitecto, que decorre essencialmente da condição espacial e morfológica que o conceito de "espaço *público"* pressupõe, e que reconhece a sua importância na construção da cidade contemporânea.

Procuraremos deste modo questionar e clarificar, no âmbito disciplinar da arquitectura e do urbanismo, as principais abordagens teóricas que orientam a reflexão sobre o espaço público, interessando-nos aquelas que valorizam a sua dimensão formal e o seu contributo para o desenho da cidade e que, simultaneamente, tenham em conta a expressão e a manifestação de valores e necessidades colectivas e o sentido de uso e de apropriação que historicamente caracterizam a noção de espaço público.

Se, no campo específico da arquitectura, o debate em torno do problema do "espaço público" como espaço projectado é recorrente desde a segunda metade do século XIX e início do século XX[1] uma das primeiras referências à questão do "espaço público" (ou neste caso de *esfera pública*) como problema de projecto, é realizada por Sigfried Giedion em *Space, Time and Architecture* (1941), quando reconhece a existência das "(...) *noções de liberdade individual e de ordem comum* como *noções inerentes a qualquer democracia* (...)", onde por isso "(...) *o direito do indivíduo e o direito da comunidade se confrontam (...)".* Reconhecendo que o equilíbrio entre estas "noções" ainda não fora encontrado, Giedion procura demonstrar, a partir da análise de algumas obras, a nova sensibilidade demonstrada por determinados arquitectos (entre os quais J. Utzon, J. L. Sert, J. B. Bakema ou A. Aalto, quer em estabelecer o *entrelaçamento* entre as duas *esferas*, quer no *cuidado empregue no desenho dos espaços abertos atribuídos à* esfera pública[2].

Podemos no entanto identificar os primeiros sinais de problematização mais abrangente e operativa sobre a noção de espaço público, nas reflexões e discussões que têm lugar no CIAM VIII em Hoddesdon (Inglaterra) no ano de 1951. Este congresso que tem como tema central o *Coração da Cidade* ("The Heart of the City"), ao assumir as limitações e a falência do "ideário" e dos modelos

[1] A este respeito lembramos o debate entre Camilo Sitte e Otto Wagner a propósito do projecto de modernização de Viena no final do século XIX.

[2] Sigfried Giedion, *Espaço, Tempo e Arquitectura: O desenvolvimento de uma nova tradição*, São Paulo: Martins Fontes, 2004, p. 885.

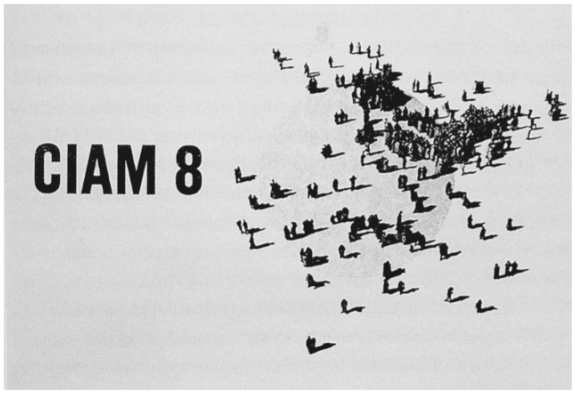


Fig. 122. CIAM 8. Hoddesdon, 1951



Fig. 123. Milão. Piazza do Duomo

"*O centro colectivo deve permitir que se celebrem tanto reuniões espontâneas como organizadas*",
Josep Lluis Sert, "*Centros para a Vida colectiva", in Sert: arquitecto en Nueva York,* Actar, 1997, p. 127

preconizados pelo urbanismo do Movimento Moderno[3] na construção da cidade e mais especificamente dos seus "espaços públicos", constitui, a nosso ver, um marco essencial da reflexão sobre o significado e as formas projectadas do espaço cívico e social.

Num dos textos apresentados a este CIAM[4], Ernesto Nathan Rogers escrevia : "(…) *conservar, deslocar, restabelecer, vivificar ou inclusive inventar o coração [il cuore, the core], são igualmente aspectos da nossa prática e implica - nos diversos lugares e nas diversas circunstâncias - uma particular atenção do ponto de vista social, estético, económico, técnico e psicológico* (...)"[5].

O "*coração da cidade",* prossegue Rogers, *" (...) deve ser um lugar apto para as relações humanas no seu sentido mais intenso: para a conversa, para a discussão, para o "shopping", para o "piropo", para o "flanêur", e para aquele impagável ´dolce fare niente` que, no seu melhor significado, é a expressão mais natural da contemplação (ócio, no tranquilo gozo do corpo e do espírito)"*[6].

Em síntese, para Rogers, o "*coração da cidade"* é o "*centro integral*" para uma sociedade de indivíduos que inter-agem na vida comunitária, cuja metodologia de aproximação em termos de projecto, independentemente do contexto urbano (cidades novas, *monocêntricas* ou *policêntricas,* grandes ou pequenas), deve estar orientada por forma a estabelecer uma harmonia fecunda entre indivíduo e comunidade[7].

Também Giedion, em *A Humanização da Cidade* (1952), tal como já havia sublinhado em *A necessidade de uma Nova Monumentalidade* (1944), aponta os problemas e os desafios que se colocam à arquitectura e ao urbanismo, na construção "(...) *física do sentido comunitário e de suportes para as relações sociais qualificadas e significantes (...)"*, onde reconhece que os *elementos da vida social e da vida comunitária estão perturbados ao máximo*. Nestes textos Giedion assinala igualmente uma atitude de passividade e de insegurança social face ao espaço público e detecta a falta de referências da vida comunitária, admitindo a necessidade de regresso à *escala humana* e a necessidade do "(...) *indivíduo ganhar consciência dos seus direitos frente à tirania da máquina*"[8].

---

[3] Relembre-se que o *plano de intenções* e todo o ideário dos CIAM pós Segunda Guerra Mundial, tem de ser enquadrado à luz do *rasto de destruição* por ela gerada, e que conduziu, como é sabido, a um processo de reavaliação do passado e de redescoberta da história.

[4] Neste CIAM são apresentados, entre outros, textos de Ernesto Nathan Rogers, Le Corbusier e José Luís Sert. O CIAM VIII ficou igualmente conhecido como o *marco* que corresponde ao "início do fim" dos CIAM e onde se "abre caminho" para o aparecimento do TEAM X.

[5] Ernesto Nathan Rogers, "Il Cuore: problema umano della città" in *Gli elementi del fenomeno architettonico*, Napoli: Guida, 1981, p. 258.

[6] Idem, ibidem, p. 260.

[7] Idem, ibidem, p. 259.

[8] Sigfried Giedion, "La Humanización de la Cuidad" in *Sigfried Giedion. Escritos escogidos* (Josep M. Rovira, ed.), Murcia: COAAT, 1997, p. 182.
Em *The heart of the city,* Giedion defende a concepção do "core" como "*artefacto"*, como "*núcleo e centro comunitário*" (onde o tráfego automóvel deve estar separado dos peões) que deve ser entendido como um "(...) *miradouro aberto à observação do mundo, e onde a integração das artes deve ser tida como um objectivo fundamental*". Sigfried Giedion, *The Heart of the City: a summing up*, citado em Eric Mumford, *The CIAM discourse on urbanism*, 1928-1960, Cambridge, Mass: The MIT Press, 2002, p. 215.

Se o CIAM VIII consagra a importância do núcleo urbano como o "coração da cidade", a questão que acaba por emergir deste encontro prende-se com a polarização entre os que defendiam o conceito de núcleo associado à ideia do grande centro cívico (referido à ideia de polis) e aqueles (a geração mais nova, de onde se destacava o grupo inglês MARS) que estavam sobretudo interessados na questão dos espaços colectivos comuns, entendida como um novo tópico na discussão sobre a cidade e dos espaços públicos enquanto lugares onde se processavam as relações entre os habitantes[9].

Outro momento significativo da importância atribuída à *dimensão humana do espaço urbano* tem lugar em Dubrovnik (1956), ainda no âmbito dos CIAM[10], onde, com o aparecimento do TEAM X, se formaliza oficialmente a crítica ao Movimento Moderno e onde os seus membros defendem uma maior atenção à identidade e *natureza humana do espaço urbano*, à *escala intermédia* e à *mobilidade.*

Podemos verificar que a historiografia e a cultura urbana dos anos 60 e parte dos anos 70, dando continuidade aos temas abordados de forma sistemática nestes dois CIAM, reflectem preocupações de ordem genérica relativamente ao desequilíbrio que a dispersão e generalização do tráfego automóvel provocam nas grandes cidades, designadamente: a ausência de escala humana, a falta de identidade e qualidade dos espaços urbanos que se generalizam nas cidades europeias e norte-americanas, quer nas zonas centrais, quer nos assentamentos suburbanos.

Neste âmbito, a urbanista e escritora norte-americana Jane Jacobs é uma figura importante no debate e reflexão sobre a cidade e o espaço público nos anos 60, cujo contributo para a compreensão crítica da evolução do conceito e das formas de espaço público na segunda metade do século XX nos parece incontornável. Em *The Death and Life of Great American Cities* (1961), Jacobs explicita de forma clara a importância vital que o espaço público - neste caso a rua - tem na vivência quotidiana das cidades: "*As ruas e os seus passeios, os principais espaços públicos de uma cidade, são os seus órgãos mais vitais. Pensemos numa cidade e nos que nos vêm à*

[9] Neste âmbito, de entre a geração mais nova, destacaram-se no CIAM VIII os contributos de Aldo Van Eyck (que apresenta os seus projectos de espaços de jogos para crianças em Amesterdão - Kinderspeelplaats), abordando a questão do *núcleo* a partir da necessidade de valorização do espaço público, no sentido de os tornar mais protegidos e humanizados, e a proposta de Jacob Bakema que, desafiando os CIAM a admitir uma nova responsabilidade social, propunha o tema das relações humanas com base fundamental para o debate sobre o espaço urbano. Eric Mumford, The CIAM discourse on urbanism, 1928-1960, Cambridge, Mass: The MIT Press, 2002, p. 214, 215.

[10] Refira-se que o CIAM IX, realizado em 1953 em Aix en Provence, embora tenha sido dedicado ao tema da *Carta do Habitat*, foi igualmente importante na medida em se tornaram evidentes a divergência de posições entre os membros fundadores do CIAM e a geração mais nova de onde se destacavam os membros do TEAM X e do grupo MARS. Esta geração de arquitectos procurava, fundamentalmente, introduzir novas grelhas de leitura a partir da focalização na questão da identidade entre o homem e o ambiente construído que daria origem ao Manifesto de Doorn. Este manifesto tem como base a defesa de concepção por escalas, fundamentada na necessidade de enfatizar o carácter do espaço urbano como gerador de relações humanas. Marisol Sosa. *Do Coração da cidade - a Otterlo (1951-59): discussões transgressoras de ruptura, a semente das novas direções pós-CIAM*, disponível em:
<http://www.docomomo.org.br/seminario%208%20pdfs/096.pdf>, p. 8.



Fig. 124. Paris. Manifestação em Maio de 68



Fig. 125. Barcelona. Polígono de Santo Ildefonso

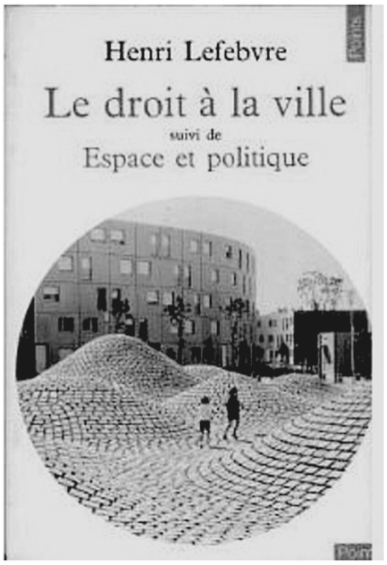


Fig. 126. *Le droit à la Ville.* Capa da edição Anthropos de 1974

cabeça? São as ruas. Se as ruas de uma cidade parecem interessantes, a cidade parece interessante; se foram maçadoras, a cidade parece maçadora"[11]. Para Jane Jacobs, o *ballet* que se expressa na *ordem complexa* da rua, composta de "*movimento e mudança*", ultrapassa as visões e ambições propostas pelos arquitectos e pelos urbanistas para o desenho da cidade, na medida em que, na sua opinião, estes operam no pressuposto de que as pessoas procuram lugares vazios, ordenados e sossegados[12].

A este debate, que se inicia, como vimos, nos anos 50, com a tomada de consciência da necessidade de recuperação e de incorporação no espaço (público) urbano dos valores cívicos, comunitários e patrimoniais, dentro das disciplinas que *desenham a cidade*, juntam-se nos anos 60 os contributos das ciências humanas e sociais, onde tem um papel de destaque Jürgen Habermas.
É Habermas quem, pela primeira vez, teoriza e reflecte com profundidade sobre as noções de *espaço público, esfera pública* e de *opinião pública*, descrevendo (em *Transformação estrutural da esfera pública*[13]) os seus processos de transformação e constituição.
Esta aproximação mais teórica e política à noção de espaço público antecipa a revalorização no contexto europeu dos valores da "democracia plena" e com a afirmação da cidadania e do "direito à cidade", em parte impulsionados pelos acontecimentos de Maio de 68. Note-se ainda que o interesse pelo "espaço público" nos anos 60 e 70 coincide também com outras obras importantes, que em comum partilhavam a crítica ao capitalismo e aos valores da sociedade burguesa, como, por exemplo, *La societé du Spectacle* (1967) de Guy Debord, *Le droit a la ville* (1968) e *La Production de l´Espace* (1974) ambas de Henri Lefebvre.
Partindo de uma posição politicamente comprometida com os ideais marxistas, e antecipando-se aos acontecimentos de Maio de 68, Lefebvre introduz no discurso sobre a cidade e o espaço urbano ideias que terão um eco profundo no pensamento arquitectónico e na cultura urbana dos anos subsequentes, designadamente no que diz respeito especificamente ao "espaço público". Uma das noções que se torna fundamental no pensamento de Henri Lefebvre sobre a cidade (com claras implicações com o espaço público) é o reconhecimento das "necessidades sociais" subjacentes às sociedades urbanas (em particular das classes trabalhadoras) e de direitos básicos que se enquadram numa prática social: "(...) *direito ao trabalho, à instrução; à saúde; à habitação; ao lazer, à vida* (...)", que em conjunto se traduzem no *"direito à cidade"*[14]. Lefebvre acrescenta

[11] Jane Jacobs, "The death and life of Great Americans Cities" (1961) in *The City Reader* (Richard T. Legates, Frederic Soul ed.) London: Routledge,1997 p. 104.
[12] Estas qualidades, no seu entender, resultam fundamentalmente de três aspectos distintos mas complementares (que decorrem de questões de desenho urbano), de onde se destacam: a importância da *demarcação clara entre o espaço privado e o espaço público*, que Jacobs interpreta como contraponto aos assentamentos suburbanos; a necessidade de *orientar os edifícios para a rua* (evitando espaços interiorizados ou de estar nos interiores dos quarteirões); e a *necessidade de prever usos fundamentalmente públicos* no piso térreo por forma a garantir a permanência contínua de pessoas ao longo do dia e da noite.
[13] Título original: *Strukturwandel der Öffentlichkeit,* publicado em 1962.
[14] Henri Lefebvre, *Le droit à la ville*, Paris: Anthropos (2ª edição), 1973, p.161.

ainda que esta pretensão *do "direito à cidade"* não se refere à "(...) *cidade antiga, mas à vida urbana, à centralidade renovada, aos lugares de encontro e das trocas; aos ritmos da vida e* à utilização *do* tempo que *permita o uso pleno e inteiro destes momentos e lugares"*[15].

Nos anos 70, quer nos EUA quer na Europa, as ciências sociais e humanas, especificamente a sociologia, mantêm vivo o interesse sobre o "espaço público", designadamente (no caso norte-americano) através Richard Sennett, cujos estudos incidem sobre as transformações de uso e de significado que se operam no "espaço público". Richard Sennett publica, nos primeiros anos da década, duas obras que se tornaram referências importantes para a compreensão e para o estudo do tema: *Uses of Disorder* (1970) e *The Fall of Public Man* (1977). Esta última, reveste-se de especial importância, já que marca, a nosso ver, um ponto de vista dissonante, relativamente ao "pensamento utópico" e "revolucionário" europeu, que animava a filosofia, a política e a cultura em geral, quanto às possibilidades que o "espaço público" poderia oferecer[16].

Ao mesmo tempo que sociólogos como Habermas ou Sennett *sentenciam* o declínio ou perda de significado (social e político) da noção de "espaço público", continua a assistir-se ao progressivo interesse por este "conceito", por parte dos arquitectos, dos urbanistas e dos decisores responsáveis pelas políticas urbanas, que assumem o espaço público dos centros históricos, como o campo de actuação (e de intervenção) privilegiado para a resolução dos muitos problemas - *de-surbanização*, congestão, destruição do património, etc. - que as cidades haviam acumulado durante décadas[17].

Por outro lado, superando o pensamento mais humanista e existencialista dos anos 50, assistimos à emergência de posições que recuperam o entendimento da cidade como *obra de arte* (tal como Sitte defendia). Neste contexto Aldo Rossi assume um papel de destaque, ao recentrar o discurso sobre a cidade, na dimensão tipo-morfológica, na questão do monumento e do espaço público, propondo uma redefinição dos princípios de análise urbana e a valoração dos seus tipos históricos, (insistindo, por outro lado, na necessidade de entender a cidade como o espaço onde as manifestações colectivas expressam a sua vontade)[18].

---

[15] Henri Lefebvre, *Le droit à la ville*, Paris: Anthropos (2ª edição), 1973, p.161.

[16] Em The Fall of Public Man, Sennett declara a "morte do espaço público" enquanto âmbito de vivência significante, já que, para este autor, o espaço público se converte, "(...) *de forma perversa, num espaço contingente para o movimento, perdendo (...) qualquer significado experimental independente*". Richard Sennett, *El declive del Hombre Público*. Barcelona: Peninsula- ediciones 62, 1974, p. 24.

[17] Devemos realçar neste contexto, a publicação em 1962 da Lei Malraux que constitui, no caso francês, um marco importante na preservação do património edificado, como também da Carta de Veneza (aprovada no II Congresso Internacional de Arquitectos e Técnicos de Monumentos Históricos em 1964), que, como é sabido, definiu os princípios gerais sobre *a recuperação e conservação dos monumentos e sítios.* A preponderância da urbanização nova (e da construção de novas cidades) que havia constituído durante as décadas subsequentes à Segunda Guerra Mundial a grande opção estratégica das políticas urbanas é substituída pela intervenção no património e nos centros históricos, designadamente nos seus espaços públicos, destacando-se neste âmbito a recuperação do centro histórico de Bolonha (1965).

[18] "(...) o que tem em comum [os elementos primários] refere-se ao carácter público, colectivo destes elementos; *esta característica da coisa pública, feita pela colectividade para a colectividade, é de natureza essencialmente urbana.* (...) *Pode desenvolver-se qualquer redução da actividade urbana e chegar-se-á sempre ao aspecto colectivo; o aspecto colectivo parece constituir a origem e fim da cidade*". Aldo Rossi, *La arquitectura de la ciudad*, Barcelona: Gustavo Gili, 1982 (*L´architettura della città*, 1ªed. 1966), p. 155, 157.

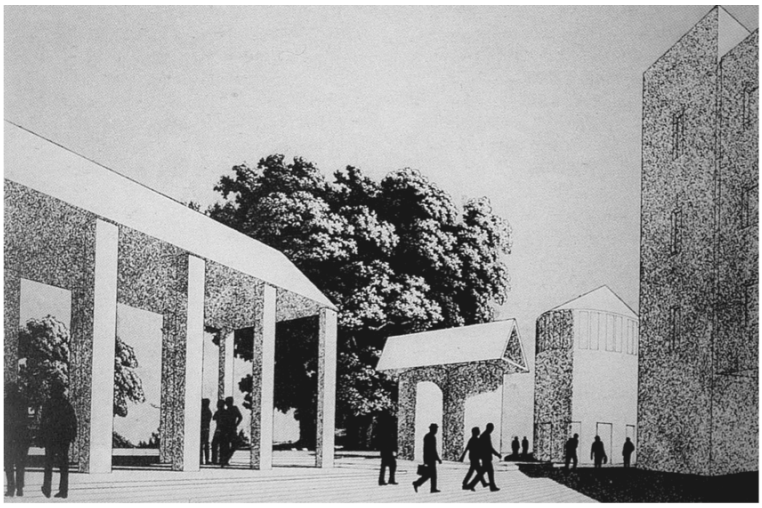


Fig. 127. San Nazzaro. *Projecto de praça*. Aldo Rossi, 1967

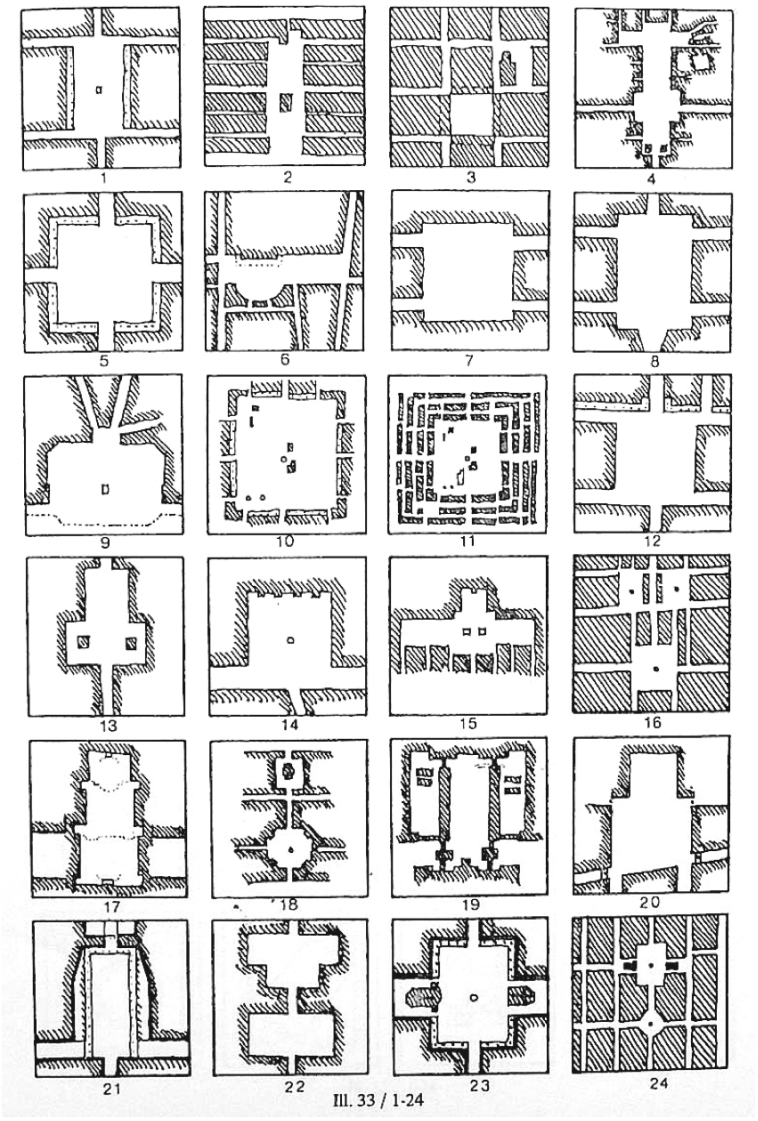


Fig. 128. *Praças ortogonais*. Desenho de Rob Krier, 1982

Dando sequência à abordagem de Aldo Rossi, Rob Krier considera e recupera em *Lo spazzio della città* (1975) o significado mais "disciplinar" do espaço público. A contribuição fundamental de Krier para o estudo do espaço público hoje reside, a nosso ver, na proposta de recuperação e na análise sistemática do espaço urbano da cidade tradicional[19], assente no estudo dos seus elementos constituintes - a rua e a praça (sobretudo esta última) - como material (ainda) viável e alternativo ao urbanismo da segunda metade do século XX e aos efeitos perversos e empobrecedores que este, na sua opinião, gerou.

Partindo de uma crítica incisiva e objectiva ao *espaço urbano moderno*, "*especializado* e *subserviente*" relativamente sobretudo ao automóvel e às normativas (que, na sua opinião conduziu à fragmentação e dissolução do espaço urbano), Rob Krier sustenta uma visão *mais morfológica* do espaço público, fundada nos pressupostos de composição formal e funcional que a cidade tradicional propunha para a rua e para a praça, isto é: "*definição espacial*" clara (ou seja, interdependência entre espaço livre e edificado), "*definição geométrica*" e "*escala*" [20].

Paralelamente, mas numa perspectiva distinta à de Krier, Jan Gehl introduz a questão da "*qualidade da apropriação e das formas de vida pública"* no espaço urbano, constituindo-se como um dos principais defensores da necessidade de promover a *reconquista do espaço público* a partir de uma posição mais abrangente do ponto de vista disciplinar. O contributo de Gehl na re-valorização da noção de espaço público reside fundamentalmente na "visão humanista" que procura trazer para o interior da disciplina, ao admitir a necessidade de valorizar o contributo da psicologia e da sociologia na concepção da arquitectura e dos espaços urbanos, admitindo inclusivamente a "diluição das fronteiras disciplinares".

Life Between Buildings, publicado em 1971, representa a primeira das várias obras, onde Jan Gehl defende uma aproximação ao desenho do espaço público urbano enquanto "*processo modelado pelo uso*", que tenha em conta a *escala humana* e a *qualidade social*, bem como o seu *potencial recreativo*, por forma a recuperar os seus usos tradicionais (de lugar de encontro, comércio e circulação).

---

[19] Rob Krier, *Lo spazio della città*. Milano: CLUP, 1982, p. 17, 18. Para Rob Krier existe um paralelismo ou coincidência entre *espaço urbano* e *espaço aberto*, já que se submetem a leis análogas, não apenas do ponto de vista funcional mas também formal. Ambos se distinguem do "*espaço interno"* (espaço protegido das intempéries e do ambiente circundante), símbolo da esfera privada, enquanto o "*espaço externo*" coincide com o espaço do movimento livre, ao ar livre e que compreende "*zonas públicas*", "*semi-públicas"* e "*privadas*".

[20] "*Não existe alguma praça pública contemporânea que se possa comparar a praças urbanas como a Grand Place em Bruxelas, a Place Stanislas em Nancy, a Piazza del Campo em Siena, a Place Vendôme e a Place des Vosges em Paris, a Plaza Mayor em Madrid, a Plaza Real em Barcelona (...)*". Idem, ibidem, p. 25.

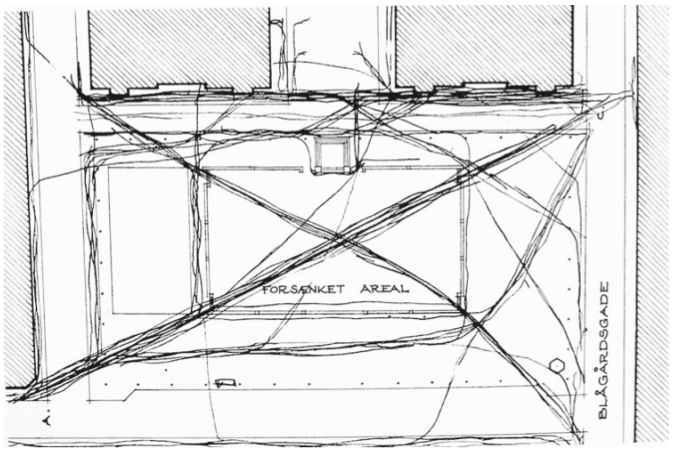


Fig. 129. *Estudo de percursos pedonais numa praça de Copenhaga*. Jan Gehl, 1970

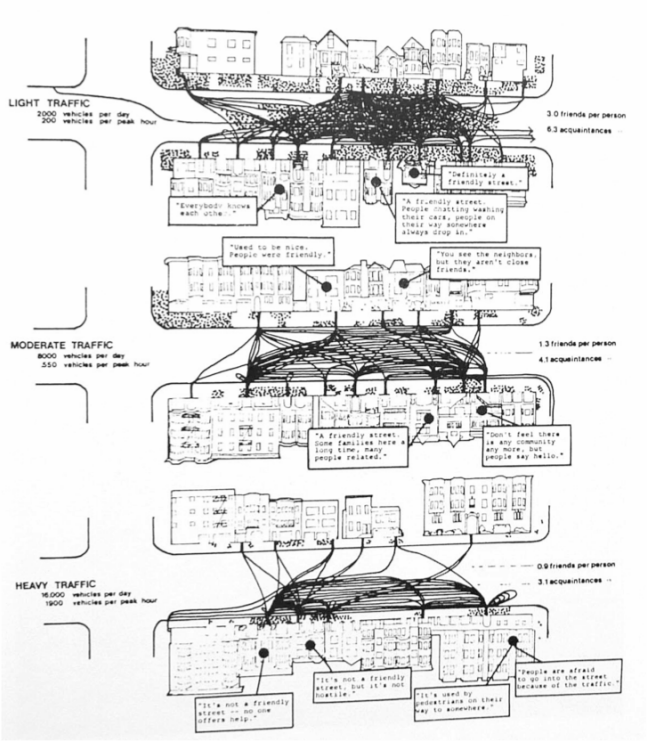


Fig. 130. *Registo da frequência de actividades exteriores em três ruas de São Francisco*. Jan Gehl, 1970

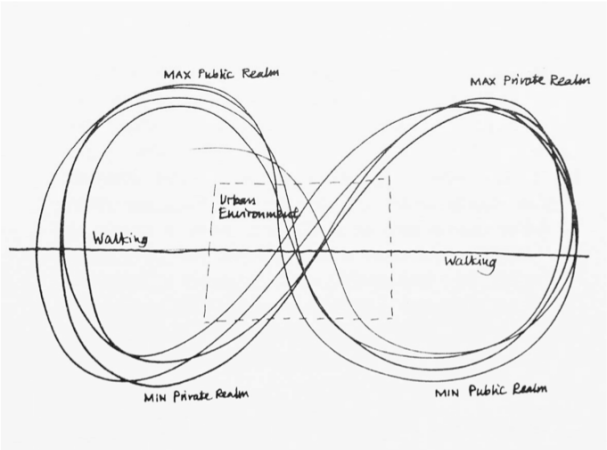


Fig. 131. *Sistemas de fluxos entre diferentes subsistemas*. Serge Chermayeff, 1971

Estes foram aliás os pressupostos que orientaram a recuperação da zona central de Copenhaga ainda nos anos 60, que constitui um dos exemplos marcantes da *reconquista do espaço público* em áreas centrais, baseados na eliminação do tráfego automóvel convertendo extensas áreas dos centros históricos em zonas exclusivas para peões[21].

"A vida nos edifícios e entre os edifícios parece considerar-se, em quase todas as circunstâncias, mais essencial e relevante que os próprios espaços e edifícios"[22].

Esta curta citação resume de forma clara o entendimento que Gehl revela relativamente à necessidade de potenciar ao máximo a *vida social* através do espaço público. Mas tem também subjacente, a crítica à "cidade *funcionalista"* e ao modelo de cidade planeada com base nos princípios da Carta de Atenas que, no seu entender, ao desconsiderar os "aspectos psicológicos e sociais" do desenho dos edifícios e espaços públicos, levaram consequentemente ao desaparecimento das ruas e das praças nos novos projectos de edificação das cidades[23].

Será também a partir da consideração do "valor social do espaço público", mas num âmbito disciplinar mais operativo e alargado, que devem ser analisados os argumentos de Serge Chermayeff expressos em *The Shape of Community* (1971)[24].

---

[21] A intervenção na zona de Stroger em Copenhaga, iniciada em 1962, constitui um dos primeiros exemplos de eliminação do tráfego automóvel em zonas históricas com vista à utilização exclusiva por parte de peões e bicicletas.

[22] Jan Gehl, *La humanización del espacio urbano. La vida social entre los edificios*, Barcelona: Reverté, 2006 (1ª edição em inglês, 1987; versão original, 1971), p. 37.

[23] Idem, ibidem, p. 53.

Para Gehl, os "modelos de referência" de espaço público estão na cidade medieval que, a partir de um processo lento, permitia uma adaptação e um ajuste contínuo do entorno físico às funções da cidade.

(…) A cidade não era um objectivo em si mesmo, mas sim uma ferramenta modelada pelo uso. O resultado deste processo - que se baseava em múltiplas experiências acumuladas - eram espaços urbanos que inclusive hoje em dia oferecem condições excepcionais para a vida entre os edifícios (...) *Devido à sua evolução, essas cidades e esses espaços urbanos, têm qualidades intrínsecas que só se encontram em alguns casos excepcionais de cidades de períodos posteriores (…) Não se trata apenas das ruas e das praças estarem dispostas pensando nas pessoas que deambulam ou permanecem no exterior, mas da notável perspicácia que os construtores da cidade parecem ter tido acerca dos fundamentos deste desenho"*. Idem, ibidem, p. 49.

Como exemplo, Gehl aponta a Piazza del Campo em Siena, que, na sua configuração fechada, definida em função da arquitectura envolvente, e ajustada ao clima e à topografia, está organizada de forma "ideal" para que "(...) *funcione como lugar de encontro, uma sala pública para os seus cidadãos* (...)".Idem, ibidem, p. 49.

[24] Durante a década de 60, Serge Chermayeff havia escrito (em conjunto com Christopher Alexander) *Community and Privacy, toward a New Architecture of Humanism,* onde, partindo de um diagnóstico crítico relativamente à forma como a cidade do século XX se desenvolveu, procuram já estabelecer alternativas para um entendimento teórico e projectual do espaço urbano a partir de uma base mais humana. A abrir a segunda parte do livro (que constitui, no conjunto desta obra, um corpo mais *propositivo* no âmbito do desenho urbano e da Arquitectura), Chermayeff e Alexander consideram fundamental a percepção e hierarquia das várias funções urbanas, com base numa classificação que designaram por "*domínios da urbanidade".* Além da clara diferenciação entre os *domínios do público e do privado*, os autores propõem ainda uma divisão por subcategorias de cada um destes domínios, por oposição às noções de "espaço", "zona", que em seu entender se tornaram demasiado abstractas, "(...) *quando se trata de procurar integrar e articular lugares, onde a pequena escala humana da experiência imediata seja possível".* Serge Chermayeff, Christopher Alexander, *Community and privacity: toward a new architecture of humanism*, London: Penguin Books, 1966 (edição policopiada [FAUP] sem numeração).



Fig. 132. Copenhaga. Rua do centro da cidade depois de encerrar o seu uso ao tráfego automóvel



Fig. 133. Amesterdão. Kinderspeelplaats (Espaços de jogos para crianças). Aldo van Eyck, 1947-1974

No capítulo dedicado às "*componentes físicas da cidade"*, Chermayeff aponta caminhos e princípios para recriação de "*espaços urbanos de encontro"*, em função da primazia conferida à mobilidade dos peões, à densidade, intensidade e à mistura de usos, como elementos fundamentais para o preenchimento das necessidades humanas[25]. Chermayeff reconhece no entanto as limitações que a reabilitação das áreas centrais (que designa por *intra-urban*) como lugares de encontro encerram, admitindo assim a plausibilidade de "novos territórios do urbano" (*ex-urban* - ruas desertas, parques de estacionamento, etc.) onde os habitantes possam igualmente ver reconhecidas outras funções urbanas importantes, designadamente de "*encontro social"* e de "*oportunidade"*. Chermayeff identifica igualmente nesta obra a existência de âmbitos especializados - espaços colectivos, onde têm lugar actividades específicas, que se constituem gradualmente como pontos de referência de cariz territorial. Esta visão mais alargada pressupõe desde logo, na opinião do autor, o reconhecimento de um sistema urbano "*multi-polar"* baseado na "(...) *mobilidade entre os componentes urbanos e extra-urbanos, onde os ingredientes sociológicos e tecnológicos devem actuar em complementaridade, às várias escalas, e nos diferentes esquemas distributivos, de acordo com as necessidades urbanas"*[26].

O espaço público no centro do debate disciplinar sobre a cidade - a importância do projecto do espaço público na (re)construção da cidade nas décadas de 80 e 90

Se, nas décadas de 60 e 70, estes contributos constituem das primeiras tentativas de *recentramento* do espaço público na problemática do desenho urbano e do urbanismo, será apenas na década de 80 que esta questão se coloca no entanto de forma mais definitiva no centro do debate arquitectónico e do debate sobre a cidade.

Para isso, é fundamental o conjunto de experiências que têm lugar em Barcelona, a partir dos primeiros anos da década de 80, pois é neste momento, que pela primeira vez os problemas do *significado,* do *projecto e da forma/desenho do espaço público* se colocam de forma mais consistente e articulada. Em Barcelona, supera-se o carácter mais "esquemático" e "circunscrito" que balizou a maioria das requalificações do espaço público nas principais cidades europeias durante os anos 70, baseadas essencialmente na *pedonalização, e* na recuperação e restauro do património edificado.

Em certo sentido, pode dizer-se que é a partir das intervenções realizadas em Barcelona que se inicia, dentro da disciplina, o *verdadeiro debate* sobre a importância estratégica do (projecto do) espaço público na (re)construção da cidade contemporânea. Como é também a partir deste momento que se organiza um discurso teórico e se consolida uma prática de projecto que ainda hoje nos serve de referência para pensar e projectar o espaço público.

[25] Serge Chermayeff, *Shape of Community*, London: Penguin Books, 1971, p. 108.
[26] Idem, ibidem, p. 109, 110.

Com efeito, o conjunto de "projectos de espaço público" realizados em Barcelona traduziu-se, na prática, no "reconhecimento" de uma área temática e disciplinar com relativa "autonomia", reflectindo a necessidade de pensar a (re)construção da cidade e dos seus espaços urbanos com base na afirmação de uma "arquitectura do espaço público".

Oriol Bohigas (enquanto responsável pelo Departamento de Urbanismo de Barcelona entre 1980 e 1984) será uma personagem-chave no reconhecimento da importância do espaço público na reconstrução da cidade contemporânea, ao pôr em prática, a partir de acções de projecto concretas, uma nova forma de controlar o equilíbrio físico e social na cidade de Barcelona.

Herdeiro directo das reflexões de Ernesto Rogers sobre a arquitectura e a cidade (à semelhança de outros discípulos, como Rossi, Grassi ou Aymonino), crítico do expansionismo e do crescimento ilimitado da cidade, Oriol Bohigas defende uma "nova visão" e "novos métodos" para intervir na cidade a partir do espaço público. Esta estratégia parte da necessidade de *construir* sobre o *construído*: melhorar e transformar o existente adoptando uma perspectiva global, segundo um "*urbanismo metastásico*, *estratégico e reconstrutivo",* que possa conferir legibilidade e criar identidade urbana, a partir fundamentalmente, da caracterização do espaço público[27].

Refira-se no entanto que, para além da transformação e renovação da imagem da cidade, bem como da requalificação das áreas periféricas, delineadas como objectivos estratégicos, as acções e a atenção disciplinar centraram-se de forma muito particular na criação ou requalificação de espaços públicos destinados ao ócio e ao tempo livre e na melhoria das condições de vida urbanas, o que obrigou também a um forte investimento em edifícios, infra-estruturas e equipamentos colectivos[28].

Esta "perspectiva nova" sobre a "problemática do espaço público" - sobre a expressão formal, os (novos) desígnios e significados que este poderia abarcar - que se abre com as experiências desenvolvidas e realizadas em Barcelona - resulta na afirmação do espaço público como *âmbito disciplinar específico*. Este aspecto pode observar-se quer ao nível das publicações de textos, projectos e obras nas revistas da especialidade, quer ao nível da publicação de obras monográficas, quer ao nível de congressos e conferências sobre o tema do espaço público.

Por outro lado, foi notório o "efeito de alastramento" a outras cidades e outros contextos, do conjunto de experiências desenvolvidas em Barcelona, instituindo um "novo paradigma" (quer do ponto de vista dos objectivos e dos conteúdos programáticos, quer das metodologias, quer mesmo "das linguagens") patente nas estratégias de regeneração urbana entretanto desencadeada, também baseados na requalificação e redesenho do espaço público.

---

[27] Oriol Bohigas, "Metastasi e strategia" in *Spazi Pubblici Contemporanei. Inovazione e identità a Barcelona e in Catalogna*, Quaderni di AU, 1989, p. 26.

[28] De um modo sucinto, esta estratégia reflectiu-se, por um lado, em intervenções nas praças históricas - traduzidas na (re)criação das *plazas duras* - revitalizando partes degradadas do centro histórico, tornando-as *habitáveis*, sem destruir os signos autênticos e os testemunhos históricos, e, por outro lado, teve como intenção requalificar *o espaço público da* periferia conferindo-lhe um significado e uma identidade urbana renovadas.

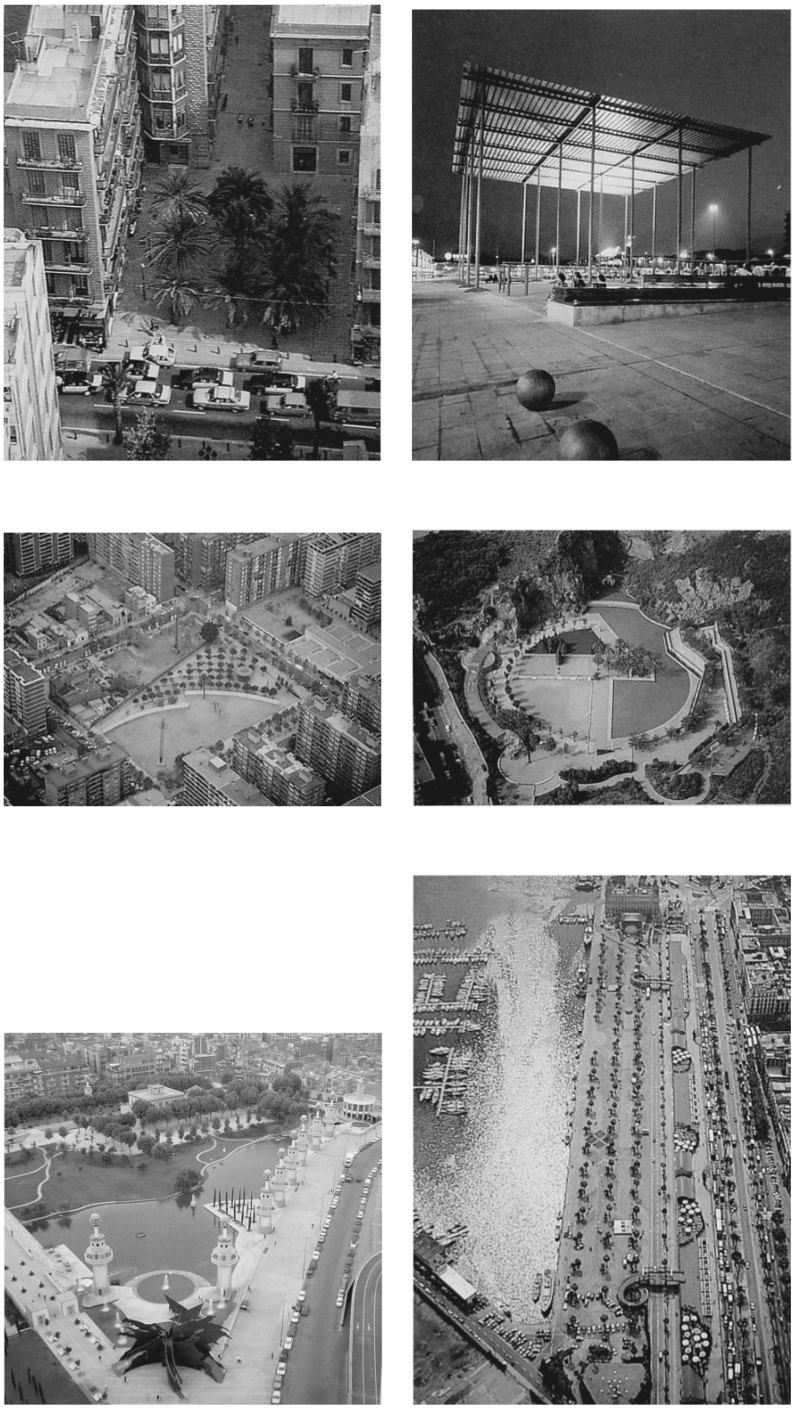


Fig. 134 a Fig.139.

Plaça Trilla; Plaça dels PaÏsos Catalans; Plaça de la Palmera; Parc de la Creueta del Coll; Parc de l´Espanya Industrial; Moll de la Fusta

Os diferentes tipos de intervenções realizadas no espaço público em Barcelona nas décadas de 80 e 90

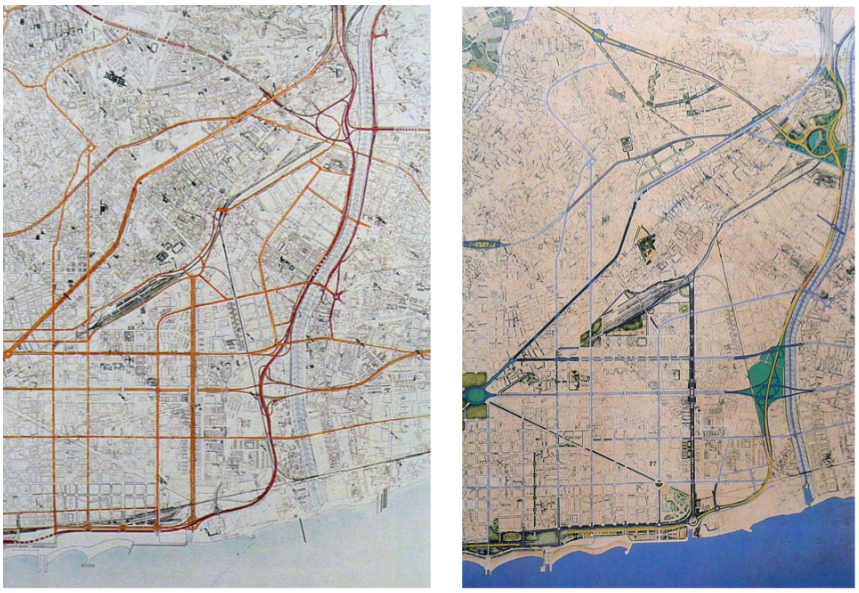


Fig. 140 e 141. Barcelona. Sistema viário e articulação com projectos de espaço público no sector norte e poente, 1992

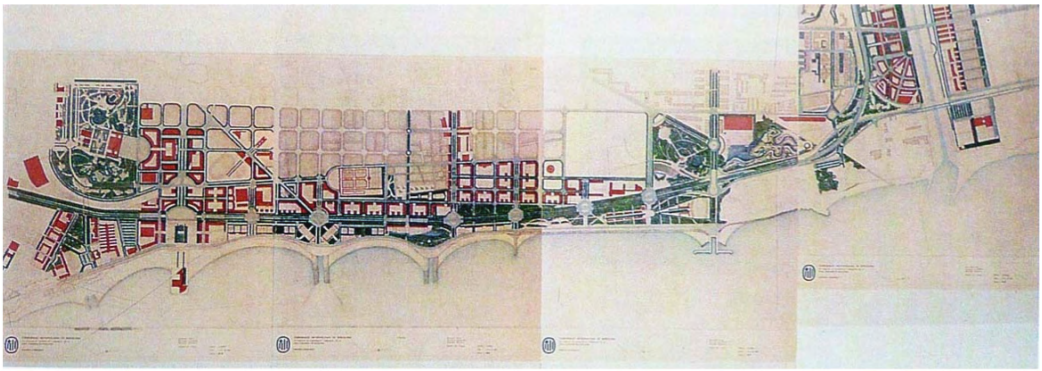


Fig. 142. Barcelona. *Plano especial de ordenamento da zona costeira metropolitana*.
Proposta de 1985 (Lluis Cantallops)



Fig. 143. Barcelona. Villa Olímpica e Plano da frente marítima.
O. Bohigas, D. Mackay, Albert P. Domenech,1992

Por outro lado, ao nível da discussão teórica em torno da "problemática do espaço público" (das suas "formas", "escalas" e sobretudo do significado e do papel do espaço público), as realizações que desde a década de 80 têm lugar em Barcelona (e que se prolongam até à actualidade, tendo como ponto alto o ano de 1992, com a realização dos Jogos Olímpicos) permitem alargar o foco da discussão para além da cidade histórica, possibilitando a revisão do conceito de espaço público à luz do contexto metropolitano.

Esta abertura do foco da discussão sobre o tema do projecto urbano e do desenho do espaço público colocou, por outro lado, em evidência o contraste de posições e de concepções (que de forma latente se verificava desde os anos 60 com as vanguardas) quanto ao papel e significado e às formas que o espaço público assume na cidade contemporânea (sobretudo quando discutidos num âmbito mais alargado como o da grande cidade), expressos em alguns textos e reflexões teóricas, que, fundamentalmente a partir de meados dos anos 80, abordam directamente esta questão.

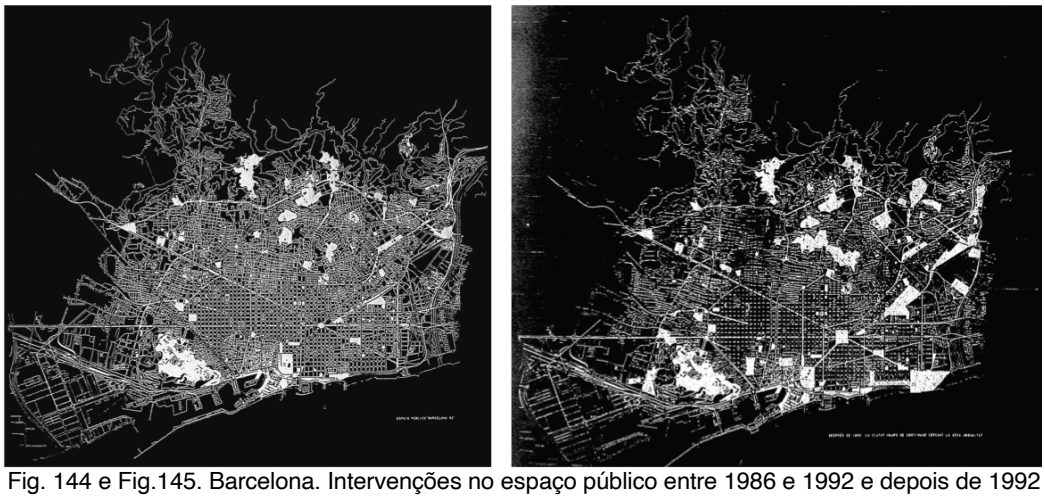


Fig. 144 e Fig.145. Barcelona. Intervenções no espaço público entre 1986 e 1992 e depois de 1992



Fig. 146. Poste de iluminação utilizado nos Jardins da Vi´la Cecília

2.2 As diferentes perspectivas sobre o significado, o papel e a forma do espaço público no contexto da cidade contemporânea

Como atrás referimos, o conjunto dos contributos teóricos sobre o tema do "espaço público" na nossa área disciplinar, sobretudo a partir dos anos 90, é relativamente extenso, confundindo-se, não raras vezes, com as reflexões sobre o "urbano" e sobre a "cidade" no seu sentido mais lato. O estudo do espaço público caracterizou-se assim, nas últimas três décadas, pela sobreposição e cruzamento de linhas de investigação que têm a arquitectura, o desenho urbano, o território e a paisagem, as artes plásticas, a arte pública e as artes performativas como principais referentes de análise, admitindo simultaneamente, em muitos casos, o contributo de outras disciplinas. Este facto tem dado origem a uma "pulverização" e "relativização" do conceito, com a consequente diversificação das formas e do significado que atribuímos ao espaço público no nosso campo disciplinar.

Assim sendo, e no sentido de tornar a nossa investigação mais operativa e abrangente, procuraremos explicitar as diferentes *dimensões* ou abordagens teóricas*,* representativas dos diferentes paradigmas que, *no nosso campo disciplinar,* têm vindo a orientar a construção da cidade e a reflexão sobre o conceito de "espaço público". Pensamos que, ao tomar como principais referências os textos e reflexões produzidos por arquitectos e/ou urbanistas, ser-nos-á permitido identificar os diferentes significados e papéis atribuídos mais recentemente ao espaço público, bem como os temas e os problemas mais relevantes para a consideração do projecto do espaço público na cidade contemporânea.

Tendo-se registado, como referimos, nas décadas de 50, 60 e 70 as primeiras reflexões sobre a questão do espaço público, reconhecendo-lhe essencialmente um valor social e político, é nos anos 80 que se inicia, de facto, um debate mais sistemático sobre os diferentes conceitos, formas e estratégias de intervenção na cidade a partir do espaço público. Por este motivo tomámos como baliza temporal para a "revisão da literatura" o início da década de 80 onde podemos encontrar os contributos teóricos (de onde se destacam em particular dois textos a que faremos referência - um de Ignasi de Solà-Morales, de 1983, e outro de Oriol Bohigas, de 1984) que explicitam as diferentes visões relativamente ao modo de enquadrar a questão do (projecto do) espaço público na cidade contemporânea e que ainda hoje se mantém.

Entre as inúmeras posições teóricas que se podem identificar sobre o estudo do espaço público nas últimas três décadas, sistematizámos *seis dimensões* ou *acepções* que julgamos expressarem mais claramente os principais abordagens teóricas ao problema do projecto do espaço público no nosso campo disciplinar. Ainda que algumas das *dimensões* propostas sejam complementares ou afins entre si, procederemos a uma diferenciação, sobretudo metodológica, que nos permita explicitar com mais clareza os conceitos e argumentos que cada uma expressa e defende.

A ordem pela qual estão ordenadas as diferentes *dimensões* não deixa no entanto de transparecer uma divisão entre o que designámos por *acepções* mais "canónicas" e outras mais "heterodoxas", quanto ao entendimento do significado e do papel que o espaço público pode assumir no contexto da cidade actual (expressando estas últimas, como veremos, uma "dilatação" da própria noção espaço público para um âmbito menos confinado às disciplinas da arquitectura e do urbanismo).
A designação "canónica" surge associada a um entendimento do espaço público próximo daquele que atribuímos à noção de espaço público no primeiro capítulo deste trabalho. Ou seja, tratam-se de contributos para o estudo do espaço público na cidade contemporânea, que estabelecem um vínculo muito claro relativamente ao papel urbanístico e às formas que o espaço público foi assumindo ao longo da história da cidade, enquanto componente fundamental na estruturação e significação do espaço urbano. Nesta acepção, o significado e as formas do espaço público estão mais circunscritos a uma matriz urbana e a tipos concretos que podemos encontrar na cidade europeia compacta e que associamos a uma urbanidade que se gera a partir de tecidos relativamente densos e articulados onde o espaço público assume um papel destacado.
A designação "heterodoxa" surge, por sua vez, associada a entendimentos que, no essencial, rejeitam os pressupostos das por nós qualificadas como visões "canónicas", na medida em que, conferem ao actual espaço público uma identidade ambígua, abstracta e precária, e, consequentemente, menos definida pelas suas tipologias tradicionais (associando a cidade contemporânea e os fenómenos urbanos actuais a uma condição pós-urbana indomesticável, irrepresentável, etc.), onde este assume um papel menos importante na articulação e estruturação do espaço urbano.

Nesta "polarização ideológica" que se observa na abordagem à questão do espaço público, estão naturalmente subjacentes paradigmas e entendimentos claramente distintos, quanto ao valor do projecto e quanto à possibilidade da arquitectura e do urbanismo se constituírem (ainda) como um factor de controlo do significado e da forma física da cidade e dos seus espaços públicos.
A importância que atribuímos a esta questão levou-nos a desconsiderar os contributos disciplinares de alguns autores para quem o projecto do espaço público e o planeamento da cidade são "factores negativos", opondo-se portanto a uma ideia de espaço público enquanto resultado de uma acção de projecto[29].

[29] Esta perspectiva teórica coloca assim claramente em crise a ideia de "espaço público projectado", ao optar por uma filiação claramente *a-arquitectónica* e *anti-espacial*, aproximando-se de algumas formulações teóricas propostas por outras áreas disciplinares. Referimo-nos, por exemplo, a autores como Aaron Betsky para quem o espaço público "(...) *é simplesmente o espaço que sobra: o espaço que não é, ou seja um vazio residual, sem forma*", que este autor associa ao "*espaço público pós-urbano",* enquanto "*espaço potencial, especulativo, e da fantasia, que escapa à realidade racional".* Aaron Betsky, "Nothing but flowers: against public space" in *Slow Space* (M. Bell e Sze Tsung Leong ed.), New York: Monacelli Press,1998, p. 462.

A dimensão morfológica do espaço público . A cidade *construída* a partir do espaço público

Para Oriol Bohigas, a forma da cidade deve ser uma consequência directa da forma do seu espaço público, que, por essa razão, terá de ser "*facilmente e imediatamente compreendido"* para ser "*adequadamente utilizado"*[30]. Ao espaço público exige-se pois, segundo Bohigas, legibilidade, coerência, significação: "(...) *o factor mais importante para compreender um espaço é precisamente a sua definição física (…) Esta é a razão pela qual se deve considerar a morfologia urbana, a definição do espaço público, não como simples ornamento ou um processo de embelezamento, não como um acessório aristocratizante, mas como um veículo democrático indispensável para uma adequada utilização da cidade"*[31].

Este posicionamento leva naturalmente Bohigas a defender que a cidade se deve projectar a partir do espaço público, ou seja, a partir do "*vazio"* e não da *"massa autónoma dos edifícios"*, pelo que, em seu entender, deve dar-se continuidade à "*tradição histórica*", que de diferentes formas, criando-a *ex novo* ou alterando-as segundo novos parâmetros, soube sempre dar prioridade à estrutura e à legibilidade da forma urbana[32].

Frente aos "*processos de descentralização e especulação"*, que Bohigas considera terem caracterizado as últimas décadas (baseados na dispersão urbana, na autonomia da arquitectura e na anulação do espaço urbano definido *arquitectonicamente*), este autor propõe um processo de "*recentralização"* do problema do espaço público nas formas tradicionais, como a única resposta capaz de salvaguardar a "*estabilidade dos valores cívicos*" e de "*re-humanização"* que tem na urbanidade a sua principal razão de ser[33].

Desta afirmação resulta naturalmente difícil, para Oriol Bohigas, estabelecer "*âmbitos urbanos"* que não considerem a formalização da praça, da rua, do jardim, do quarteirão e do monumento, já que na sua opinião estes elementos urbanos não *prescindem* do que este autor considera serem as leis "*sintácticas permanentes"*[34].

Esta concepção de espaço público leva inclusivamente Bohigas a referir-se à importância específica da rua na história e evolução da cidade, entendida como a "*principal palavra urbana"*:

---

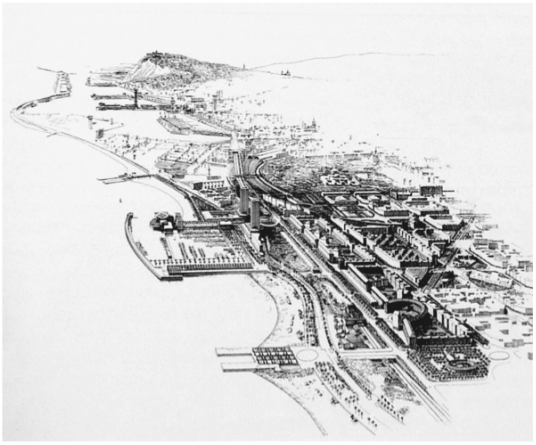
[30] "*O texto urbano é útil se é legível e interpretável* (...)", afirma Bohigas, para quem o espaço público ganha assim "(...) *o valor descritivo da própria forma urbana, tornando-se num elemento ou instrumento que confere legibilidade, identidade aos itinerários da cidade*". Oriol Bohigas, *Contra la incontinencia urbana: reconsideración moral de la arquitectura y la ciudad*, Barcelona: Electa (Diputació de Barcelona; Xarxa de Municipis), 2004, p. 127.

[31] Oriol Bohigas, "La Cuidad como Espacio Proyectado" in *La Arquitectura del Espacio Público: Formas del Pasado, Formas del Presente*. Sevilla: Junta de Andalucia - Consejería de Obras Públicas y Transportes e Triennale di Milano, 1999, p. 21.

[32] Idem, ibidem, p. 22.

[33] Idem, ibidem p. 22.

[34] Este argumento reforça-se quando o próprio Bohigas compara o *texto urbano* ao léxico gramatical, identificando as ruas e as praças como as principais "*palavras urbanas"* (mesmo admitindo que há "*mais palavras*"), sobretudo se as interpretamos como "*consequências formais*" de conceitos bastante claros. Oriol Bohigas, *Contra la incontinencia urbana: reconsideración moral de la arquitectura y la ciudad*, Barcelona: Electa (Diputació de Barcelona; Xarxa de Municipis), 2004, p. 128.



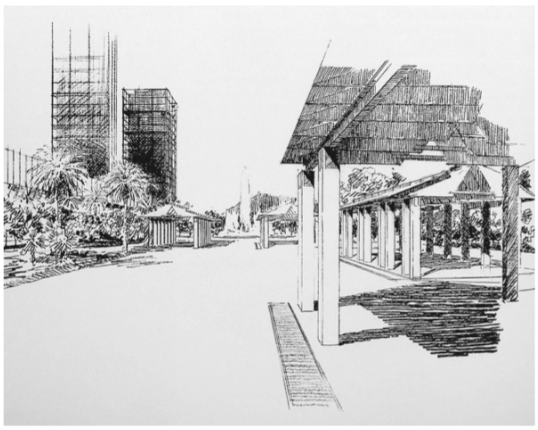


Fig. 147 e Fig. 148. Barcelona. Perspectivas do passeio central da *avenida marginal* da Villa Olímpica.

O. Bohigas, D. Mackay, Albert P. Domenech, 1992

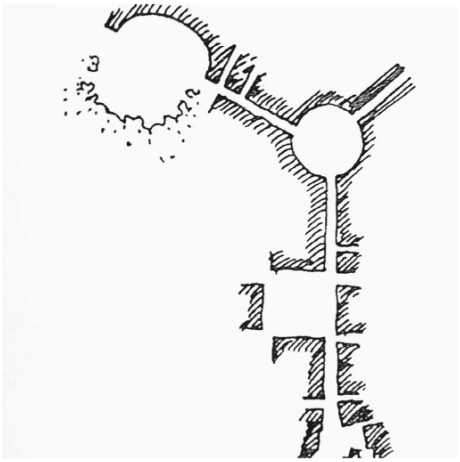




Fig. 149, e Fig. 150. Bath. Circus e Royal Crescent. John Wood pai e John Wood filho, 1745 -1775

O desenho do espaço público como um conjunto arquitectónico

"(...) *a história da cidade foi até hoje - ou até antes de ontem, uma consequência da história da rua*(...)"[35]. Para este autor, nenhum outro elemento urbano aceita uma quantidade tão elevada de sobreposições de funções e representações como a rua, fazendo-a evoluir em termos de dimensões, carácter, imagem, ao ponto de esta se ter desmultiplicado em várias denominações - rua, avenida, *boulevard*, via rápida, circular urbana, etc. - que espelham a sua especialização funcional e formal[36].

Oriol Bohigas, pode afirmar-se, terá sido um dos arquitectos a defender de forma mais "intransigente" este conceito *de cidade desenhada a partir do espaço público*, herdeira das reflexões *desencantadas* que surgem nos anos 60 e 70, em virtude da falência do *Projecto Moderno* (e das consequências nefastas de uma urbanização genericamente descontrolada e generalizada sobre o território), mas que também deve ser entendida, enquadrada no processo de transição para a democracia conquistada após longas décadas de ditadura fascista de Franco em Espanha.

O seu olhar crítico relativamente ao modo como se constrói, se pensa e se interpreta actualmente a cidade e os seus espaços públicos, está em sintonia com idênticas posições de autores como Carlos Martí, Bernard Huet ou Jordi Borja, que em diversos textos expressam entendimentos próximos dos de Oriol Bohigas.

Para Bernard Huet, as reflexões sobre o espaço público devem igualmente estabelecer-se a partir de um plano *formal* e *morfológico*, ultrapassando uma ideia de espaço público que, a seu ver, não raras vezes se pensa apenas como oposição ao espaço privado. Aliás, na sua opinião, foi este ponto de vista (marcadamente jurídico e funcional, presente na prática do urbanismo do movimento moderno) que converteu o espaço público num "(...) *vazio que permanece entre espaços privados ocupados por arquitecturas em geral sobre-determinadas*, *sem forma própria, sem sistema simbólico preciso e sem nome, insignificante e inominável no sentido etimológico do termo*"[37].

Para Huet, a inversão (necessária) do pensamento urbanístico tem, obrigatoriamente, de passar pela concepção do espaço público não só como um espaço dotado de uma "*forma prévia e precisa"*, mas sobretudo pela capacidade de ser este a guiar a "*disposição dos espaços privados e a ordenar os elementos arquitectónicos*"[38].

---

[35] *"O espaço público gerador das nossas cidades é a rua traçada, à qual se aderem os crescimentos ["ensanchamientos"] e os cruzamentos casuais, espaços sobrantes pouco projectados - a que muitas vezes se chamam praças - em que se acumulam os efeitos pitorescos, a diversidade arquitectónica e os usos derivados da confluência de ruas. Este valor ´gerador` da rua é válido para a maior parte dos tipos de cidades europeias ocidentais."* Oriol Bohigas, *Contra la incontinencia urbana: reconsideración moral de la arquitectura y la ciudad*, Barcelona: Electa (Diputació de Barcelona; Xarxa de Municipis), 2004, p. 129.

[36] Idem, ibidem, p. 129.

[37] Bernard Huet, "Tre questioni a proposito della forma urbana" in *Questioni di forma…urbana. La composizione dello spazio pubblico nel rinuovo della città*, Firenze: Alinea, 1999, p. 5.

[38] Idem, ibidem, p. 5.

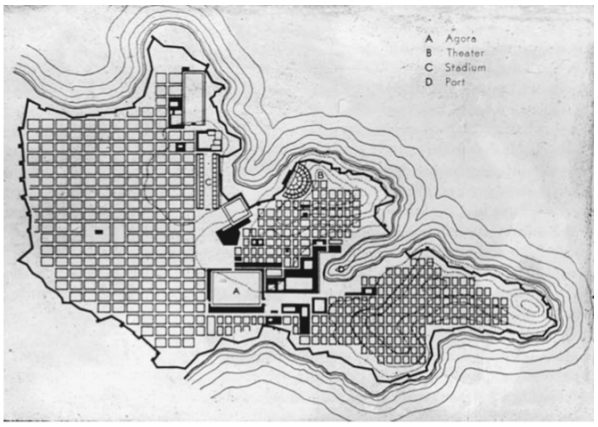


Fig. 151. Plano geral de Mileto segundo A. Von Gerkan (aproximadamente 470 a. C.)

A geografia e o sistema de espaços públicos como elementos estruturadores da cidade

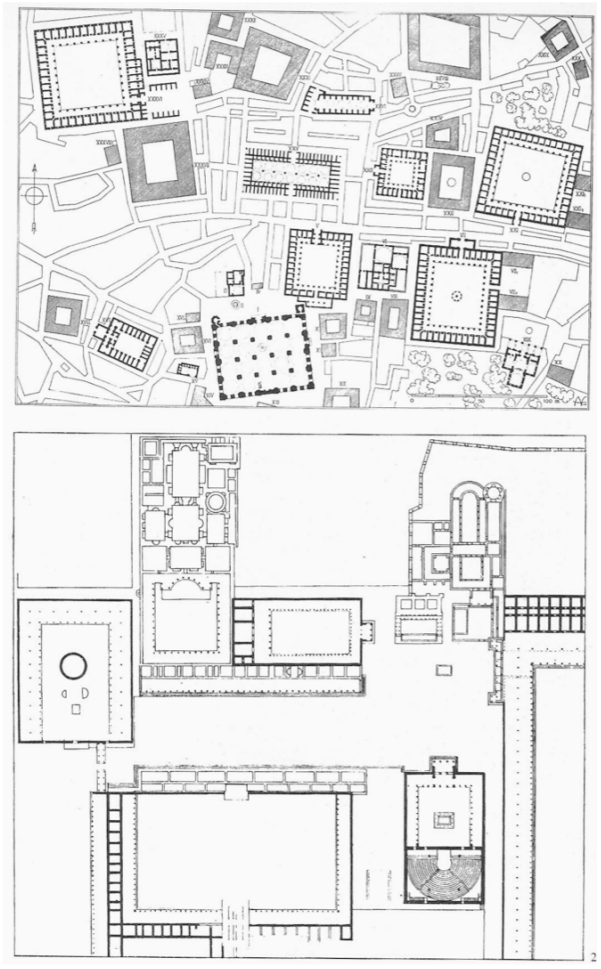


Fig. 152 e Fig.153. Bursa (1860) e área central de Mileto na época Romana

A transmissão dos modelos e das formas históricas na constituição dos lugares públicos

Neste sentido, Huet defende que a condição necessária para que um espaço público possa ser entendido na sua verdadeira dimensão urbana e cívica, passa pela sua concepção enquanto sistema complexo, integrador, contínuo e hierarquizado[39]. Consequentemente, para este autor, a consistência e qualidade de um espaço público só serão possíveis a partir de uma abordagem disciplinar (que Huet denomina como *arte urbana,* entendida como disciplina distinta do urbanismo e da arquitectura) que permita "*desenhar um espaço aberto como se de um conjunto arquitectónico se tratasse"*[40].

Carlos Martí é dos autores contemporâneos que de forma mais sistemática e consistente, tem formulado reflexões no sentido de clarificar e actualizar o conceito de espaço público no contexto da cidade actual, procurando nos seus textos reflectir (sempre a partir de uma perspectiva histórica e cultural) sobre os modelos e as formas a partir das quais este se tem vindo a "construir".
Embora Martí reconheça na "*atrofia dos lugares públicos"*, uma das características distintivas da cidade contemporânea, "não aceita" a incapacidade da cidade actual em fazer prevalecer a sua "*dimensão pública"*, que este autor sustenta estar intimamente ligada à raiz etimológica de qualquer "facto urbano". Este posicionamento leva-o a sublinhar a necessidade de reenquadramento do problema dos *lugares públicos* a partir de outra perspectiva, no sentido de actualizar ou compatibilizar o "(...) *sentido do público com os usos, ritos e as formas urbanas actuais"*[41].

Assim, para este autor, a discussão sobre o "espaço público" só tem sentido se colocada sob a perspectiva do *lugar público* (e não, como refere, do simples "*espaço aberto* ou *terrain vague"*); enquanto *Arquitectura da Cidade*, onde possam estar representados *os valores colectivos*, visto ser esta, na sua perspectiva, a missão que a cidade *lhe encomenda*. O *Lugar Público,* acrescenta Martí, deve por este motivo continuar a ser entendido *"* (...) *como uma sobreposição inextrincável de espaços abertos e fechados, de praças e edifícios, de natureza e arquitectura"*[42].

---

[39] A cidade tradicional - densa e complexa - torna-se assim, para Huet, na referência fundamental para a sua reflexão sobre o "espaço público", já que esta oferecia não só possibilidade de "encontro" e "troca", mas oferecia sobretudo lugares onde os seus habitantes *assimilavam a civilidade e a cultura*. Aspecto que para Huet é decisivo, já que, para ele, a "verdadeira educação" é aquela que favorece o contacto directo entre as pessoas, no espaço público, cuja forma corresponde basicamente aos arquétipos da cidade europeia. É de resto com base nesta acepção, que para ele se distinguem e que se opõe com toda a clareza centro (denso e contínuo) e periferia (fragmentada e difusa). Bernard Huet, "Tre questioni a proposito della forma urbana" in *Questioni di forma…urbana. La composizione dello spazio pubblico nel rinuovo della città*, Firenze: Alinea, 1999, p. 6.

[40] Bernard Huet refere-se ao desenho urbano como a *arte* que, ao fixar as regras para a construção do edificado (que para ele constitui o *invólucro físico* do espaço público), permite o espaço urbano ganhar forma a partir dos *elementos arquitectónicos*. Idem, ibidem, p. 8, 9.

[41] Carlos Martí Aris, "La Construcción de los Lugares Públicos, Notas para una Etimologia de la Forma Urbana" in *Arquitectos,* nº152, p. 52.

[42] Idem, ibidem, p. 52.

Por esta razão, o re-entendimento e a re-significação do lugar público na cidade contemporânea, assenta para Carlos Martí, em três tópicos fundamentais: na releitura dos modelos históricos[43]; na reconsideração dos sistemas de lugares públicos como estrutura fundamental da cidade; e na re-valorização do papel da geografia na definição e caracterização dos lugares públicos.

A consideração do conjunto de *lugares públicos* como *sistema*, constitui para nós, talvez dos mais consistentes argumentos de Carlos Martí relativamente ao papel e caracterização do espaço público na cidade actual. A noção de sistema representa para este autor a configuração de *pontos* (entendidos como pólos ou núcleos de atracção) unidos entre si por *linhas,* isto é, por percursos dotados de intensidade urbana:

"O lugar público apenas o é, na medida em que se liga física ou visualmente com outros pontos da cidade e do território, formando uma trama de relações capazes de dotar de estrutura a totalidade da cidade."[44]

Por este motivo, na consideração dos *lugares públicos e* dos sistemas de espaço público, os conceitos de "*organismo"* e de "*equilíbrio"* são também vitais e decorrem essencialmente da noção de "*continuidade"*, que, para este autor, constitui o garante da articulação e coordenação do "conjunto". Contudo, Martí não deixa de reconhecer simultaneamente as dificuldades que as descontinuidades do tecido urbano colocam hoje na construção de "*sistemas de lugares públicos"* (a seu ver análogos *em "potência e travamento"* aos da cidade histórica), na medida em que, como observa, se torna cada vez mais difícil gerar situações que permitam restabelecer os *nexos entre as diferentes partes* que compõem a cidade dispersa[45].

Nesta perspectiva, Martí reivindica igualmente para a geografia um papel decisivo na conformação dos lugares públicos já que, para este autor, é a *vocação do sítio* enquanto *lugar geográfico* (que, como refere, "*o homem pode desentranhar e descobrir mas nunca inventar"*) que pode ou não determinar a sua condição de *lugar público*:

"Na geografia residem, com frequência, as razões de fundo que explicam o sentido primordial da fundação da cidade. Pode dizer-se que os elementos geográficos constituem a raiz etimológica dos factos urbanos (…) todos eles são espaços propícios para mostrar o papel catalisador que a geografia joga no processo de construção dos lugares públicos"[46].

---

[43] Para Carlos Martí, a *Ágora* e o *Fórum* representam modelos distintos, mas universais de entender o *lugar público* central da cidade que tem vindo a mostrar (quer no passado, quer no presente) a sua validade intemporal, por se constituírem como "(...) *duas ideias precisas de arquitectura e de cidade, que apesar de fundarem as suas raízes no passado, desafiam, com surpreendente vitalidade, o passar do tempo, continuando a revelar as suas potencialidades".* Carlos Martí Aris, "La Construcción de los Lugares Públicos, Notas para una Etimologia de la Forma Urbana", in *Arquitectos* nº152, p. 53.

[44] Carlos Martí Aris, "La Construcción de los Lugares Públicos, Notas para una Etimologia de la Forma Urbana" in *Arquitectos*, nº152, p. 55.

Embora Carlos Martí não o refira, o conjunto de intervenções de Sisto V, realizadas em Roma no século XVI (1585-90), é um exemplo notável desta concepção do espaço público como sistema.

[45] Idem, ibidem, p. 55.

[46] Idem, ibidem, p. 56.

A dimensão estratégica do espaço público. O espaço público como suporte

Paralelamente, ou complementarmente ao entendimento do *espaço público como espaço projectado, morfologicamente* definido *e estruturador da forma urbana* (atrás referido), outros autores expressam uma interpretação mais "realista" ou "pragmática" relativamente às formas, ao papel estratégico e às "técnicas de projecto" do espaço público no contexto da cidade actual.

Não deixando de destacar a relevância (histórica) e o papel das *formas e dos tipos tradicionais* de espaço público, estes autores (que em comum têm uma formação e uma prática na área do urbanismo e do desenho urbano) reconhecem contudo a necessidade de respostas novas por parte da disciplina da arquitectura - enquanto *produtora de formas construídas* – à aparente crise de significado e de estruturação que a cidade e o espaço público atravessam, em particular nos seus sectores menos consolidados[47].

Este entendimento traduz-se, no essencial, na "superação" da noção de "espaço público" exclusivamente definido pela morfologia de um edificado compacto e contínuo (referido a escalas pequenas ou médias), contrapondo a sua valorização enquanto *espaço aberto* capaz de se constituir como elemento estruturador da cidade alargada, associando assim o espaço público ao que se vulgarizou designar por *desenho do chão* (ou *progetto di suolo*, seguindo a denominação proposta por Bernardo Secchi)

Vittorio Gregotti é um dos autores que ao longo das últimas décadas tem vindo a defender este ponto de vista, cujos textos (sobretudo nos anos em que dirigiu a revista *Casabella*) mais têm contribuído para a redefinição do papel da arquitectura e do desenho urbano na configuração do espaço público na cidade contemporânea.

Num texto publicado em 1993 na revista *Casabella* 597-598 (num número duplo dedicado ao *desenho do espaço aberto - Il disegno degli spazzi aperti*), Gregotti reflecte justamente sobre a problemática do espaço público no contexto da cidade contemporânea, onde, como primeiro argumento, destaca a dificuldade actual em fazer corresponder o "espaço aberto" ao "espaço público". Este problema traduz-se para Gregotti, quer na falta de "(...) *respostas convincentes do desenho arquitectónico aos desafios lançados pelas novas temáticas funcionais, quer pelas combinações entre diferentes funções concentradas que a cidade gera* (...)"[48].

---

[47] Joan Busquets salienta justamente para este aspecto quando afirma: "*Os espaços do projecto urbanístico estão a mudar e estão a ampliar-se: aceitamos facilmente a condição ´fragmentária` da cidade actual face às visões abrangentes e globais de outros períodos. O espaço público pode dar coesão a esta cidade formada por partes segundo J. Habermas, mas é uma dimensão que há que recuperar*". Joan Busquets, "Presente y perspectivas del urbanismo", *Sociedade e Territorio*, n.º 37-38 (2004), p. 58.

[48] Vittorio Gregotti "Gli spazi aperti urbani: fenomenologia di un problema progettuale", Casabella, nº 597-598, Janeiro-Fevereiro 1993, p. 2. Gregotti conclui este raciocínio afirmando: "(...) *os pedidos que hoje são dirigidos às novas formas de organização de espaços abertos, particularmente complexas, encontram evidentes obstáculos na formulação de novas regras capazes de construir uma cultura difusa e praticável na construção e no uso (e portanto da capacidade de orientação e na instituição de novas hierarquias) de um espaço aberto não concentrado*". Idem, ibidem p. 2.

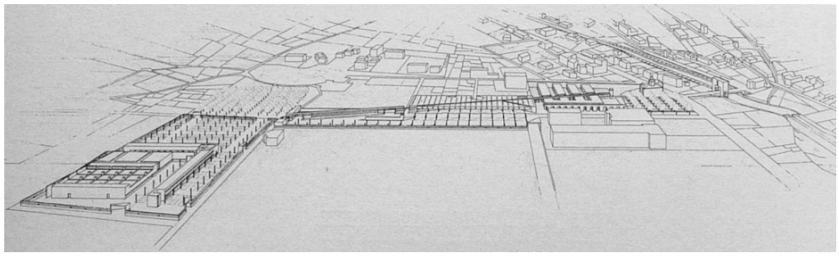


Fig. 154. Gubbio. Proposta para novo acesso ao centro histórico. Franco Purini, Laura Thermes, 1989

O espaço público como elemento estruturador da cidade mais aberta

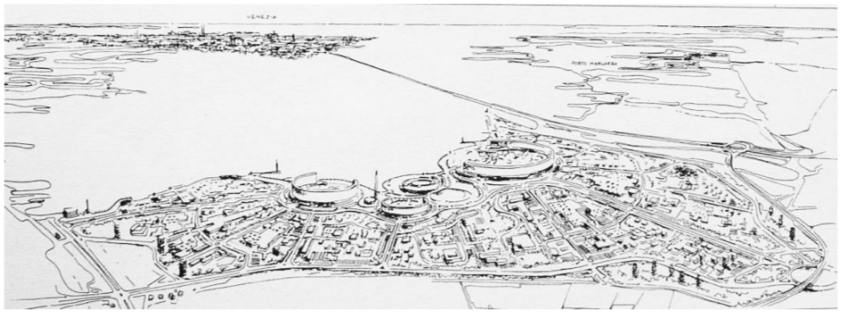


Fig. 155. Mestre-Veneza. Concurso para um bairro residencial. Ludovico Quaroni, 1959

Grandes praças circulares abertas em relação com a escala do território

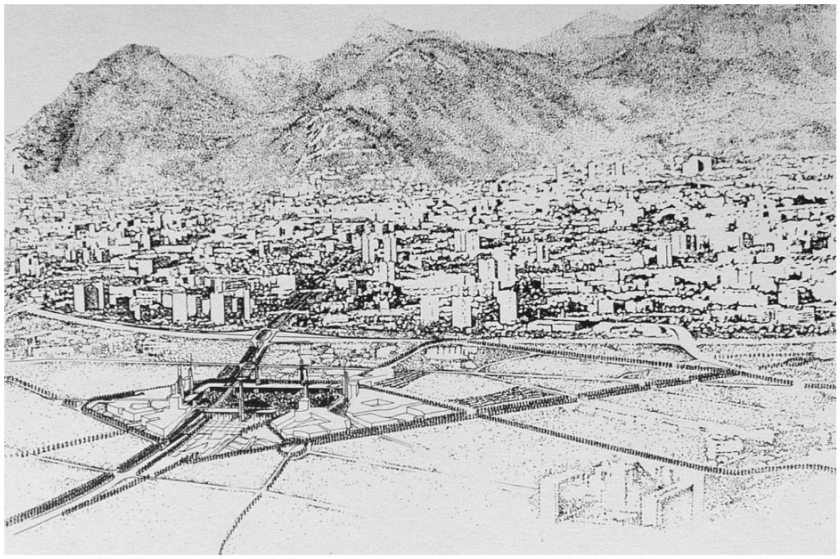


Fig. 156. Equirolles (Grenoble). Projecto de um novo *centro de cidade*. Joan Busquets, 1992

O "novo espaço público" (ainda) como tema arquitectónico

Gregotti admite ainda neste texto que os "espaços de encontro" da cidade contemporânea alargada são em muitos casos espaços fechados, não raras vezes ligados a funções especializadas e comerciais, como também o são alguns espaços de encontro ocasionais que não têm *qualquer roupagem arquitectónica,* dando como exemplo o cruzamento indiferenciado de duas estradas de periferia, que por vezes, por razões inexplicáveis, passam a constituir um ponto de encontro ou de referência[49].

No entanto, para Gregotti, o problema da configuração do espaço público, coloca-se sobretudo na perspectiva da cidade difusa e alargada, continuando a constituir-se como um "*tema arquitectónico de regulação do espaço aberto urbano"*[50]*,* cujas *respostas de projecto* obrigam a articular de forma renovada as necessidades de espaço público e a sua definição arquitectónica. Na sua opinião, este problema ultrapassa-se, em parte, recuperando "soluções" que herdámos da história, que se encontram plasmadas em *"técnicas de desenho"* que, do seu ponto de vista, souberam (na nossa tradição disciplinar) dar respostas suficientemente "*convincentes e ricas, ao nível da articulação dos espaços abertos da cidade compacta"*, *e que* podem ainda servir de base para a organização dos *espaços abertos* da cidade actual[51].

Gregotti reconhece assim a importância do papel articulador do espaço público, bem como dos seus componentes e principais critérios arquitectónicos na configuração do espaço público na cidade emergente, o que, de certo modo, o aproxima, embora partindo de uma escala distinta, às abordagens mais morfológicas defendidas por Bohigas, Huet ou Martí.

Se, para Gregotti, a definição física do espaço público pode ou deve estar ainda vinculada a *critérios* e *técnicas de desenho próprias* da arquitectura e do desenho urbano (admitindo uma resposta, ainda que não exclusiva, eminentemente "arquitectónica" ao problema da "configuração do espaço público"), as reflexões de Bernardo Secchi sobre o "espaço público na cidade contemporânea" traduzem-se desde logo na sistemática substituição da designação "espaço público" pela de "*espaço aberto"*. Esta asserção, ainda que não vise eliminar a "*roupagem arquitectónica"* a que Gregotti se refere, sublinha antes de mais, ou acima de tudo, a "natureza de suporte" dotado de uma maior autonomia espacial que, para este autor, o espaço público deve adquirir, se pensado como *espaço aberto* ou como *vazio desenhado a partir do chão*.

Tendo em inúmeros artigos procurado precisar e actualizar o conceito de *espaço aberto* (espaço público) na cidade contemporânea (entre os quais "Progetto di suolo*"* - um dos textos-chave da década de 80 sobre este tema, publicado em 1986 na revista *Casabella* nº 520), é no entanto em *Prima Lezione di Urbanistica* que Bernardo Secchi formula claramente o seu "conceito" de "espaço público" na cidade actual e as mutações que marcaram as suas formas e tipos principais.

[49] Vittorio Gregotti "Gli spazi aperti urbani: fenomenologia di un problema progettuale", *Casabella*, nº 597-598, Janeiro-Fevereiro 1993, p. 2.
[50] Idem, ibidem, p. 4.
[51] Idem, ibidem, p. 4.

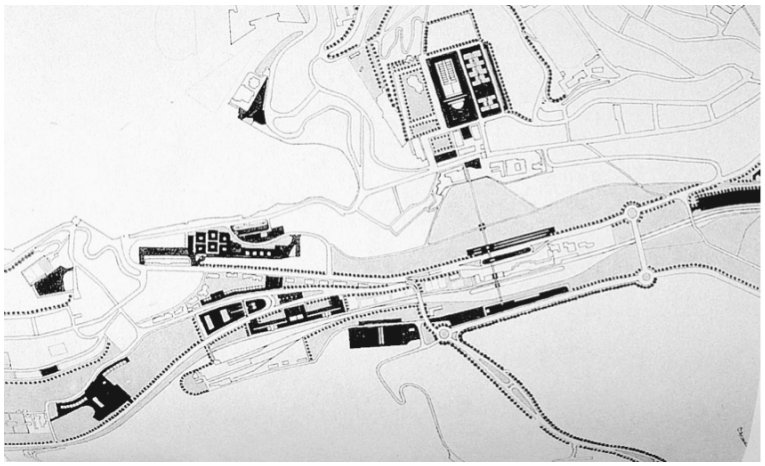


Fig. 157. PGR de Siena. Bernardo Secchi, 1990

O projecto do chão na construção de um horizonte de sentido para a cidade dispersa e fragmentada



Fig. 158. Perú. Vestígios de uma cidade colonial no vale do Rio Colca

O espaço público como a estrutura perene que se vai construindo e mudando com o tempo

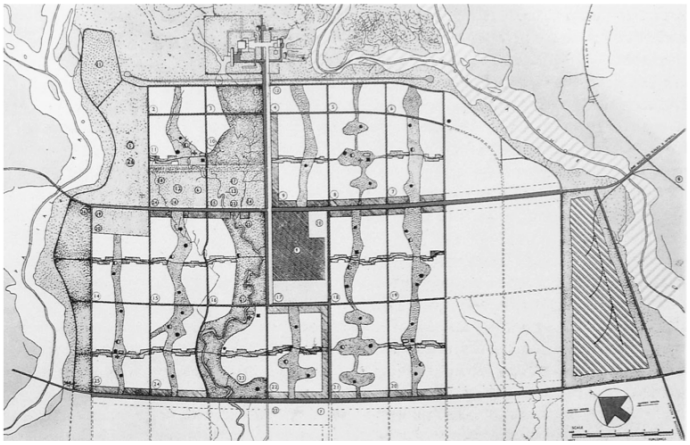


Fig. 159. Chandigarh. Plano do Sector Norte. Le Corbusier, 1951

O espaço público como a estrutura perene que se vai construindo com o tempo e mudando com o tempo

Neste texto, ao estabelecer de forma explícita nexos com a história da cidade, é inegável para Secchi a qualidade do *espaço aberto* da cidade medieval e a sua riqueza morfológica. Mas este autor reconhece simultaneamente que a história da cidade europeia é também "(...) *a história da modificação lenta das relações entre o corpo e o espaço*, *em que cada cidade do passado representa um receptáculo conceptual mais do que uma peça perfeita (Wunderkammer) composta por objectos maravilhosos* (…)"[52].

Será devido à especialização e empobrecimento do espaço urbano ao longo do século XX, fruto de modelos redutores e pouco articulados[53], que Secchi nota a conveniência e necessidade de recentrar o problema do *espaço aberto* no *desenho do chão*, e de *deslocar a "nossa atenção do edifício para o solo",* para a "*superfície que liga os edifícios",* que, a seu ver, não pode ser reduzida a um espaço técnico, mas que, pelo contrário, deve ser entendido como elemento "*articulador"* e "*qualificador"* das inúmeras funções e actividades que se desenvolvem no espaço urbano[54].

O contributo fundamental de Bernardo Secchi, para o estudo que nos ocupa, reside portanto no seu entendimento de que o *projecto da cidade contemporânea,* designadamente na sua dimensão metropolitana, esteja prioritariamente ligado *ao projecto de chão* que, atravessando e ligando as diferentes partes da cidade, pode garantir a "(...) *construção de um horizonte de sentido para uma cidade inevitavelmente dispersa, fragmentada e heterogénea* (...)"[55]*.*

---

[52] Bernardo Secchi, *Prima lezioni di urbanistica*, Roma: Laterza, 2000, p. 152.

[53] Deste ponto de vista, a cidade do Movimento Moderno constitui para Bernardo Secchi um ponto "crítico" deste "processo", pela ausência de uma experiência significativa de espaço aberto. Ao dilatar-se, refere Secchi, o espaço aberto foi perdendo um estatuto claro ao longo do século XX", (...) *fruto de uma definição formal cada vez mais precisa e funcional dos elementos constitutivos do espaço aberto, eliminando através de uma apurada classificação tipológica e morfológica, a imprecisão do espaço aberto da cidade antiga, isto é, a sua disponibilidade formal para diferentes interpretações*". idem, ibidem, p. 152.
No entanto, Secchi reconhece (ao contrário do que ele considera ser comum afirmar-se), que algumas experiências realizadas ao longo do século XX (designadamente no que diz respeito à tipologia específica do parque) foram *importantes e re-definidoras*, relativamente, por exemplo, aos princípios da relação entre a arquitectura e a natureza. Bernardo Secchi, *La Città del ventesimo secolo*, Roma: Laterza, 2005, p. 121.

[54] Bernardo Secchi ,"Progetto di suolo", *Casabella,* nº 520, Janeiro - Fevereiro 1986, p. 23.
Num texto posterior, intitulado *Land Design 2*, Secchi retoma e procura precisar o conceito de *desenho de chão,* associando-o a um notável exemplo de espaço público urbano: a Piazza del Campo em Siena, o que basicamente representa o reconhecimento (a nosso ver em contradição relativamente ao texto de 1986), ou a *aprendizagem* como refere Secchi, que o *desenho do chão* não é uma categoria que se reduz por si só ao "espaço público", ou seja, ao espaço aberto. Esta actualização do conceito de *desenho de chão* consubstancia-se no caso concreto (da Piazza del Campo de Siena) numa sensação de conforto "(...) *que não tem apenas a ver com as formas, dimensões e articulações dos espaços, mas também com as condições de microclima criadas pelo tamanho das áreas não construídas, pela orientação dos edifícios em torno das mesmas e dos materiais usados quer no edificado quer no espaço vazio".* Bernardo Secchi,"Land design 2"*, in Contemporary Public Space. Un-volumetric Architecture*, Milano: Skira, 2006, p. 287.
Por outro lado, a noção de *desenho de chão,* conclui Secchi, reportando-se ainda à Piazza del Campo de Siena, é uma noção que não pode, nem deve assim ser restritiva ao nível da escala de trabalho, como também não está em *oposição ao objecto arquitectónico*, mas também "(...) *não o complementa*, *opera em três dimensões mesmo que não implique a construção de volumes* (...)". Bernardo Secchi,"Land design 2", *in Contemporary Public Space. Un-volumetric Architecture.* Milano: Skira, 2006, p. 290.

[55] Bernardo Secchi, *Prima lezioni di urbanistica*, Roma: Laterza, 2000, p. 160.
Simultaneamente, Secchi identifica na noção de desenho de chão uma "(...) nova estética urbana e a representação dos novos ritmos espacio-temporais e das sequências nas quais podem ser reconhecidas as práticas sociais do nosso tempo (...)". Bernardo Secchi, *Prima lezioni di urbanistica*, Roma: Laterza, 2000, p. 160.

Este entendimento constitui um ponto de viragem importante na abordagem ao problema do projecto do espaço público em sectores urbanos menos consolidados, na medida em que propõe a reflexão e a possibilidade de intervenção na cidade actual a partir de um "raciocínio por partes" que, actuando nos interstícios, deve ser capaz de modificar o carácter dos espaços, atribuindo-lhes qualidades arquitectónicas e novos significados[56].

Nuno Portas é outro autor cujas reflexões têm igualmente apontado de forma sistemática o espaço público como elemento central na redefinição e no reequilíbrio da cidade actual. As suas reflexões têm-se centrado fundamentalmente sobre o "significado estratégico" do espaço público no contexto da *cidade emergente.*

Segundo Portas, estes problemas "(...) *não têm tido a correspondente conceptualização*, ou *referências de desenho arquitectónico ou paisagístico* que *permita integrar a nova escala da unidade urbana, as novas velocidades de intercâmbios, as novas distâncias, as novas dimensões ecológicas da paisagem, as novas formas e lugares da sociabilidade, do trabalho e do entretenimento* (…)"[57].

Para Portas, a questão-chave que afecta directamente o significado e a expressão do espaço público prende-se com o facto dos actuais instrumentos do planeamento não terem conseguido ainda recuperar uma "*lógica de traçados"* que se possa adaptar a um território descontínuo, tendencialmente "*policêntrico",* "*heterogéneo"* e urbanizado por partes[58].

Partindo de um entendimento que confere ao espaço público da cidade actual (definida por redes) um *papel catalítico*, Nuno Portas defende assim a necessidade do seu desenho fazer referência (designadamente nos documentos de planificação municipal e intermunicipal) aos traçados mais gerais das redes de cidade, assumindo-os como elementos fixos, de mais longa duração, como

---

[56] Ao colocar a tónica no reconhecimento das diferenças e especificidades que permitam "*separar do fundo objectos relevantes"*, que se reconhecem como diversos e que o projecto urbano deve ser capaz de articular, Secchi procura demarcar-se explicitamente das posições defendidas por Huet num texto escrito em 1983 na revista *Lotus* ("*La Città come spazio abitabile. Alternative alla Carta di Atene*"), onde este autor defendia a necessidade do projecto urbano voltar a recentrar as suas bases da individualização dos quatro elementos constitutivos do tecido urbano (*traçado, hierarquias monumentais, cadastro e regras de organização espacial*). Não desconsiderando a importância das categorias propostas por Huet no desenho da cidade, Secchi considera-as essencialmente categorias de análise morfológica e por isso incapazes ou insuficientes de servir o projecto (que é por definição propositivo) em sectores da cidade onde o problema central para este autor é a ausência de articulação entre as partes (a que justamente o *projecto/desenho do chão* pretende dar resposta).

[57] Nuno Portas, "Espacio público y ciudad emergente" in *La Arquitectura del Espacio Público: Formas del Pasado, Formas del Presente*. Sevilla: Junta de Andalucia - Consejería de Obras Públicas y Transportes e Triennale di Milano, 1999, p. 55.

[58] Idem, ibidem, p. 56.

Nuno Portas é por isso peremptório ao afirmar que "*o espaço público que se está a fazer na periferia"* (excepto para Krier, ironiza Portas) *"já não é o mesmo da cidade histórica*". "Gonçalo Byrne conversa com Nuno Portas" in *Geografias Vivas: VI Bienal de Arquitectura de São Paulo*, Lisboa: Ordem dos Arquitectos, 2006, p. 66.

contrapartida da "*flexibilidade dos espaços servidos*"[59]. Este entendimento leva-o a defender, tal como Secchi, que grande parte do "*espaço urbano do futuro"* não se fará com *a "arquitectura dos edifícios"* mas antes com "(...) *a arquitectura do chão* que se *vai construindo com o tempo e mudando com o tempo. Os planos podem é indicar e regrar o que se pode fazer com os projectos que se seguem* (...)"[60].

Por este motivo, Portas alerta para a importância específica que tem o desenho prévio dos "*nós*", e dos "*corredores verdes*" que compõem as "*redes de espaço público"* e para a necessidade de considerar o seu desenho, não como um simples "*projecto viário*", mas sim como um desenho "(...) *médio-ambiental, paisagístico e também construtivo*, *que possa reforçar a escassa legibilidade do patchwork herdado*"[61].

É neste contexto que ganha importância para Portas a questão do "verde" e do "orgânico" entendidos nos seguintes termos: "(...) *a nova paisagem é algo que ainda temos de descobrir:* (…) *Da leitura que faço da cidade - de certos pontos cruciais, de certos elementos muito acentuados - o verde substitui o grande monumento pétreo de antigamente ou o grande elemento fechado*. (…)"[62].

Por vias distintas, podemos reconhecer nas abordagens téoricas de Secchi e Portas algumas afinidades que passam essencialmente pela consideração da importância do *desenho do chão* como componente dotado de uma identidade específica, capaz de conferir à cidade uma estrutura perene (no caso de Portas mais ligado às redes e aos traçados das redes e no caso de Secchi como elemento requalificador e agregador dos *espaços livres sem forma* que a cidade actual gera). Ambas as abordagens (em particular a de Nuno Portas) denotam no entanto um entendimento cuja aplicação se torna sobretudo operativa nas escalas superiores no planeamento e que prescinde, em boa medida, de uma caracterização morfológica (a partir do edificado), o que do nosso ponto de vista pode constituir uma limitação na caracterização arquitectónica do espaço público.

---

[59] Nuno Portas, "Espacio público y ciudad emergente" in *La Arquitectura del Espacio Público: Formas del Passado, Formas del Presente*. Sevilla: Junta de Andalucia - Consejería de Obras Públicas y Transportes e Triennale di Milano, 1999, p. 57.

[60] Nuno Portas, "Paisagens Urbanas" (Nuno Portas entrevistado por Pedro Bandeira), Revista In(s)itu Nº 0.3-0.4, Novembro - Junho 2002, p. 15.

[61] Nuno Portas, "Espacio público y ciudad emergente" in *La Arquitectura del Espacio Público: Formas del Pasado, Formas del Presente*. Sevilla: Junta de Andalucia - Consejería de Obras Públicas y Transportes e Triennale di Milano, 1999, p. 57.
Esta posição, segundo o próprio Portas, entronca no entendimento de J. Barnett (e a nosso ver de Secchi), quando este defende "(...) *o desenho urbano como a arte de desenhar a cidade (e de configurar o território urbanizado) sem ter que desenhar os edifícios* (...)*"* (ao contrário, note-se, do que havia defendido Bernard Huet). Há no entanto, defende Portas, a necessidade de "(...) *condicionar o grau de liberdade entre espaço público e construções* (...)", em função dos tipos de rede e dos tipos de urbanização. Este entendimento remete, por outro lado, como o próprio Portas admite, para uma visão essencialmente *isotrópica do espaço público*, enquadrada na noção de planeamento estratégico/gestão de oportunidades que este autor defende para a cidade alargada, que, permitindo a criação de *ambientes mais igualitários* (sobretudo do ponto de vista das acessibilidades), favoreçam o *policentrismo* e a complementaridade das actividades. Idem, ibidem, p. 57.

[62] "Gonçalo Byrne conversa com Nuno Portas" in *Geografias Vivas: VI Bienal de Arquitectura de São Paulo*, Lisboa: Ordem dos Arquitectos, 2006, p. 66.

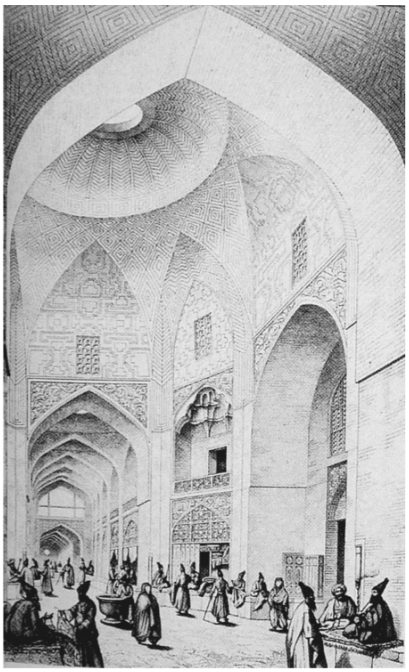


Fig. 160. Bazar de Isfahan

A valorização da dimensão colectiva do espaço público.

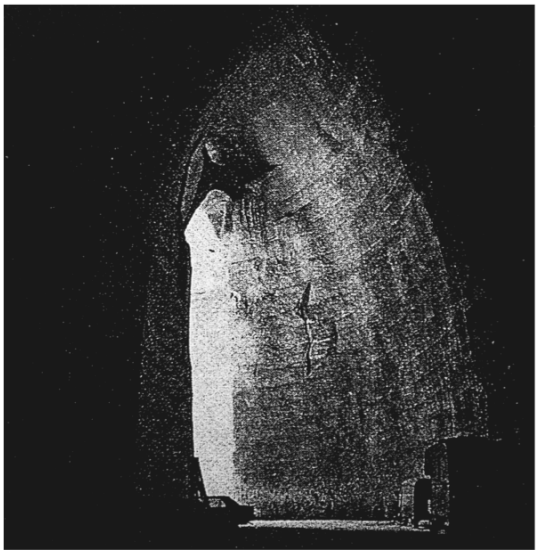


Fig. 161. Nápoles. *Cave di Napoli* (Galerias Monumentais)

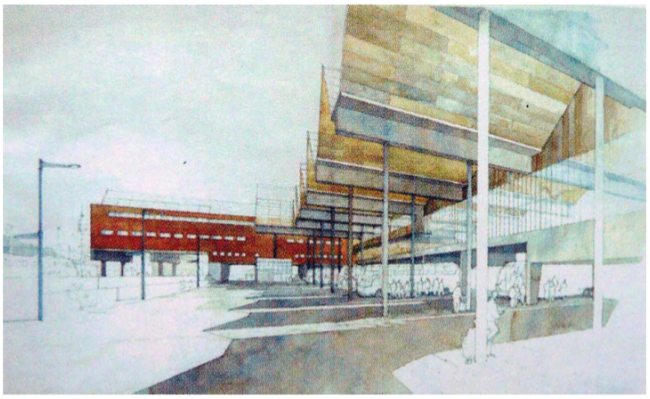


Fig. 162. Lovaina. Esquisso da praça e estação intermodal. Manuel de Solà Morales, 1996-2002

A dimensão colectiva do espaço público . O espaço público como "espaço intermédio"

Num artigo publicado originalmente no Jornal *La Vanguardia* em 1992 (ano das Olimpíadas realizadas em Barcelona), Manuel de Solà-Morales defende que o entendimento genérico relativamente ao espaço público está ainda muito centrado numa visão em que prevalece uma distinção clara e a valorização do domínio público relativamente ao privado[63].

Se para Manuel de Solà-Morales esta *visão* tem vantagens óbvias, ligadas ao "(...) *enriquecimento da cidade com passeios, parques, praças, cinturões, estádios, museus, etc."* (referindo-se aqui concretamente às experiências de renovação urbana desenvolvidas em Barcelona), ela tem vindo a revelar, igualmente, uma "*perigosa contrapartida"* que pode conduzir a uma espécie de *hipertrofia* do próprio espaço público, originando um "(...) *descolamento ou perda de um tom comum ou de banalidade* (...)"[64].

Uma noção "*ambiciosa e complexa"* de espaço público deve pois, para Manuel de Solà-Morales, admitir um entendimento que supere o âmbito do *espaço aberto* ou *do espaço público como espaço projectado*, defendidas pelos autores a que nos referimos anteriormente, dos quais se parece querer demarcar quando afirma:

"(...) *Portanto levar demasiado a sério, crispados em si mesmos, os "espaços urbanos", os "espaços públicos", como lugares para construir arquitectura sem volume ou como objectos de desenho consistentes em si mesmos, parece-me um erro teórico de certa envergadura. Como programa de "urban beautification", tem sem dúvida a grande virtude de estabelecer a importância estética das obras de urbanização; mas como programa urbano mais ambicioso, nem o neo-tipologismo (à la Durand), considerando os elementos da obra pública como construções tipificáveis, nem o neo-pitoresco (à la Sitte), transportando para o contexto arquitectónico o protagonismo dos espaços cívicos (e de uma ou outra destas posturas são filhos os principais programas de desenho urbano das principais cidades europeias que se têm por "modernas"), reconhecem a natureza complexa do espaço urbano colectivo como experiência* (...)"[65].

Este entendimento leva Manuel de Solà-Morales a defender que a importância do espaço público "(...) *não está seguramente, em ser mais ou menos extenso, quantitativamente dominante ou protagonista simbólico, mas também em conseguir relacionar entre si os espaços privados, fazendo deles património colectivo*: *dar carácter urbano, público, aos edifícios e lugares que sem ele seriam só privados, urbanizar o privado é o conceito: quer dizer, absorvê-lo na esfera do público*"[66].

---

[63] Esta atitude, em seu entender, tem as suas raízes no pensamento utópico do século XIX, em que "(...) os *modelos ideais de cidade equilibrada (como objectivo) e a municipalização (como instrumento) eram os pilares ideológicos de toda a política urbanística progressista* (...) manifestando actualmente como premissa a *valorização do público relativamente ao privado*, baseado no *critério da quantidade* como um fim em si mesmo. (Jornal *La vanguardia*,12 Maio 1992).

[64] Idem, ibidem.

[65] Idem, ibidem.

[66] Idem, ibidem.

Será assim, a partir da integração do privado na esfera pública e na desmaterialização dos limites entre o "público" e o "privado", que Manuel de Solà-Morales valoriza a noção de espaço público, ligada portanto aos espaços colectivos que, na sua perspectiva, constituem não apenas a *síntese e a riqueza de uma cidade*[67]*,* como são também, seguramente, a estrutura principal da cidade futura[68].

A valorização da *dimensão colectiva do espaço público* que Manuel de Solà-Morales defendeu nos início dos anos 90 parece constituir um dos argumentos teóricos que mais adesão e entusiasmo têm suscitado entre alguns dos autores que se dedicam ao estudo do espaço urbano e ao espaço público em particular.

Quer num âmbito mais ligado às "escalas do quotidiano", onde a ideia do espaço colectivo está associada à dimensão do casual e do banal, quer num âmbito mais relacionado com o projecto urbano e com o planeamento, autores como Nuno Portas[69], Joan Busquets[70] ou Kenneth Frampton[71] têm vindo a orientar igualmente as suas reflexões sobre a problemática do espaço público para a importância crescente dos espaços e equipamentos colectivos. Deste modo, segundo estes autores, equipamentos culturais, centros comerciais, infra-estruturas desportivas ou de transporte, pelas suas características, podem tornar-se em peças urbanas da maior importância na reconfiguração da cidade e dos seus espaços públicos, podendo também constituir-se na cidade actual, como os "verdadeiros" espaços de socialização e de encontro.

A dimensão "irrepresentável" do espaço público . O espaço público como espaço "complexo" e "precário"

O entendimento de Ignasi de Solà-Morales, no que diz respeito à conformação e significado do espaço público na cidade contemporânea, estabelece igualmente uma ruptura clara relativamente às posições mais "canónicas"que atrás mencionámos.

---

[67] "(...) *O espaço colectivo é muito mais e muito menos que o espaço público, se limitarmos este último à questão da propriedade administrativa. A riqueza civil, arquitectónica, urbanística e morfológica de uma cidade é a dos seus espaços colectivos, a de todos os lugares onde se desenrola, se representa e se recorda a vida quotidiana. E estes são talvez, cada vez mais, os espaços que não são públicos nem privados, mas os dois simultaneamente. Espaços públicos absorvidos por usos particulares e espaços privados que assumem funções colectivas*". Este entendimento implica consequentemente, para Solà-Morales, (...) *a negação da visão clássica dos espaços cívicos modélicos, como expressão de valores consensuados de uma sociedade coerente* (...)" e portanto da "(...) *condição do público enquanto forma excelente do social* (...)", já que para Manuel de Solà-Morales a cidade é precisamente o lugar onde o privado pode ser (e é muitas vezes) *o social* - tanto ou mais do que o público. *A "boa cidade",* acrescenta Solà-Morales, é aquela que consegue *"dar valor público ao privado".* Jornal *La vanguardia*, 12 Maio 1992.

[68] Esta revisão do conceito de espaço público ganha ainda mais relevância, assinala Manuel de Solà-Morales, se tomarmos as periferias das nossas cidades como contexto específico, já que, na sua perspectiva, só uma abordagem ao conceito de espaço público a partir do espaço colectivo, permitirá e suscitará uma reflexão operativa sobre a cidade e o urbano nestes sectores. Idem, ibidem.

[69] Nuno Portas, "Espacio público y ciudad emergente", *La Arquitectura del Espacio Público: Formas del Pasado, Formas del Presente*, p. 55-58.

[70] Joan Busquets. "Presente y perspectivas del Urbanismo", *Sociedade e Território*, nº 37-38, p. 46-60.

[71] Kenneth Frampton, "A Cidade Catalítica: Entre Estratégia e Intervenção", *Prototypo* nº 07, Julho 2002, p. 223-241.

Próximo das interpretações pós-estruturalistas de Gilles Deleuze, Gianni Vattimo, para Ignasi de Solà-Morales a noção do espaço público *é fundamentalmente incompatível* com o que este autor considera ser o *conceito estático e sagrado de lugar* (público) presente na cidade pré-industrial. O espaço público na cidade contemporânea é para este autor, pelo contrário, o resultado (ou expressão) de um conjunto de fluxos, da mobilidade e da diversidade que a metrópole gera, e que deve por isso ser entendido segundo uma perspectiva dinâmica e em constante mutação[72].

Em "Arte Civica contro Città Funcionale (di nuovo): Problematiche attuali dello Spazio Pubblico ", publicado na revista *Lotus* nº 39 em 1983, Ignasi de Solà-Morales defende que, a partir do século XIX, a resposta ao problema do espaço público passa a ser de *outra natureza*, identificando, neste período, o ponto de transição entre o que considera ser *a velha e a nova ordem*. É neste contexto de "mudança de paradigma", que Solà-Morales analisa as contribuições dadas pelas vanguardas que, rejeitando o que este autor considera ser a *ficção personificada* proposta entre outros por Hegemann[73], aceitam a *solidão do homem moderno* perante um *novo ambiente*, e procuram estabelecer convenções abstractas, através das quais a arquitectura e a cidade modernas se deveriam construir, tendo por base a *percepção do sujeito*[74]. Este facto justifica assim, segundo este autor, que a reflexão sobre o "espaço público" e sobre a(s) técnica(s), e a(s) forma(s) a partir do qual este se formaliza, devem motivar "respostas" diferentes das do passado.

"*Com a crise da cidade devida ao crescimento ilimitado, verifica-se também um inevitável repensar do panorama físico existente. A cidade construída não é só o lugar do fluxo continuado, do dinamismo imparável, mas é também o lugar de um novo jogo social, do confronto de uma nova diversidade absoluta, na qual emergem não só um variado repertório de iniciativas estéticas, mas também o lugar das experiências fenomenológicas do estar, do durar, do permanecer* (...)"[75].

---

[72] Será importante notar que as reflexões de Ignasi de Solà-Morales sobre a problemática do espaço público se referem quase sempre à *escala metropolitana* e à *grande cidade*.

[73] Tomando como ponto de partida a obra de Werner Hegemann, *The American Vitruvius. An architect´s Handbook of Civic Art* (publicada em 1922), Ignasi de Solà-Morales procura clarificar neste texto o que são, para ele, já à data da publicação desta obra, as *novas condições* sob as quais o espaço público enquanto problema de desenho opera (que a seu ver, se alteram profundamente a partir do século XIX): *"A obra de Hegemann parece ser uma tentativa desesperada de controlar com velhos modelos, uma realidade dinâmica, tecnológica e em constante crescimento para a qual o recurso às formulas da cidade pré-industrial, parecia mais uma evasão do que uma verdadeira resposta.* (…) *A arquitectura da Civic Art de Hegemann, a sua grande escala, mesmo na dimensão dos grandes espaços públicos das estações ferroviárias metropolitanas ou dos campos universitários, continuava a propor a ilusão da harmonia entre a arquitectura e a natureza, a partir de um sistema de regras compositivas que funcionavam ainda como imitação de uma ordem cósmica, da segurança do ambiente natural arbitrado e regulamentado através da ordem da arquitectura".* Ignasi de Solà-Morales, "Arte Civica contro Città Funciónale (di nuovo): Problematiche attuali dello Spazio Pubblico", *Lotus*, nº 39, p. 5.

[74] Idem, ibidem, p. 5.

[75] Por este motivo, conclui Solà-Morales "(...) *se coloca o problema dos lugares da cidade e o problema da conformação dos espaços públicos e também o da necessidade de uma nova qualificação topológica não necessariamente como qualquer coisa de nostálgico, como uma fuga para o paraíso do passado, mas (também) como uma construção frágil, sem retórica nem as falsas seguranças do presente (...) O neo-historicismo, o neo-Beaux Arts, o neo-Novecentismo, a recuperação do pitoresco, não são mais do que um paliativo para uma inquietude que a crise produz na arquitectura e na frustração porque não dispõe de instrumentos com os quais afrontar a necessidade colectiva do qualitativo, do singular e do monumental."* Idem, ibidem p. 5, 6.



Fig. 163. Metropolis. Paul Citroen, 1923

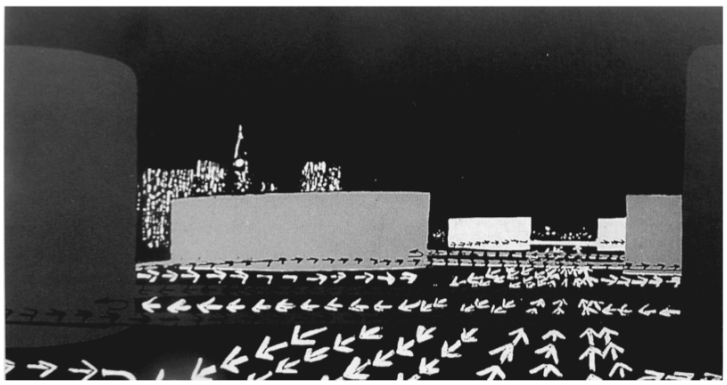


Fig. 164. Filadélfia. Estudos de tráfego. Louis Kahn, 1951-1953

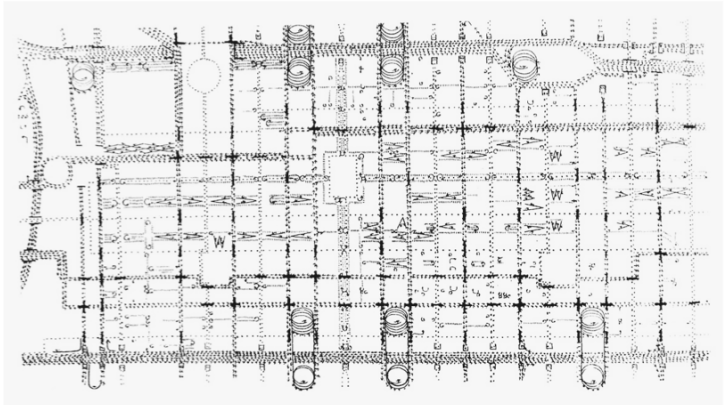


Fig. 165. Filadélfia. Diagrama de circulação para o centro da cidade. Louis Kahn, 1951-1953

A questão do "espaço público" é de novo retomada, ainda que indirectamente, num texto posterior ("*Mnemosi o retorica: la crisi della representazione nella città e nell´architettura moderne*") onde, ao tratar do problema da (crise de) *representação na cidade contemporânea,* Ignasi de Solà-Morales reforça a existência de "nova matriz conceptual", no que diz respeito à natureza dos fenómenos urbanos em geral e do espaço público em particular[76].

Para Ignasi de Solà-Morales, o problema da representação na cidade contemporânea, que a seu ver é indissociável da questão do espaço público, deve refundar-se enquanto construção *ex-nuovo* (abandonando assim o *ideal da re-presentação*[77]), *à imagem* do que sucedeu no campo da arte contemporânea quando passou a utilizar uma *linguagem formal aberta*[78].

Perante o que considera ter sido o impasse criado a dada altura pelos CIAM, relativamente ao papel e à forma do espaço público na cidade contemporânea, Ignasi de Solà-Morales sublinha a sensibilidade demonstrada (especialmente nos anos 50) por alguns artistas (quer europeus quer americanos), às novas condições formais da vida urbana, expressas nos fenómenos *do movimento e do dinamismo*, na deslocação rápida, nos novos meios de transporte e na *percepção mutante* dos objectos no espaço[79]:

"(…) *A possibilidade de uma representação da cidade moderna como ela é, e não como quiséssemos ou gostaríamos que fosse, faz parte de certas experiências retóricas da mais recente arquitectura do espaço público. São espaços públicos que não podem ser pensados através da unidade de elementos bem definidos, com limites e funções precisas, mas na transitoriedade que o movimento e a mudança criam em todas as partes da cidade actual. Agindo nesta precariedade, partindo dela, sem a iludir, a arte actual e certa arquitectura actual encontram, não por via dos*

---

[76] Esta "*crise na representação"*, identificada por Ignasi de Solà-Morales, tem mais uma vez como momento crucial o *eclodir da cidade moderna*, momento em que, a seu ver, desaparece a "*estabilidade cíclica*" dos processos urbanos do passado "(...) *que tem na circulação a sua razão de ser, não sendo mais um lugar onde uma comunidade estável se implanta e estabelece um ritual de acções reiteradas*". Ignasi de Solà-Morales, "Mnemosi o retorica: La crisi della rappresentazione nella città e nell´architettura moderna" in *Le Città nel Mondo e Il Futuro delle Metropoli (XVII Triennale di Milano)*. Milano: Electa, 1988, p. 174.

[77] Solà-Morales refere-se à cultura clássica que representou a cidade mediante a *assemblagem orgânica* dos objectos e dos espaços arquitectónicos*: "Os três espaços fundamentais da representação urbana clássica eram a porta, a rua, a praça. Estas eram tomadas em qualquer circunstância, como a referência, construída a partir da relação perspéctica entre um objecto arquitectónico e o espaço, onde este objecto encontrava o cenário adequado para se apresentar à vista*". Idem, ibidem, p. 174.

[78] Idem, ibidem p. 175.

Solà-Morales estabelece, a este propósito, um interessante paralelismo com as transformações operadas neste período no teatro que, *a seu ver,* se "(...) *afasta de um lugar onde os actores e a cena constroem a representação de um mito*, transformando-se num espaço de "(...) *inovação, destruição, produção de significado ou consumo de experiências sensíveis".* Neste sentido, Ignasi de Solà-Morales, estabelece, a nosso ver, uma analogia clara, quase metafórica, com o que pode significar para ele o espaço público no contexto actual:

O teatro é um grande mecanismo, altamente sofisticado, que produz efeitos num espaço não delimitado, aberto. É no limite, um não lugar, uma não construção: luzes e sons, que inesperadamente e por um instante, se manifestam em qualquer lugar, em espaços não exactamente emblemáticos de uma hipotética cultura urbana. O espaço cénico revela mais vezes zonas obsoletas, margens indeterminadas geradas pelas dinâmicas das trocas geraram, vazias de qualquer significado". Idem, ibidem, p. 175.

[79] Ignasi de Solà-Morales, "Mnemosi o retorica: La crisi della rappresentazione nella città e nell´architettura moderna" in *Le Città nel Mondo e Il Futuro delle Metropoli (XVII Triennale di Milano)*. Milano: Electa, 1988, p. 177.

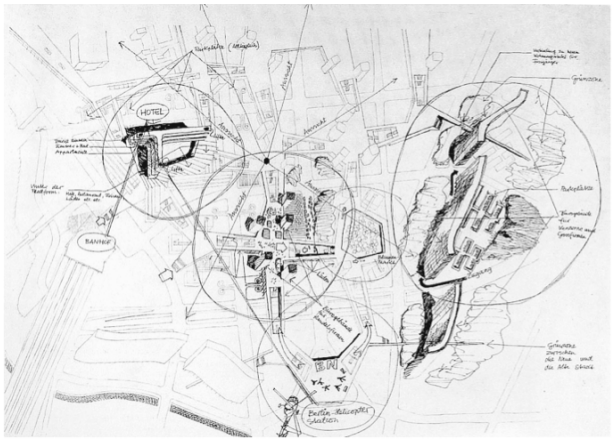


Fig. 166. Concurso para *Berlin Hauptsatdt*. Alison e Peter Smithson, 1958

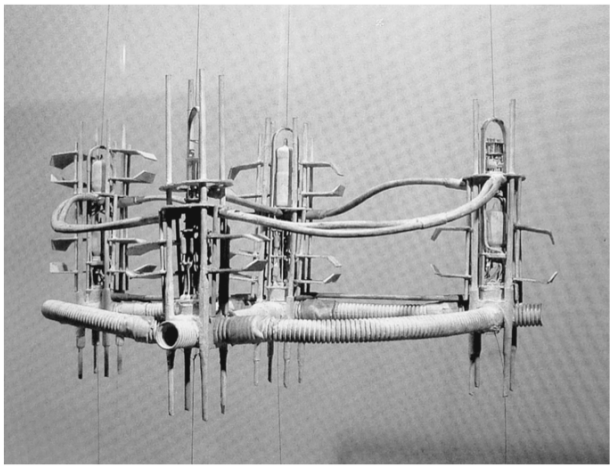


Fig. 167. *Cities that beat like a heart*. Coop himmelblau, 1967

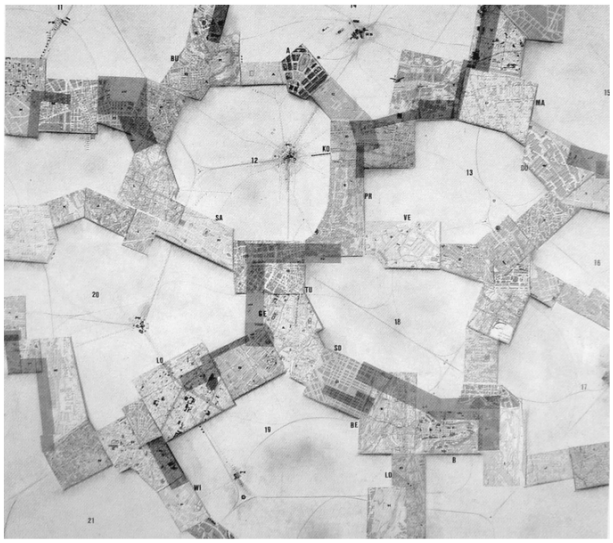


Fig. 168. *New Babylon*. Constant, 1969

conteúdos, mas por via da retórica do discurso, a possibilidade de apresentar e não mais de representar os traços peculiares da cidade contemporânea.
Inserida, pelo contrário, na experiência mutável e complexa de uma cidade construída a partir mais dos mass-media do que de edifícios, onde estão latentes os fluxos e os dinamismos, mais do que espaços e lugares, a retórica da cidade contemporânea, a partir dos dados primordiais da consciência, representa ainda uma forma possível de arquitectura pública"[80].

Este novo marco conceptual que, como vemos, já na década de 80, enquadra para Ignasi de Solà-Morales a noção de "espaço público", explica, a nosso ver, o seu posicionamento crítico relativamente à linguagem e aos métodos experimentados na materialização do espaço público em Barcelona neste mesmo período[81].
Em diversos textos, Ignasi de Solà-Morales expressa algumas objecções relativamente aos "métodos" e às "formas" resultantes da reconstrução do espaço público em Barcelona, a que chama *a via barcelonesa,* fundamentado no que ele considera ser a "(...) *sedimentação de um modus operandi específico, que conduziu ao lugar comum do desenho urbano",* a uma espécie de "*estilo municipal",* desajustado, a seu ver, da "*condição metropolitana actual"*[82].

A importância de Ignasi de Solà-Morales no contexto do estudo do espaço público e da cidade actuais não pode ou não deve, a nosso ver, circunscrever-se à influência que as suas posições possam ter tido no plano da teoria e da crítica arquitectónica. O seu impacto deve também, a nosso ver, medir-se e analisar-se a partir do "eco" que as suas reflexões (e mais recentemente, as de outros críticos e historiadores como Georges Teyssot ou Anthony Vidler) produziram na prática arquitectónica, designadamente no que diz respeito ao projecto e ao desenho do espaço público que, em muitos casos, desvirtuam o alcance global das suas posições (este aspecto pode ser

[80] Ignasi de Solà-Morales, "Mnemosi o retorica: La crisi della rappresentazione nella città e nell´architettura moderna" in *Le Città nel Mondo e Il Futuro delle Metropoli (XVII Triennale di Milano)*. Milano: Electa, 1988, p. 177.
Este entendimento expresso por Solà-Morales está alinhado com as posições dos situacionistas que nos anos 50 e 60 (seguindo já as intuições dos Surrealistas e Dadaístas) entendiam a cidade na sua vertente mais "plástica" e mais "lúdica", onde o espaço público se apresentava como o palco privilegiado, a "matéria-prima" para o desenvolvimento de uma criatividade colectiva.
[81] A cidade de Barcelona é sistematicamente, para Ignasi de Solà-Morales (tal como para Oriol Bohigas), o ponto de referência para as reflexões que desenvolve sobre o tema do espaço público, onde clarifica o seu entendimento relativamente ao posicionamento disciplinar e ao papel do projecto na respostas aos (novos) problemas que (a cidade e) o espaço público colocam.
[82] Ignasi de Solà-Morales, "Eppur si muove. Dagli spazzi ai servizi pubblici", in *Spazi Pubblici Contemporanei. Inovazione e identità a Barcelona e in Catalogna*". Quaderni di AU, 1989, p. 12.
Este "desacordo" expresso por Ignasi de Solà-Morales com a *via Barcelonesa*, prende-se fundamentalmente com o que este autor considera ser o "*enquadramento disciplinar delimitado*", bem como *o* carácter em certa medida "*auto-referencial",* que denotam as intervenções, estando portanto subjacente a esta crítica, o entendimento "*puramente arquitectónico*" que é dado aos espaços recuperados ou criados, quando afirma: *"Atribuir à disciplina da arquitectura e aos seus instrumentos específicos, o papel de intervenção política é, sem dúvida, um caso excepcional relativamente à situação actual do nosso mundo tardo-industrial, no qual, frente à potência de outras racionalidades, tecnologias e mass-media, todos os indícios parecem conduzir à "morte da arquitectura" hegeliana*". Idem, ibidem, p. 11.

verificado, por exemplo, pela "banalização" que a noção de *Terrain Vague* adquiriu, sobretudo a partir do Congresso da UIA em 1996 realizado em Barcelona).

Esta advertência parece-nos relevante, ao verificarmos que a demarcação de território teórico realizada por Ignasi de Solà-Morales sobre o tema que nos ocupa abre espaço para a emergência de outras interpretações que questionam a "legitimidade" das disciplinas do desenho na configuração do espaço público da cidade contemporânea (e especificamente das técnicas e metodologias - ou mesmo dos desígnios - que informam o desenho do espaço público e o projecto urbano).

Por outro lado, a aparente *desvinculação* de Ignasi de Solà-Morales relativamente à *matriz ordenadora do espaço público*, desde sempre e historicamente reconhecível no nascimento e desenvolvimentos das cidades, consolida ou legitima lógicas de intervenção e de "construção" de cidade", onde a estrutura urbana, a lógica do conjunto e um entendimento morfológico de cidade, se substituem pelo espectacular (ou pelo especulativo), pelo efémero e pelo sentido objectual ou auto-referencial de muitas *arquitecturas*, ou ainda pelo *genérico*, pelo *caos* e pela *fealdade,* tomados igualmente como atributos positivos e valorizadores do espaço urbano.

A partir dos autores que seleccionámos, balizados por Oriol Bohigas de um lado e por Ignasi de Solà-Morales do outro, chegámos assim ao ponto em que se estabelecem fronteiras claras entre o que designámos como posições *canónicas* ou mais "convencionais" e as posições *heterodoxas* na abordagem ao significado actual do espaço público na cidade contemporânea e que balizam, se quisermos, culturas urbanas e posicionamentos filosóficos claramente dissonantes. As abordagens teóricas que seguidamente trataremos, resultam por isso, como veremos, de interpretações que de certo modo questionam a legitimidade das disciplinas do desenho na configuração do espaço público nos termos em que foi proposta por Bohigas, Huet, Martí ou Gregotti, que, por esse motivo, não valorizamos do mesmo modo.

A dimensão "residual" e "funcionalista" do espaço público. O "espaço público" como espaço "neutro"

"Talvez não seja necessário procurar a´cola`, que mantenha a unidade das cidades. Em cidades como Houston, as pessoas encontraram muitas vezes, sem a ajuda dos arquitectos, outras formas de coerência. Em Atlanta, por exemplo, existe um modelo muito comum que consiste simplesmente em erguer um muro em redor de uma área, colocar um portão e contratar guardas de segurança. Certamente não se trata de coerência arquitectónica e nem é o tipo de coerência que nós, como arquitectos, somos doutrinados a respeitar; mas é um tipo de coerência muito forte (…)"[83].

Este excerto, extraído de uma entrevista realizada a Rem Koolhaas em Houston durante um seminário em que participou em 1991, é, quanto a nós, elucidativo do posicionamento deste autor relativamente ao significado e importância do espaço público no contexto da cidade actual.

[83] Rem Koolhaas, *Conversations with students* (Sanford Kwinter ed.), Houston: Rice University School of Architecture, 1996, p. 39.

Nesta como em outras ocasiões, Koolhaas questiona claramente quer o papel, quer a legitimidade que atribui ao arquitecto na definição da qualidade do ambiente urbano e do espaço público[84].

Para Rem Koolhaas, a questão de fundo parece estar assim na incapacidade da arquitectura como disciplina e do arquitecto enquanto um *actor* (que, a seu ver, actua muitas vezes como uma "força de bloqueio") serem incapazes de ler e interpretar os sinais de mudança e os novos fenómenos que neste momento ocorrem na cidade. Como exemplo, refere-se justamente às mutações que a seu ver alteraram profundamente a noção e a natureza do "espaço público", ao mesmo tempo que nos indica o significado que lhe atribui :

"Acho que ainda estamos presos à ideia da rua e da praça como o domínio público, mas o domínio público está a mudar radicalmente. Eu não quero responder com clichés, mas com a televisão, os media e uma série de outras invenções, pode dizer-se que o domínio público desapareceu; por outro lado, pode dizer-se também que [o espaço público] *se encontra actualmente tão difuso que não precisa mais do que uma articulação física. Acho que a verdade está no meio-termo (…) Mas nós como arquitectos ainda olhamos para isso como um modelo nostálgico e, de uma maneira incrivelmente moralista, recusamos os sinais de que o domínio público está a ser reinventado em termos mais populistas e comerciais*"[85].

Mesmo tendo presente o contexto em que Rem Koolhaas produz estas declarações, Houston, e a conhecida predisposição para afirmações polémicas, não deixa de ser sintomático o seu entendimento crítico e depreciativo relativamente à noção tradicional de "espaço público" e à forma como a seu ver o urbanismo deve interpretar os sinais de mudança.

É no entanto em "Generic City" que, de forma mais "radical", Rem Koolhaas nos mostra as suas ideias relativamente ao sentido *residual* que atribui ao espaço público, onde enumera e caracteriza os elementos que constituem o "espaço público" na sua *cidade* (*genérica*), e a forma como o *projecto* deve operar nesse quadro:

"A cidade genérica é a post-cidade que se prepara sobre o sítio da ex cidade (…) A cidade genérica é sustentada em conjunto, não por um domínio público hiper-exigente - progressivamente humilhado -mas por uma sequência surpreendentemente longa, na qual o fórum romano está para a ágora como o shopping-mall está para a estrada principal - mas pela residualidade"[86].

Relativamente à forma como a *cidade genérica* propõe a relação dos seus habitantes com o espaço urbano e especificamente com a rua, as palavras de Koolhaas não deixam igualmente dúvidas quanto à ausência de sentido que atribui ao espaço público:

"6.3 A rua está morta. Esta descoberta coincidiu com as tentativas frenéticas de a ressuscitar. Obras de arte pública por todo lado, como se duas mortes somadas fizessem uma vida.

---

[84] O poder em arquitectura, afirma Koolhaas "(...) *é incrivelmente sobrestimado, quer em termos dos benefícios que pode trazer, mas mais ainda, em termos do mal que já fez ou que pode fazer* (...)"[84]. Idem, ibidem, p. 40.

[85] Idem, ibidem, p. 43.

[86] Rem Koolhaas, Bruce Mau, *S,M,L,XL*. New York: Monacelli Press, 1995, p. 1252.



Fig. 169. *France,* 1984 (Fotografia de Tom Jacobi)



Fig. 170. Newport Beach (los Angeles). Fashion Island

"A cidade genérica é sustentada não (…) *por um domínio público hiper-exigente, progressivamente humilhado, mas por uma sequência surpreendentemente longa na qual o fórum romano está para a ágora como o shopping-mall está para a estrada principal",* Rem Koolhaas, *S,M,L,XL*. p. 1252



Fig. 171. Barcelona. Nudo de la Trinitat, 1995

"As auto-estradas são a versões evoluídas dos boulevards ou das praças (…) *o seu desenho orientado à eficiência do movimento dos automóveis, é na realidade surpreendentemente sensual, uma instância funcional que entra na esfera do espaço uniforme*", Rem Koolhaas, *S,M,L,XL*. p. 1251

A pedonalização, entendida como preservação, não faz mais do que canalizar o fluxo daqueles que estão condenados a destruir o objecto da sua própria veneração com os seus próprios pés (…)
6.12 As ruas destinam-se exclusivamente para os carros. As pessoas (peões) são conduzidas por percursos (como num theme-park) sobre passadeiras que as levantam do solo, e depois as sujeitam a um catálogo de condições extremas (vento, calor, inclinação, frio, interno, externo, odores, fumos) numa sequência que é uma caricatura grotesca da vida na cidade histórica. (...)
6.15 A cidade genérica representa em definitivo a morte da planificação urbanística… não porque não seja projectada…mas a descoberta mais perigosa e exaltante é que a planificação não faz diferença alguma (…)"[87].

Esta transcrição de alguns excertos retirados de "Generic City" (da "secção" dedicada ao "Urbanismo") coloca-nos perante um "entendimento" onde, de facto, a noção de "espaço público" se "eclipsa" e se transforma num conceito negativo, apresentando-se como um resíduo, opondo-se por isso claramente às ideias de espaço público e (por consequência) às ideias de cidade defendidas por Oriol Bohigas, Carlos Martí, ou mesmo Bernardo Secchi.
Onde Bohigas vê um ponto de partida para recuperação da riqueza e complexidade espacial e social da cidade - o espaço público - Koolhaas vê uma *saída de emergência* que permite a *evacuação do domínio público*. Onde Bohigas vê uma imagem reconhecível pela colectividade, um espaço apropriável, legível e interpretável que confere significado, identidade e estrutura (informação e acessibilidade) - a rua - Koolhaas, pelo contrário, tende a desprezá-la, na medida em que ele apenas considera útil a auto-estrada - *versão evoluída* dos *boulevards* ou das praças - *como o espaço do movimento automóvel,* que consumirá cada vez mais espaço, cujo desenho "(...) *aparentemente orientado à eficiência do movimento dos automóveis, é na realidade surpreendentemente sensual, uma instância funcional que entra na esfera do espaço uniforme*"[88].
Em termos mais gerais, não podemos deixar de associar este entendimento a uma lógica de construção e de intervenção na cidade, onde o espaço público nos é apresentado fundamentalmente como um "instrumento de marketing" ou como um "argumento comercial" e que, de certo modo obrigam Rem Koolhaas a *construir este discurso sedutor* e bem articulado do ponto de vista das realidades urbanas singulares onde intervém (pela dimensão e excepcionalidade dos fenómenos urbanos, como são os casos das grandes metrópoles asiáticas).

A dimensão expandida do espaço público. O espaço público como espaço "híbrido" e "experimental"
Mais do que as "declarações provocadoras" de Koolhaas, a nosso ver, a questão relevante está na influência que este texto (*Generic City*) e outros posteriores de Rem Koolhaas tiveram na *legitimação* e encorajamento de interpretações e redefinições do conceito de espaço público que

[87] Rem Koolhaas, Bruce Mau, *S,M,L,XL*. New York: Monacelli Press, 1995, p. 1253-1255.
[88] Idem, ibidem, p. 1251.

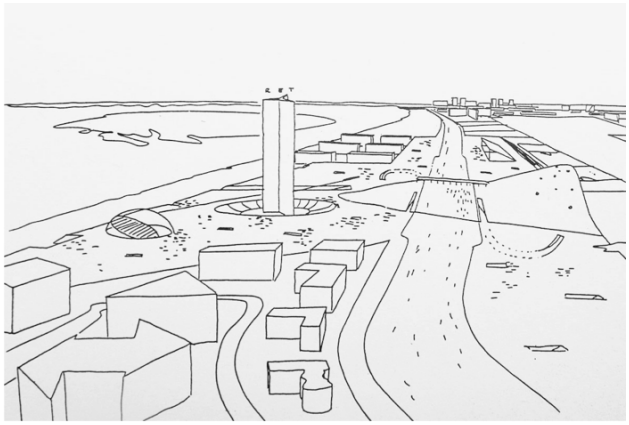


Fig. 172. *Projecto Transferia. Praça "Auto-estrada"*. Rem Koolhaas, 1991

"As auto-estradas são a versões evoluídas dos boulevards ou das praças (…) *o seu desenho orientado à eficiência do movimento dos automóveis, é na realidade surpreendentemente sensual, uma instância funcional que entra na esfera do espaço uniforme*", Rem Koolhaas, *S,M,L,XL*. p. 1251

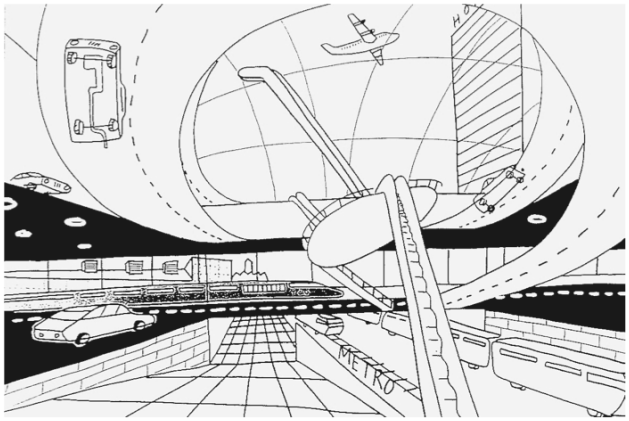


Fig. 173. *Projecto Transferia. As novas portas da cidade*. Rem Koolhaas, 1991



Fig. 174 e Fig. 175. Paris. Planta e Maqueta do Projecto para o *Quartier des Halles*. Rem Koolhaas, 2003-2004

entretanto se foram afirmando, e que partilham igualmente um posicionamento de ruptura com o conceito mais "canónico" de espaço público defendido pelos autores tratados inicialmente.
Embora as *diferentes acepções de espaço público,* que passaremos a enunciar, apenas estabeleçam entre si laços de afinidade (que se expressa sobretudo na forma como observam e interpretam a "condição urbana" actual e a forma como o espaço público deve ser equacionado neste contexto), convergem numa *dimensão ampliada ou especulativa*, relativamente às formas e significados que o espaço público pode adquirir na cidade contemporânea.

Estas são, pode dizer-se, linhas de investigação, de projecto e de intervenção na cidade, que actualmente abarcam um amplo espectro de experiências que associam o "espaço público" a um espaço *híbrido*, *especulativo ou abstracto*. O "espaço público" transforma-se nestas abordagens num conceito "abrangente" e "*indeterminado*", onde cabem, ou podem caber, toda uma série de intervenções (arte pública, instalações, *performances*, propostas arquitectónicas efémeras, precárias, subversivas, etc.) que decorrem de uma cultura urbana e arquitectónica que assenta as suas bases sobre o problema do "público", numa perspectiva *transdisciplinar* e *heterodoxa*.
Para este conjunto de autores, a questão do espaço público parece não constituir em si um problema de *natureza morfológica*, de *estrutura* ou de *traçado*, nos moldes em que o desenho urbano o concebe. O espaço público é fundamentalmente entendido como parte integrante de uma *realidade expandida e abstracta*, que toma a cidade, o território e a arquitectura como um campo de trabalho "*experimental* e *crítico"*, cuja condição potencialmente conflituosa, fragmentada, múltipla e difusa lhe concede, como afirma Manuel Gausa, um "desenho" em "(...) *geometrias e perfis mais abertos e flexíveis*"[89].
Para autores ou arquitectos como Manuel Gausa, o espaço urbano em geral e o espaço público em particular adquirem actualmente o enigmático sentido de "*dispositivo espacia*l", indutor de "*processos dinâmicos"* e de "sistemas complexos", baseados fundamentalmente numa dimensão *estratégica* "(...) *chamada a "agenciar" pressões e solicitações, agentes (...) ao redor de possíveis "contratos básicos", simultaneamente espaciais e operacionais*"[90].
Ao precisar a sua "definição" de "*espaço colectivo ou relacional (antes público)*", Gausa assinala o seu carácter "(...) *precário, mutável, reversível*, (...) *desinibido, optimista, distendido e cúmplice"* que se traduz na criação de construções "(...) *ligeiras ligadas a redes de energia e informação, em solos naturais e/ou artificiais inteligentes (re-informados); em soluções menos aborrecidas e económicas - concebidas a partir de materiais coloridos de reciclagem* (...)"[91].

[89] Manuel Gausa, "Charla con Soriano", disponível em: <http://www.lif2002.com/pdf/charla31032005.pdf>, p. 6.
[90] Idem, ibidem, p. 10.
[91] Manuel Gausa, *Diccionario Metápolis de Arquitectura Avanzada*, Barcelona: ACTAR, 2001, p. 204.



Fig. 176. *Instant City, City Dissolve*. Archigram, 1969

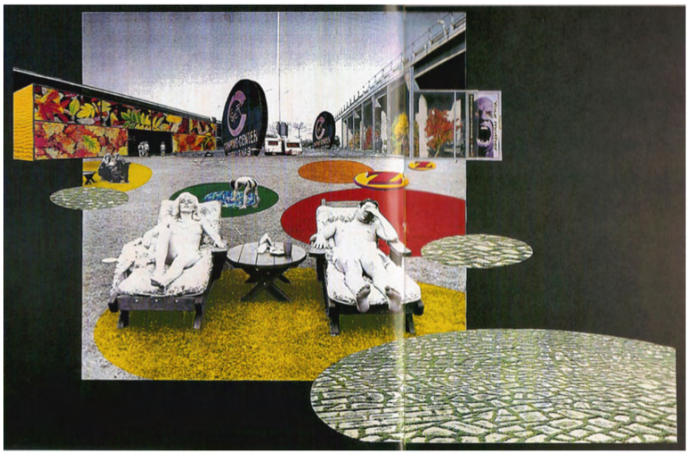


Fig. 177. *Metápolis. Bored family ou nas infra-estruturas uma nova natureza.* Manuel Gausa, 2000



Fig. 178. *Plaza Pau Picasso*. Manuel Gausa, 1998-2004

Esta abordagem de Manuel Gausa à questão do "espaço público", dificilmente traduzível em termos espaciais, constitui sem dúvida outro dos extremos que enquadra hoje a noção (e as suas formas) no interior da nossa disciplina, e que é de resto assumida de forma mais ou menos destacada por uma parte considerável da geração mais jovem de arquitectos e críticos de arquitectura europeus e também norte-americanos (nascidos a partir da segunda metade da década de 50)[92].

O posicionamento de Gausa perante os fenómenos urbanos actuais, e particularmente perante o "espaço público", assenta no pressuposto de que uma *concepção absoluta* das questões urbanas e das categorias (ou tipos espaciais) como *essências fixas e eternas* não permite abordar a actual condição urbana heterogénea e complexa, feita de ordens múltiplas, modelos e definições em interacção mútua e constante.

Esta é, em parte, a explicação para o conjunto de *temas, tópicos e especulações* que estimulam a prática de projecto de um grupo de arquitectos "alinhados" com as ideias de Gausa e que assenta em primeira instância, como foi referido, na consideração da cidade como um "*novo cenário, aberto à experimentação*" (*território crítico* como diria Yorgos Semioforidis[93]), que não se refere já ao traçado e à morfologia das suas formas construídas, mas sim a "(...) *algo novo que tem a ver com a alternância de escalas, de horizontes, de topografias; com um novo trabalho com a paisagem*"[94].

Também Inãki Ábalos, em *Atlas Pintoresco* (2005) (num subcapítulo intitulado *La Dimensión antropológica y monumental: la arquitectura del paisaje como espacio público contemporáneo*), defendeu a necessidade de r*econceptualização* da noção de "espaço público" e a necessidade de "aproximação" a uma ideia *expandida do espaço público*, aproximando-se deste modo à noção de *geo-urbanidade* (proposta por Manuel Gausa) quando afirma:

"(…) *o espaço público não é só o lugar onde os humanos se realizam colectivamente, a polis grega; é sobretudo, o lugar onde estabelecem um novo foro, um encontro entre os não humanos e os humanos, o lugar onde nos reconhecemos uns aos outros, nos misturamos e nos aceitamos; um foro cósmico cujas dimensões estão ainda por explorar. Desde este ponto de vista, a arquitectura abre-se para formas completamente novas de conceber as suas relações com o meio natural.*

---

[92] Esta geração que simboliza uma certa ideia de vanguarda europeia contemporânea, tem dois pólos muito activos, um com epicentro em Barcelona (liderado sobretudo pelo grupo ACTAR, ao qual está ligado Manuel Gausa) e outro em Roterdão (do qual são figuras proeminentes Winy Maas e Ben Van Berkel) e tem encontrado, quer nas escolas de arquitectura, quer em muitas publicações um terreno fértil para a divulgação das suas ideias.

[93] Ver Yorgos Semioforidis, "The Challenge of the critical landscape", in *The critical landscape* (Michael Speaks ed.). Rotterdam: 010 publishers, 1996.

[94] Manuel Gausa, "Charla con Soriano", disponível em: <http://www.lif2002.com/pdf/charla31032005.pdf>, p. 7. Segundo Manuel Gausa, o que está em causa é pois um "(...) *novo urbanismo de "cruzamento" [de cruce], um novo tipo de urbanismo, ou um novo tipo de intercâmbio programático (longe dos antigos usos estritamente diferenciados) e de um novo tipo de intercâmbio tipológico e morfológico entre categorias que até há bem pouco tempo pareciam impossíveis de ser combinadas (natural e artificial, público e privado, particular e geral, único e sistemático, etc.) e que remeteriam, de facto, para as próprias condições dessa possível "geo-urbanidade" que nos convocaria hoje*". Manuel Gausa, "Charla con Soriano", disponível em: <http://www.lif2002.com/pdf/charla31032005.pdf>, p. 7.



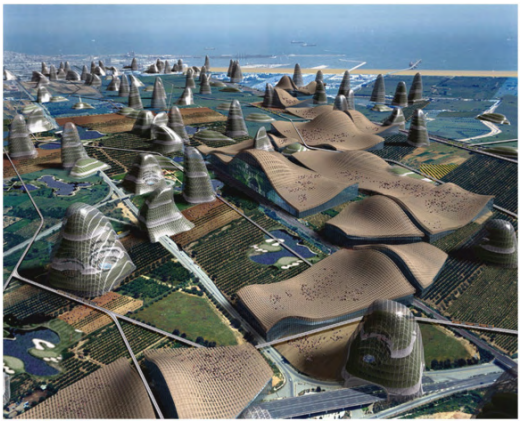


Fig. 179. Denia (Alicante). Centro Cultural *Denia Mountain*. Vicente Guallart, 2002

Fig. 180. Terragona. Da série *Renaturalização do território.* Vicente Guallart, 2003

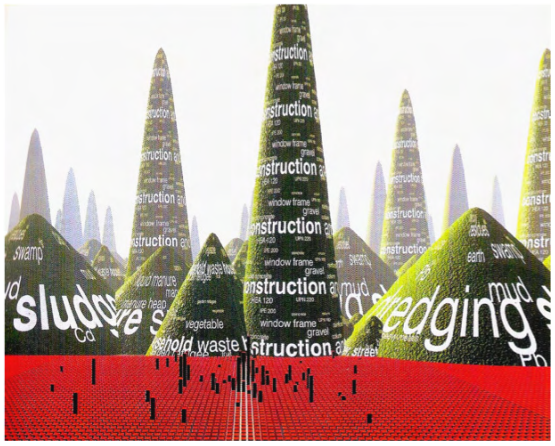


Fig. 181. *Metacity.* MVRDV, 1999

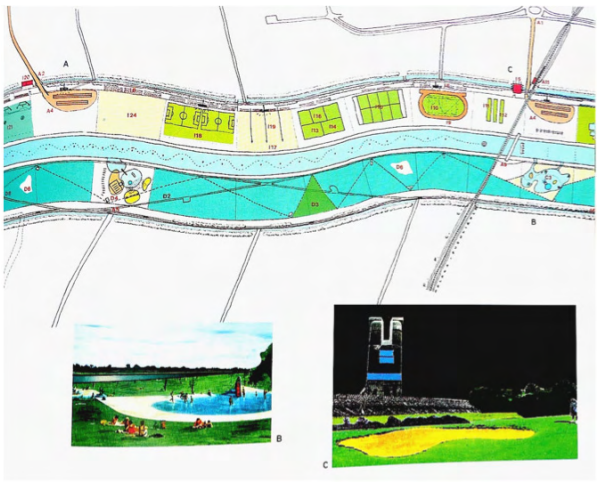


Fig. 182. Málaga. Proposta de intervenção no Rio Guadalhorce. Ábalos & Herreros, 1993

A definição de novas tipologias, de uns observatórios a partir dos quais e com os quais, ampliar a nossa visão e relacionar o meio físico e a cultura, transforma-se num objectivo prioritário"[95].

Para Ábalos, a revisão da noção espaço público (ou usando as suas palavras, a "re-descrição do público") deve decorrer igualmente de um entendimento "expandido" e "híbrido", onde o natural e o artificial - paisagem e arquitectura - se fundem, expressando a (nova) condição monumental contemporânea[96]. Esta nova condição implica necessariamente para este autor, uma redefinição dos limites da prática disciplinar bem como das metodologias e técnicas de projecto, sobre as quais assentou a construção do espaço público da "cidade moderna".

Este entendimento leva-o a defender, como objectivo prioritário, a necessidade de implementar a *convergência disciplinar* entre a arquitectura e o paisagismo, fundidos em algo entendido como a "*arquitectura da paisagem*": "*Se queremos manter a pertinência da arquitectura e da paisagem como práticas artísticas socialmente desejáveis, é necessário proceder a um movimento simétrico e sincronizado que conduza a novos domínios disciplinares da carácter híbrido, capazes da abolir a velha e inútil dicotomia moderna*"[97].

[95] Iñaki Ábalos, *Atlas pintoresco. Vol. 1: el observatorio*, Barcelona: Gustavo Gili, 2005, p. 83.

[96] Segundo Iñaki Ábalos, se considerarmos a *dissolução* ou progressiva "*invisibilidade da forma e do autor*" aos *enunciados* que reclamam uma "*técnica híbrida* e *estética mestiça",* talvez possamos atingir os *"parâmetros mais consistentes"* que nos permitam falar de uma *"condição monumental contemporânea",* ou seja: "(...) *dotar de expressão os valores de colectivos emergentes da sociedade contemporânea. Esta condição monumental quase invisível, híbrida e mestiça, carece das condições das conotações retóricas negativas que se aderiram ao termo ´monumento` na modernidade, ligando o paisagismo com o primeiro e grande objectivo da arquitectura, a celebração do público: o monumento* (...)". idem, ibidem, p. 87.

[97] Idem, ibidem, p. 30.



Fig. 183. Murcia. Biblioteca Torre Pacheco. Martin Lejárraga, 2007

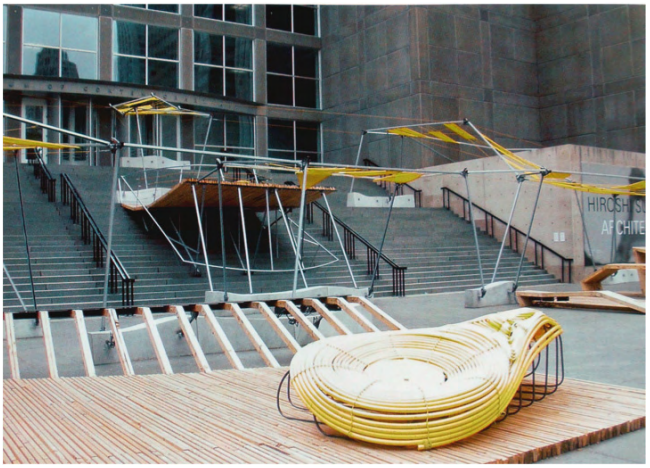


Fig. 184. Chicago. Estrutura temporária na entrada do museu de Arte Contemporânea.

Douglas Garofalo (Garofalo Arquitects), 2003

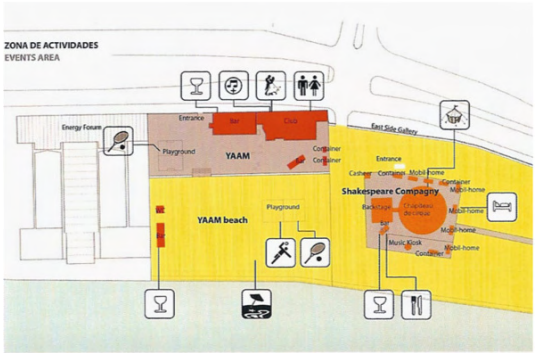




Fig. 185. Ost Strand (Berlim). "*Tempotopo*" - diagrama da zona de actividades YAAM

Fig. 186. Ost Strand (Berlim). *Ovni na praia,* 2005

2.3 Uma síntese dos diferentes contributos na actualização do papel urbanístico do espaço público na cidade contemporânea

Tal como referimos relativamente a Rem Koolhaas, julgamos que as abordagens realizadas à questão do espaço público por parte dos autores anteriormente referidos (em particular por Manuel Gausa) nos reenviam para interpretações vagas e cativantes, cujo impacto na cultura urbana e arquitectónica actual ganha amplitude sobretudo pelos meios gráficos e pelo conteúdo aparentemente original com que nos são apresentados. Porém, no essencial, julgamos que estas abordagens não são, na maioria dos casos, mais do que a recuperação (em muitos casos pouco inovadora) da iconografia dos anos 60 ajustada às *necessidades do mercado* e de uma sociedade que tem na novidade, no efémero e na cultura da imagem as suas principais referências.

Julgamos, por outro lado, que estas abordagens ou tendências, ao apresentarem-nos a cidade e os seus espaços públicos como especulações teórico-formais, em muitos casos apenas replicam de forma literal um discurso teórico veiculado pelas ciências sociais e humanas que, de um modo geral, nos anuncia a cidade e os seus espaços públicos hoje como realidades fragmentadas, autónomas e precárias, sobre a qual a arquitectura enquanto disciplina prática (orientada por critérios formais e espaciais) já não consegue actuar.

A nossa discordância face ao entendimento que estes autores conferem ao espaço público e face aos termos em que o projecto e o planeamento devem operar no contexto da cidade actual, não nos impede de reconhecer a importância que autores como Iñaki Ábalos conferem actualmente à *paisagem*, à *ecologia* e ao *meio natural* nos processos de desenho da cidade e dos seus espaços públicos. O nosso desacordo reside essencialmente no carácter "abstracto" e "híbrido" que este e outros autores atribuem a estes conceitos, tendendo a desvalorizar os problemas disciplinares mais concretos (valorizando problemas que não têm uma tradução directa nem uniforme na maioria das cidades europeias) e os instrumentos e métodos de projecto que ainda consideramos vitais para uma materialização consistente do espaço público.

Esta questão está ligada à consideração da *cidade como paisagem* defendida por Ignasi de Solà-Morales, o que nos leva, por este motivo, a formular reservas relativamente a alguns dos argumentos apresentados por este autor.

Se estamos de acordo e julgamos pertinente o paralelismo que Ignasi de Solà-Morales estabelece entre a actual condição urbana (que se expressa na forma mais individualizada, subjectiva e descontínua com que percepcionamos a cidade) e compreendemos a necessidade de, à imagem da tradição paisagística, também pensarmos e experimentarmos a cidade a partir de um "(...) *exercício estético que consiste em olhar desde fora*"[98], não concordamos que essa visão tenha de implicar a perda de referências espaciais e a perda de um sentido articulador e estruturador na construção da cidade actual.

[98] Ignasi de Solà-Morales, "Paisajes" in *Territórios,* Barcelona: Gustavo Gili, 2003, p. 154.

Compreendemos os argumentos de Ignasi de Solà-Morales quando sustenta que as grandes metrópoles difusas, sem limites, já não são compreensíveis a partir de uma visão que encontra nos traçados uma ordem mais global, capaz de suportar uma inteligibilidade estável à imagem do que sucedia na cidade até meados do século XX; já não estamos de acordo com este autor quando defende que a condição urbana mais instável presente nas grandes cidades - em permanente crescimento e renovação, de mutação e obsolescência, que as convertem, segundo Solà-Morales, no seu verdadeiro modo de exposição[99] - constitua uma característica comum à maioria das cidades.

Julgamos porventura mais pertinente e decisivo o modo como Ignasi de Solà-Morales nos enquadra, do ponto de vista teórico, o problema da significação, da representação e da apropriação do espaço público, alertando-nos para a necessidade de nos questionarmos permanentemente sobre os referentes de projecto e sobre a forma como materializamos hoje o espaço público através da arquitectura.

Relativamente às abordagens dos restantes autores (que associámos a um posicionamento mais consistente relativamente ao papel e significado do espaço público no contexto da cidade actual, julgamos que os seus contributos, sob diferentes formas), revelam um entendimento mais operativo e convergente com o nosso objecto de estudo específico, com as nossas posições de princípio e com a questão central que identificámos no início deste trabalho: o espaço público como problema de projecto. Ou seja, no essencial, estes contributos reconhecem ao espaço público um estatuto e um papel urbanístico que o torna decisivo nos processos de (re)construção da cidade contemporânea.

De formas distintas mas complementares, o conjunto das abordagens teóricas, que estes autores nos propõem, constitui a matriz teórica que mais nos ajuda a explicitar as nossas posições, permitindo-nos simultaneamente enquadrar de uma forma mais clara e consistente os principais problemas teóricos que se colocam ao estudo do *espaço público* na cidade contemporânea.

Carlos Martí será porventura um dos autores que de forma mais lúcida e culta expõe e aponta as pistas mais consistentes para a resolução das questões mais prementes que se colocam hoje ao espaço público.

Ao fixar-se no valor dos princípios e dos temas *de sempre* para compreender e afrontar os novos problemas que a cidade levanta ao espaço público, Martí (re)coloca esta temática numa dimensão cultural, histórica e disciplinar, que também julgamos ser fundamental para entender o presente e o futuro da cidade e dos seus espaços públicos. Por outro lado, ao posicionar a questão do espaço público numa perspectiva eminentemente arquitectónica, espacial e colectiva - a do lugar público - não deixando de exprimir simultaneamente a sua dimensão urbana e estruturadora - expressa na

[99] Ignasi de Solà-Morales, "Paisajes" in *Territórios,* Barcelona: Gustavo Gili, 2003, p. 157.

actualização que propõe do conceito de sistema - Martí "alerta-nos" para a necessária visão *transcalar*, ordenadora e articuladora dos diferentes materiais que informam a condição (contemporânea) do projecto do espaço público.
A recuperação do papel e da vocação urbanística do espaço público ajustada às actuais condições urbanas, constitui para Martí o ponto de partida para o *reentendimento* do papel do projecto e da arquitectura na configuração de espaços e de sistemas espaciais, capazes de desempenhar na cidade contemporânea um papel próximo ao dos espaços e lugares públicos que nos habituámos a apreciar na cidade dita tradicional.
Neste sentido, Martí alerta-nos para alguns equívocos, falsas questões ou generalizações que distorcem ou inviabilizam a compreensão do espaço público no contexto urbano actual, não deixando de questionar a ideia generalizada de que na cidade contemporânea a complexidade não pode ser inteligível e que uma visão de conjunto e de ordem são totalmente incompatíveis com a heterogeneidade e com a multiplicidade que a caracterizam.

A este nível julgamos também decisivo o contributo de Bernardo Secchi. Este autor ajuda-nos a entender e a afrontar o espaço público numa perspectiva de continuidade com a história da cidade, fazendo notar, simultaneamente, que a transformação recente da forma, da estrutura e dos processos de construção da cidade se traduzem numa mudança de paradigma no que diz respeito à consideração do projecto urbano e do espaço público (que na sua opinião deve centrar-se, como vimos, essencialmente no desenho ou projecto do chão).
A leitura realista, culta e abrangente da cidade actual, que este autor nos propõe, aponta-nos pistas importantes que atribuem ao espaço público um papel igualmente relevante no contexto do projecto urbano, sobretudo como um espaço de articulação e re-significação em contextos urbanos mais dilatados e morfologicamente menos definidos, constituídos por materiais e partes muito diferentes entre si.
Como atrás referimos, a principal "limitação" que podemos apontar a esta abordagem estará, porventura, na reduzida importância que Secchi atribui à definição morfológica a partir do edificado na configuração do espaço aberto nestes sectores da cidade.

Partindo de uma abordagem mais pragmática e canónica, o contributo de Nuno Portas para o nosso estudo reside sobretudo no reconhecimento de um papel estruturador, estratégico e *catalítico* que o espaço público pode assumir na cidade contemporânea. A reivindicação por parte deste autor de uma relativa autonomia na concepção do espaço público - pensado a longo prazo e entendido como o componente mais perene da cidade - na estruturação, articulação e conexão dos sectores mais recentes da cidade, resgatando o valor do traçado - constitui para nós uma posição teórica relevante.

Não estaremos contudo inteiramente de acordo com Portas quando parece consignar ao desenho dos "nós" e das "redes", a materialização da *arquitectura do espaço público* nas novas partes da cidade, parecendo secundarizar a importância da *arquitectura dos edifícios* na sua caracterização e significação. Consideramos, por outro lado, que a confiança de Nuno Portas e outros urbanistas na flexibilidade que decorre do princípio da *gestão das oportunidades* e do *planeamento estratégico* (onde o factor tempo é a chave da gestão urbanística) por oposição a uma tradição de planeamento mais rígida e morfológica, pode ser fatal ou insuficiente na materialização consistente do espaço público em sectores da cidade pouco consolidados.
Neste sentido, julgamos que o princípio do "*desenhar o chão sem saber o que vem a seguir*", podendo considerar-se um ponto de partida defensável (que serviu, como o próprio Portas refere, para construir de forma perene e estruturada, por exemplo, as cidades de colonização espanhola e sectores urbanos como a Baixa Pombalina), apresenta riscos inerentes à ausência (por vezes deliberada) de um controlo da morfologia da arquitectura "*que vem a seguir*".

Deste ponto vista, julgamos pertinente a visão complementar que nos é proposta por Bernard Huet. A sua abordagem defende igualmente a importância do traçado no desenho da cidade mas, ao contrário de Nuno Portas e Secchi, do ponto de vista de Huet, este componente não pode ser destacado do plano morfológico e formal que o edificado lhe confere (bem como dos outros critérios urbanísticos atrás referidos). Ao contrário de Portas, Huet defende assim a importância de pensar e desenhar a cidade e os seus espaços públicos de forma integrada e articulada, seguindo os princípios da hierarquia, continuidade e articulação coerente de "cheios e vazios," capaz de lhes atribuir um significado formal e simbólico reconhecível.
Huet reafirma assim a necessidade de pensar a cidade a partir do *projecto urbano*, configurando composições urbanas definidas a partir de regras e critérios de desenho simples e claros, que permitam resgatar a dimensão política, simbólica e urbana que o espaço público perdeu, superando assim a prática difundida pelo planeamento urbanístico do Movimento Moderno, baseado numa abordagem pobre e abstracta no que diz respeito à consideração do espaço público.
Estando no essencial de acordo com esta visão, reconhecemos que, face aos actuais processos de *construção da cidade*, esta abordagem apresenta algumas limitações, parecendo tornar-se possível apenas em contextos e situações excepcionais, onde se observa a convergência de interesses e de tempos que, infelizmente, são a excepção e não a regra.
Esta será a abordagem que julgamos possível e adequada para contextos urbanos de pequena e média dimensão, onde as dinâmicas urbanas e territoriais e a própria dimensão dos aglomerados não colocam em causa, a nosso ver, a possibilidade de controlo da forma do espaço público, tornando viável esta abordagem.

É igualmente a partir desta premissa, centrada na necessidade de legibilidade, coerência e significação que deve decorrer da definição física do espaço público - plasmada em tipos de espaço público e morfologias urbanas precisas e identificáveis - que valorizamos o contributo de Oriol Bohigas.

O pressuposto *estruturador* conferido ao espaço público (no qual nos revemos), que Bohigas associa à necessidade da presença de "*leis sintácticas permanentes"* (de onde sobressai, como vimos, a rua traçada como principal elemento desta *sintaxe*), aproxima-o neste sentido das posições de Nuno Portas (ainda que Bohigas siga uma abordagem mais morfológica). No entanto, o entendimento *estruturador e ordenador* que Bohigas defende para o espaço público tem igualmente implícita a reivindicação do sentido político, colectivo, cívico, implicando pois, de forma explícita, a responsabilização ética da disciplina da arquitectura na construção da cidade, que se constitui deste modo como uma base fundamental para uma possível redefinição da arquitectura e do arquitecto no projecto do espaço público.

Estando de acordo com o diagnóstico crítico formulado por este autor, julgamos contudo que, face à fragmentação, especialização e aumento da escala do urbano, a proposta de revalorização da cidade a partir de um espaço público, reconhecível e estruturador nos termos propostos por Bohigas, encontra alguns obstáculos. Estas limitações prendem-se com a intransigência que Bohigas (e também Huet) parece demonstrar na defesa de referentes de escala e tipologias de espaço público e até de um léxico que, em alguns contextos, julgamos poderem constituir uma limitação na resposta a novos temas e problemas que a cidade coloca (designadamente em contextos de escala mais territorial).

Considerando a grande dilatação e a maior diversidade de componentes e de escalas, não estamos seguros de que o ponto de vista sob o qual Bohigas considera materialização do espaço público (e as suas *leis sintácticas permanentes*) não tenha obrigatoriamente de sofrer ajustes, no que diz respeito à sua configuração, escala e léxico, motivando inclusivamente a configuração de subtipos menos determinados pela morfologia do edificado. Estando basicamente de acordo com a importância que Bohigas atribui (ainda) à rua, julgamos no entanto excessivamente "inflexível" e "orientada" do ponto de vista ideológico a reduzida importância que Bohigas atribui "à praça" e "ao parque", ao mesmo tempo que assume reservas explícitas relativamente à possibilidade de recurso a estas tipologias como componentes igualmente estruturadores da "nova cidade".

A abordagem de Manuel de Solà-Morales à problemática da construção do espaço público da "nova cidade" mostra-se mais flexível quanto às possibilidades de adequação dos "princípios" e das "técnicas do urbanismo" tradicional face às condições menos definidas ou menos determinadas da cidade dita periférica.

Para Manuel de Solà-Morales, tal como para Bernardo Secchi e Nuno Portas, na cidade contemporânea o sentido estruturador e o protagonismo cabe aos *espaçamentos*, que nesta medida constituem a "(...) *alternativa periférica à continuidade unificadora da cidade tradicional compacta*"[100], reconhecendo, por outro lado, *a* "*importância urbanística dos espaços e equipamentos de uso colectivo*" na construção da dimensão cívica e social da cidade contemporânea.

Embora estejamos de acordo com as posições teóricas que reconhecem um papel *catalítico* e referencial aos equipamentos de uso colectivo (quer do ponto de vista urbanístico, quer enquanto espaço comum de uso dos cidadãos), julgamos que esta via pode ser insuficiente se não for capaz de propor, em simultâneo, relações com os sistemas de espaço público - exteriores e abertos - no sentido de reforçar a sua estrutura, hierarquia e sentido urbano e de conferir simultaneamente visibilidade política às relações humanas.

Neste sentido, estamos de acordo com Bohigas quando defende que, "*perdida a utopia radical na cidade contemporânea*"[101], temos de aceitar que o espaço comum que a define não é apenas o espaço público (no sentido jurídico do termo) mas também o espaço privado de uso colectivo que a ela se incorpora, aceitando as interferências entre o público e o privado. O risco inerente a este reconhecimento, acrescenta Bohigas, reside contudo na redução do conteúdo político que em geral esta interferência acarreta, ao transformar ou debilitar o "verdadeiro espaço público", transformando-o num "espaço apolítico"[102].

No entanto, estamos cientes de que as razões para esta debilitação do espaço público a que Bohigas se refere, não reside apenas no protagonismo crescente dos espaços colectivos, e que o tratamento ou requalificação dos espaços públicos "legítimos ou oficiais" não conferem por si só significado cívico, urbano e social à cidade. Como sabemos, são inúmeros os casos de intervenções em espaços públicos, em que estes são assumidos como plataformas de experimentação arbitrária, cujo resultado não cumpre as premissas de significação urbanística e cívica a que atrás nos referimos.

É neste contexto que adquire valor a referência de Bohigas ao "carácter" e à "dimensão formal" do espaço público, em clara oposição à ideia de *resíduo* que nos é proposta por Rem Koolhaas, mas também à dimensão *abstracta* e *experimental* que Manuel Gausa nos apresenta para pensarmos o espaço público hoje.

De entre os vários autores referidos, julgamos igualmente relevante o contributo de Vittorio Gregotti no âmbito do nosso trabalho, na medida em que se, por um lado, este autor nos apresenta novas e diferentes problemáticas referentes ao espaço público (plasmadas em novos problemas de projecto, que podem dar lugar a leituras e interpretações renovadas relativamente à escala, às

[100] Manuel de Solà-Morales, *De cosas urbanas*, Barcelona: Gustavo Gili, 2008, p. 173.
[101] Oriol Bohigas, *Contra la incontinencia urbana: reconsideración moral de la arquitectura y la ciudad*, Barcelona: Electa (Diputació de Barcelona; Xarxa de Municipis), 2004, p. 134.
[102] Idem, ibidem, p. 134.

técnicas, aos temas de projecto, etc.), reafirma, por outro, tal como Secchi, a importância do espaço público como elemento fundamental de articulação no contexto nas novas partes da cidade.

Ao destacar a importância do desenho arquitectónico dos *espaços de relação*, no sentido de estabelecer uma ordem reconhecível e de se constituir como um meio de percepção e controlo da escala de um edificado (que vê diminuída a sua importância morfológica na cidade mais dilatada e descontínua), Gregotti introduz uma *visão arquitectónica* que julgamos necessária e urgente nestes contextos e nestas escalas de projecto.

O reconhecimento de que o projecto do espaço público constitui um *lugar* crucial da discussão sobre o significado da nova cidade e sobre as possibilidades e responsabilidades da prática artística da arquitectura, constitui por parte de Gregotti uma afirmação importante e a ter em conta num momento de indefinição e fragilização do papel da arquitectura e do arquitecto no desenho da cidade (e nos processos que a constroem).

3 . Projectar o espaço público

3.1 O projecto do espaço público hoje: um diagnóstico

Como pudemos verificar nos primeiros dois capítulos deste trabalho, a *ideia* de um espaço público traduzido em tipos concretos e em sistemas de espaços abertos contínuos e bem definidos que, até meados do século XX, constituiu a nossa principal referência de espaço público, parece não ser reconhecida em partes significativas da cidade contemporânea. Ou, procurando ser mais rigorosos, talvez esta *ideia* de espaço público persista, mas diluída ou descaracterizada pelas sucessivas sobreposições que a cidade foi sofrendo ao longo da sua história.

Como também verificámos, este facto deve-se em grande parte à fragmentação do espaço urbano, que se inicia no fim do século XIX com a "explosão" da cidade e se prolonga e acentua durante o século XX, mas explica-se também pela própria transformação que, ao longo da história, factores culturais, sociais, económicos imprimiram do ponto de vista dos usos e das formas, à noção de "espaço público". Esta circunstância levou a que, consoante os casos, a cidade se tenha "enriquecido" ou "empobrecido" (ou simplesmente alterado) com novas formas e materiais, com novos tipos e sistemas de espaço público.

Constatámos igualmente que a sedimentação histórica e a multiplicidade de usos possíveis no espaço público, que constituía (e constitui ainda, em parte, nas zonas mais consolidadas das nossas cidades) um dos traços específicos do espaço público, se substituiu progressivamente pela especialização crescente, quer na sua concepção, quer na forma como é usado. Neste sentido, julgamos poder afirmar que o espaço público *perde* densidade e coesão, tornando-se por isso mais "distendido".

Face à evidente *expansão* e fragmentação das cidades, sobretudo ao longo do século XX, o facto que julgamos importante sublinhar é o progressivo e imparável processo de *desconfinamento* (conceptual e físico) entre os conceitos de cidade e de espaço público (enquanto espaço que condensava e articulava *organicamente* o *espaço político*, o *espaço económico* e o *espaço social*), que até ao século XIX estiveram ligados de forma indelével. Esta será a razão principal pela qual temos hoje mais dificuldade em lidar com a noção de espaço público.

Sobretudo devido a estes factores, o conceito de espaço público tornou-se, como vimos, um conceito *de difícil definição e* sujeito a distintas interpretações e significados. Não há uma, mas inúmeras definições de espaço público que variam conforme o ponto de vista (ou os campos de conhecimento) que tomamos para observar este objecto de estudo *poliédrico*.

Como vimos, particularmente na nossa área disciplinar, também não há uma perspectiva unânime sobre a noção de espaço público, mas apenas aproximações parciais, às quais estão associados diferentes papéis, escalas, formas e tipos de espaços, que traduzem conceitos distintos na abordagem ao tema em questão.

A diversidade de papéis, significados ou conceitos que podemos hoje atribuir à noção de "espaço público", pode assim explicar, em parte, as distintas formas sob as quais este se designa, em particular dentro da nossa área disciplinar: ora como espaço livre, ora como espaço verde, ora como espaço colectivo, ou ainda como espaço urbano, etc.
Verificamos ainda que os diferentes conceitos traduzidos em diferentes "tipos" de espaço público, por vezes se misturam e se tornam mais complexos, levando a que, na sua dimensão espacial, o espaço público apenas pareça assumir contornos de maior nitidez, quando referido às figuras ou aos tipos espaciais concretos da cidade tradicional: a rua, a praça, o jardim, o parque.

Pudemos igualmente verificar que, num âmbito mais geral, a indefinição e desgaste que atinge o significado e as formas de espaço público decorre igualmente da progressiva perda de importância e de estatuto da "esfera pública", com a consequente valorização da "esfera privada" no dia-a-dia dos cidadãos. Verificámos ainda que este desgaste é *amplificado* de forma extraordinária, quer pelo impacto que as novas tecnologias produziram na vida quotidiana (substituindo algumas funções anteriormente atribuídas ao espaço público), quer pelo aparecimento de novas infra-estruturas e programas colectivos (como os centros comerciais) que, como vimos, "substituem", em parte ou na totalidade, os espaços públicos urbanos (veja-se o caso extremo dos EUA), retirando-lhes parte da importância e do significado que detinham no passado.
As transformações decorrentes do desenvolvimento das novas tecnologias de informação e de comunicação (associadas à *crise de identidade* e de valores que afectam a sociedade contemporânea e à carência de lideranças políticas fortes, sempre e cada vez mais dependentes das *lógicas económicas*) introduziram assim alterações e desequilíbrios importantes nas estruturas sociais e nos processos de construção da *cidade*, outrora ancorados numa relação mais estável e equilibrada entre a esfera pública e a esfera privada, que até meados do século XX permitiam a materialização do espaço público através de regras relativamente simples e claras, por todos compreendidas e aceites.

Contudo, numa época de incertezas, em que se profetiza o *fim do espaço público*, a *fuga para o privado*, a *insegurança e medo à cidade*, em que se anuncia a "urbanidade e o urbano" como valor "genérico", "frágil" e "difuso", não deixa de ser surpreendente (e até certo ponto paradoxal), a quantidade de projectos e realizações que se focam exactamente no espaço público como âmbito de actuação específico. Deste ponto de vista, talvez possamos afirmar que nunca ao longo da história da cidade e do século XX se tenha "exigido" e "esperado" tanto do espaço público, talvez nunca se tenha "criado" e "requalificado" tanto "espaço público e talvez nunca se tenha "teorizado" tanto sobre o "espaço público".

Esta realidade paradoxal reenvia-nos, por sua vez, para um conjunto de contradições, que julgamos se tornam pertinentes para um primeiro diagnóstico e reconhecimento das questões genéricas que se cruzam no âmbito de uma reflexão mais geral sobre o projecto do espaço público e sobre a prática da arquitectura e do desenho urbano.

Não deixa, por exemplo, de constituir para nós uma situação paradoxal o facto de cada vez mais se associar o "espaço público" à mobilidade generalizada (sobretudo à mobilidade individual) e à velocidade das deslocações que o *urbano difuso e alargado* gera e verificarmos que, por outro lado, grande parte das opções estratégicas que dizem respeito ao "espaço público" e à cidade se fundam hoje na preocupação pela circulação pedestre, e pela comodidade e bem estar físico do peão.

Não deixamos igualmente de reconhecer como paradoxal a falta de consenso que podemos detectar dentro do corpo das disciplinas que *constroem* o "espaço público" (como a arquitectura, a arquitectura paisagista e as engenharias), quanto ao significado e ao papel e às formas que o "espaço público" pode adquirir hoje na "construção" da cidade. Esta circunstância, que resulta da especialização e interpretação específica que cada disciplina confere ao "espaço público", tem-se traduzido, genericamente, na perda de significado e de coerência dos espaços públicos criados ou requalificados.

A "homologação" e a "perda" da *vocação arquitectónica e urbanística* na construção do espaço público

Julgamos poder afirmar que a maioria da actual *produção* do "novo espaço público" tem vindo a reflectir as contradições, dúvidas e sintomas de *homogeneização* dos *conteúdos* sociais, culturais, económicos e políticos, verificados nas últimas décadas.

Neste sentido, ancorados na sobrevalorização ou utilização "deturpada" de valores, conceitos ou *slogans* tidos como politicamente correctos (como a "ecologia" e o "ambiental" e a "sustentabilidade"[1]), os projectos de espaço público recentes (em particular aqueles realizados nas últimas duas décadas) tem-nos apresentado respostas que genericamente se caracterizam por uma *homologação espacial e figurativa* dos espaços, regendo-se pela *simplificação* ou *rejeição de* metodologias e critérios urbanísticos e arquitectónicos, tidos como historicamente relevantes na construção do espaço público.

[1] No panorama português vários autores têm denunciado a ambiguidade e falta de consistência na forma como as questões ambientais se têm traduzido no ordenamento do território e desenho da cidade. A este propósito Luís Bruno Soares afirma: "*A procura da qualidade ambiental nas cidades é um objectivo ainda pouco claro que, até ao presente, tem formulado mais questões do que soluções. Os princípios ambientalistas tornaram-se tão aparentemente indiscutíveis que se vêm impondo quase dogmaticamente ao ordenamento do território e agora, também, ao planeamento das cidades*". Luís Bruno Soares, "Urbanismo - Uma Questão Cultural", *Sociedade e Território,* nº 31/32, Dezembro 2000 (edição policopiada disponível em: http://www.brunosoaresarquitectos.pt/pagina/index.php?view=txt_urbani_questao_cultural.htm&view2=m2textos.php), p. 6.

A recente "produção de espaço público" permite-nos verificar que, por regra, tal como sucede na *produção arquitectónica*, a recente *arquitectura do espaço público* se traduz igualmente pela (re)produção de certo modo acrítica de soluções, baseadas em (*pseudo*)conceitos e linguagens estereotipadas, testadas com sucesso noutras situações, amplamente difundidas nas revistas e publicações especializadas.

A sobrevalorização da "fruição", do "efeito surpresa" e do "objectual" no desenho do "espaço público" (em muitos casos referido a conceitos e linguagens com origem em outras áreas disciplinares afins, como a escultura, a pintura, as artes gráficas, as instalação artísticas e o paisagismo) determina assim, genericamente, a configuração dos "espaços públicos" como composições bidimensionais mais ou menos arbitrárias, às quais é conferido um tratamento de superfície.

Assim, o espaço público, que no passado foi entendido como um suporte estável (legível e coerente e articulado), passou de um modo geral a ser entendido como uma plataforma de experimentação (cuja principal "razão de ser" parece ser justamente a procura e invenção constante de novas tipologias de espaço público) onde os protagonistas passaram a ser os "postes de iluminação", o "mobiliário urbano", as "pérgulas", o desenho dos pavimentos, acabando o "espaço público" por se transformar, em muitas situações, num catálogo de materiais coloridos e brilhantes, sempre e cada vez mais espectaculares e originais.

Por outro lado, a tendência para a formulação de programas desajustados das realidades urbanas, ora "artificialmente complexos", ora demasiado ou exclusivamente orientadas a necessidades funcionais, lúdicas (ligadas à permanente necessidade de "animação" e ao "conforto" do *utente*) ou a objectivos comerciais e de marketing, ajudam a caracterizar e a compreender um modo genérico de *construir* o espaço público hoje.

Neste sentido estamos de acordo com Manuel de Solà-Morales quando denuncia o entendimento recente do projecto do espaço público como uma "(...) *prática profissional autónoma de uma arquitectura da cota zero, desenvolvida a céu aberto",* como se de uma "*folha em branco"* se tratasse, onde em muitos casos parece não haver programa, custos, funções, estrutura ou cliente[2].

Em diferentes graus e em contextos distintos, assistimos assim à renovação em grande escala de uma camada superficial do "espaço urbano europeu" segundo princípios e estratégias de intervenção que fazem do projecto do espaço público uma questão maioritariamente vinculada a um problema de *design de exteriores,* transmitindo um sinal claro da incerteza e arbitrariedade quanto aos princípios a seguir, quando se intervém na cidade a partir do espaço público (o que aliás se torna igualmente explícito na forma como muitas das publicações sobre o espaço público organizam as diferentes tipologias de intervenção[3]).

[2] Manuel de Solà-Morales, "The Impossible Project of Public Space" in *In favour of public space: ten years of the european prize* (Magda Anglès ed.), Barcelona: Actar, 2010, p. 27.

[3] A este propósito ver, por exemplo, *Contemporary Public space. Un-volumetric architecture* de A.Aymonino.

O "espaço público projectado" (cuja concepção se vê hoje, em geral, desprovida de uma visão estratégica ou de conjunto) transforma-se assim, em muitos casos, num conjunto desarticulado de peças isoladas do contexto urbano - tendencialmente auto-referenciais, de escala e uso variável, construtivamente frágeis - conduzindo à dissolução da significação e legibilidade do espaço público e da forma urbana e desvinculando-o igualmente da condição tectónica e urbana que historicamente lhe reconhecemos). Neste sentido, estamos de acordo com Francisco Barata quando afirma: "*Com fragmentos de arquitectura nunca se fez cidade, porque aquilo que sempre foi fundamental à construção urbana foi a existência de espaço público consolidado, de traçados realizados e perceptíveis que dessem uma dimensão urbana ao fragmento da arquitectura*"[4].

Este marco de "inconsistência", ligado essencialmente à perda da vocação arquitectónica e urbanística do espaço público, torna assim uma parte significativa da "arquitectura do espaço público" recentemente construída em algo difuso e multi-referenciado, que em geral partilha a carência de uma matriz tipológica e espacial bem definida (e objectiva) e a incapacidade de expressar significados cívicos, estéticos, funcionais e sociais.

Se é verdade que este diagnóstico pode e deve ser *matizado* em função das diferentes situações que podemos encontrar nos diferentes contextos, não podemos deixar de reconhecer que, no que diz respeito às consequências para a cidade, em geral, as diferentes respostas ao problema da construção de espaço público, no nosso campo disciplinar, acabam por não ter em conta a matriz estruturadora e de suporte que no passado, como se sabe, orientaram a construção do espaço público, constituindo a garantia da sua estabilidade, perenidade e continuidade.

Esta abordagem reflecte, a nosso ver de forma distorcida, o entendimento que Ignasi de Solà-Morales defendeu quanto à necessidade de um entendimento mais híbrido, subjectivo e individualizado ao problema da materialização contemporânea do espaço público (assente, como vimos, na consideração da *cidade como paisagem*).

É aliás neste contexto que podemos interpretar o já referido protagonismo recente da arquitectura paisagista e o renovado *peso* da dimensão *ambiental* do espaço público, representando para alguns sectores da crítica e da teoria da arquitectura, a "via de saída" para o impasse a que o espaço público parece ter chegado. Este facto talvez possa explicar o optimismo e inclusive alguma euforia (que esses mesmos sectores da crítica e da teoria da arquitectura têm demonstrado), sustentados numa confiança quase total na resolução do problema do espaço público a partir da sua consideração exclusiva como *paisagem*. Fazendo eco deste paradigma (que toma como foco da sua abordagem a grande escala e as relações entre o natural e o artificial), a *land-art* e os *earth-works* surgem no discurso teórico e na prática disciplinar realizações destacadas de "espaço público.

[4] Francisco Barata Fernandes, *Transformação e permanência na habitação portuense: as formas da casa na forma da cidade*. Porto: FAUP publicações, 1999 (2ª edição), p. 305.

Não está naturalmente em causa a pertinência e a necessidade de um enquadramento da problemática do espaço público a partir da paisagem e da arquitectura paisagista. Como refere Eduard Bru, também julgamos que o espaço público hoje (como antes), também *pode ser paisagem*, ou melhor, pode também *produzir-se na paisagem*. Contudo, julgamos que a confiança na arquitectura paisagista *e* numa convergência disciplinar híbrida entre a arquitectura e o paisagismo - fundidas em algo entendido como a "arquitectura da paisagem" - como via da saída para a configuração do espaço público na cidade contemporânea, tem tido resultados perversos.

Com efeito, não pretendendo questionar a pertinência do trabalho interdisciplinar no projecto espaço público. Apenas julgamos que esta abordagem disciplinar, proposta como um campo de experimentação *híbrido* e *transdisciplinar,* não apenas tem contribuído de forma decisiva para a indefinição relativamente aos âmbitos disciplinares específicos de cada uma das disciplinas, como tem conduzido na maioria das vezes a metodologias de projecto e resultados que desconsideram e desvalorizam os principais atributos de cada uma das disciplinas[5]. A nosso ver, este entendimento, não apenas tem vindo a retirar identidade e dimensão arquitectónica e urbana ao espaço público, como também tem vindo a retirar à própria arquitectura paisagista a dimensão técnica e científica que sempre teve, tornando-a (como atrás afirmámos) numa disciplina cada vez mais vocacionada para o design de espaços exteriores e de instalações de pequena, média ou grande dimensão[6].

O projecto do espaço público, hoje

A aparente dificuldade que existe na actualidade, em fazer coincidir de modo espacialmente significante e articulado a maior complexidade dos modos de vida da sociedade, os processos de construção e gestão da cidade e o *mundo das formas e dos espaços*, é apontada como o problema central com que, como arquitectos, nos confrontamos hoje, impedindo-nos, na maior parte dos casos, de materializar de forma coerente e significativa o espaço público.

Reconhecemos que requalificar ou construir "de raiz" espaço público é, pode dizer-se, um desafio difícil e de elevada responsabilidade, quer para quem o projecta, quer para quem toma a iniciativa de promover a sua construção; na medida em que se trata não apenas de construir e materializar, nos diferentes contextos e nas várias escalas, um equilíbrio precário que decorre da multiplicidade de actores, de papéis e significados que caracteriza e caracterizou sempre o espaço público, mas sobretudo porque esta materialização se refere a uma realidade urbana, em geral e a vários níveis, mais fragmentada e instável e diversa.

---

[5] Como afirma Francisco Barata, a defesa e a prática do urbanismo como "*acção eminentemente pluridisciplinar"* têm tido "*resultados perversos*" na medida em que têm conduzido a *um certo esvaziamento e subalternização do papel do saber arquitectónico na gestão da forma urbana*". Francisco Barata Fernandes, *Transformação e permanência na habitação portuense: as formas da casa na forma da cidade*. Porto: FAUP publicações, 1999 (2ª edição), p. 310.

[6] Esta questão foi recentemente abordada pelo arquitecto paisagista Gunther Vogt, numa conferência proferida na Casa da Música em Fevereiro de 2009.

Contudo, esta condição não pode nem deve no entanto ser tomada como uma desresponsabilização ou justificação da demissão do acto de *construir o espaço público por parte da nossa disciplina*. Sobretudo porque "construir o espaço público" sempre se tratou de uma acção de projecto que teve de lidar com a complexidade e com a instabilidade, visando antes de mais, e acima de tudo, a "materialização de espaço urbano" dotado de significados e constituído por programas, desenhos e formas precisas, tendo em conta critérios arquitectónicos e urbanísticos, capazes de o fazer perdurar no tempo[7].

Partilhando a opinião de autores, como, por exemplo, Oriol Bohigas, entendemos também que parte dos problemas e fragilidades presentes na reflexão geral e materialização do espaço público (e da cidade contemporânea), se devem à *crise disciplinar* que a arquitectura, o urbanismo, ou mesmo a arquitectura paisagista atravessam. A nosso ver, o debate em torno do espaço público no campo especifico da arquitectura, maioritariamente descentrado de contextos urbanísticos concretos, e diluído no relativismo cultural - avesso às noções de ordem, estrutura e forma urbana - que de uma forma geral afecta a prática e a cultura arquitectónica e urbana, não tem sido eficaz na formulação de paradigmas e de modelo(s) suficientemente sólidos, que nos permitam pensar e configurar os espaços públicos, ajustados à condição urbana actual *mais indefinida e instável*.

A inconsistência que podemos observar em muitas das realizações mais recentes traduz justamente a dificuldade de pensar o espaço público no referido equilíbrio que envolve muitas variantes (e que por este motivo obriga a sínteses) que em muitos casos tendem a ser sub ou sobrevalorizadas no projecto.
Julgamos pois que este equilíbrio só pode ser atingido a partir da valorização do "espaço público" como "espaço urbano", entendido como *máximo divisor comum* capaz de englobar ou conter as diferentes realidades co-presentes na cidade (o que implica desde logo a recuperação para o projecto, entre outras, das noções de ordem, articulação, estrutura, forma, escala, etc., conducentes à manifestação da coerência da forma urbana).
O problema principal parece centrar-se, portanto, na capacidade de construir espaços e sistemas urbanos, que, articulando e estruturando a cidade no seu conjunto, contenham atributos arquitectónicos e urbanísticos capazes de os tornar significativos e perenes, respondendo simultaneamente às *necessidades do seu tempo*. Em contraste com o excesso de especialização e com o excesso de codificação que conduziram à transformação do espaço público em mais um "equipamento da cidade", esta consideração do espaço público como *vazio urbano qualificado* -

[7] Neste sentido estamos de acordo com Francisco Barata quando defende a necessidade de privilegiar nas intervenções no espaço urbano *"(...)a descoberta e o entendimento de lógicas de processos criativos, de rotinas de ordenação do espaço arquitectónico, de relações entre programa, lugar e significado da obra, mais do que a afirmação do aleatório, do efémero, do diferente*". Francisco Barata Fernandes, "A aposta numa lógica construtiva", *Arquitectura e Vida,* nº 71, Maio 2005, p. 70.

notável e *vertebrador* – constituirá, a nosso ver, um dos atributos que pode permitir ao espaço público perdurar no tempo.

Mas se, em abstracto, a *bondade* destes argumentos pode ser defendida e justificada, sabemos que esta não pode ser materializada com a mesma facilidade e optimismo, perante a realidade urbana concreta, designadamente no que são as partes recentes da cidade onde, como sabemos, a concretização destes objectivos se torna mais problemática. Assim, nas páginas seguintes, procuraremos justamente centrarmo-nos nos temas e nos problemas que se colocam à reflexão e ao projecto do espaço público na cidade contemporânea, procurando identificar premissas e tópicos concretos que nos permitam aprofundar o seu estudo.

3.2 *Pensar* o projecto do espaço público na cidade contemporânea

Da necessidade de pensar o espaço público como principal suporte de construção da cidade

Face à tendência para a dilatação, diversificação e fragmentação dos espaços abertos na cidade actual, o principal problema que se nos coloca, enquanto arquitectos, parece pois ser como articular a convivência entre a grande diversidade que caracteriza hoje o nosso espaço urbano e como materializar, a partir do espaço público, as novas formas de habitar, de interacção social e de deslocação. Por outro lado, num tempo em que, como se constatou, o espaço público projectado ou construído mais recentemente perdeu grande parte dos atributos formais e funcionais que teve no passado, como podemos (re)construir (novos) lugares públicos que materializem de forma qualificada, a vivência colectiva da cidade e que simultaneamente incorporem atributos que os transformem em espaços apropriáveis, memoráveis e perenes - marcos para a cidade que há de vir?

Se, como observa Carlos Martí, estas duas questões se prendem com a dificuldade que temos hoje em definir ou descrever os "*lugares públicos próprios do nosso tempo"*, elas parecem, por outro lado, entroncar directamente no problema nuclear, que se traduz na incerteza sobre o que é, ou o que deve ser a cidade contemporânea. Para Martí, trata-se na realidade do mesmo problema enunciado de dois modos distintos, já que, na sua opinião, "(...) a *presença de lugares públicos é o que caracteriza propriamente a cidade, e que a torna distinta do mero assentamento* (...)"[8].

Esta correlação entre cidade e espaço público, pode ser comprovada pelas diferentes posições que os autores que seleccionámos expressam relativamente ao significado e ao papel que o espaço público pode desempenhar na realidade urbana actual, e que, como vimos, se deve justamente a um entendimento à partida muito diferente, sobre o que é, pode ser, ou deve ser a *cidade contemporânea*, o *urbano* e a *urbanidade*.

A necessidade de considerar o próprio conceito (ou uma ideia) de cidade para pensar o espaço público torna-se assim decisiva. Do nosso ponto de vista, só terá sentido falarmos de espaço público quando este assume um papel e um valor que o torne indissociável dos atributos arquitectónicos e urbanísticos, da dimensão física e cultural do contexto urbano em que se insere.

Não tomamos portanto como certa a tese do declínio dos tipos e dos sistemas tradicionais de espaço público, baseados em princípios como os da hierarquia e legibilidade difundida pelas correntes teóricas que criticam ou "rejeitam" os modelos de cidade e de espaço público, que defendem em alternativa, "visões" ou processos abstractos que culminam invariavelmente na desintegração da forma urbana e da forma do espaço público.

[8] Carlos Martí Aris, "Lugares Públicos en la Naturaleza", Conferência proferida na Faculdade de Arquitectura do Porto em 18-11-02, edição policopiada do autor, p. 1.

A nosso ver, estas posições, tomando por inevitável a prevalência de fenómenos como a especialização, a fragmentação e a privatização do espaço público (e de modelos de urbanização extensiva e descontínua), desconsideram qualquer possibilidade de formular respostas coerentes e integradoras do ponto de vista urbanístico e espacial.

Somos assim levados a divergir das posições defendidas por autores como Rem Koolhaas que, ao atribuírem um papel residual ao espaço público na consideração da cidade actual, lhe retiram a capacidade de se constituir como o principal suporte do discurso urbano. Como vimos, o entendimento destes autores e destas posições teóricas expressa o elogio de "modelos de cidade", onde parecem não caber as noções de ordem, de hierarquia, de estrutura na concepção do espaço urbano. Pelo contrário, estas posições tendem a promover a "riqueza conceptual do indefinido" como princípios de construção da cidade[9] e a reduzir a forma e o significado do espaço público a uma "(...) "*abordagem metafórica" e ao (...) discurso abstractizante, utilizando léxicos extra-disciplinares, fragmentos de breves incursões inconsequentes em territórios alheios, tentando-se afogar o observador na complexidade dos fenómenos* (...)"[10], retirando à arquitectura e ao urbanismo qualquer capacidade de materializar o espaço público, com o propósito de *fazer cidade*[11].

Tendo em conta a importância que (ainda) atribuímos ao espaço público na construção da cidade presente e futura, estamos pois mais próximos de autores como Jordi Borja, quando alerta para a necessidade e o desafio de *fazer cidade sobre a cidade*[12]; sobretudo se concebermos a cidade actual como um conjunto de centralidades re-equilibradoras social e territorialmente que, por este motivo, terá necessariamente na valorização dos *centros, dos tecidos urbanos e mobilidade, e em particular dos espaços públicos,* as principais âncoras na resposta a este desígnio[13].

---

[9] Oriol Bohigas. "La Cuidad como Espacio Proyectado" in *La Arquitectura del Espacio Público: Formas del Pasado, Formas del Presente*. Sevilla: Junta de Andalucia - Consejería de Obras Públicas y Transportes e Triennale di Milano, 1999, p. 23.

[10] Francisco Barata Fernandes, "A aposta numa lógica construtiva", in *Arquitectura e Vida*, nº 60, Maio 2005, p. 71.

[11] Por razões próximas, não partilhamos igualmente os argumentos de autores e arquitectos como Margareth Crawford, quando defendem para o espaço público uma identidade informal e indefinida, expressamente vinculada à *experiencia vivida* em detrimento da sua forma física, desconsiderando consequentemente a sua vocação urbanística e identidade espacial.

[12] Jordi Borja; Zaida Muxi, *El espacio público: ciudad y cuidadania*, Barcelona: Electa, 2003, p. 57.

[13] É também este o entendimento de Manuel Salgado, Manuel Fernandes de Sá ou Luís Bruno Soares quanto ao papel do urbanismo e do projecto do espaço público na reconstrução da cidade portuguesa. A este propósito Bruno Soares afirma: "*Num quadro de flexibilidade que não deve significar permissividade, o ´regresso ao urbanismo` implica aprofundar conhecimentos e práticas em três vertentes. Em primeiro lugar, é necessário identificar e trabalhar temas urbanísticos que são hoje comuns às cidades europeias actuais, assim como temas específicos de cada cidade em particular: identificar e desenhar os espaços e elementos estruturantes que permitem coser o espaço urbano; projectar o espaço público e resolver as relações entre peões e automóveis; reabilitar e revitalizar as zonas históricas e os centros tradicionais das cidades; identificar e projectar novas centralidades nomeadamente com vista a integrar e requalificar as periferias urbanas;* (...)". Luís Bruno Soares, "Urbanismo - Uma Questão Cultural", *Sociedade e Território* nº 31/32, Dezembro 2000 (edição policopiada) disponível em: http://www.brunosoaresarquitectos.pt/pagina/index.php?view=txt_urbani_questao_cultural.htm&view2=m2textos.php), p. 12.

Para Jordi Borja, a *cidade equilibrada* deve ser a cidade que não cresce indefinidamente e descontroladamente e que tem um tamanho e limites, a partir dos quais esta deixa se revelar "operativa" e "manuseável". A *cidade equilibrada*, aberta à evolução e à diversidade, deve ser igualmente a cidade sustentada em *projectos públicos fortes* - que marquem os lugares e imponham compromissos aos agentes económicos e à sociedade, que nos levem a procurar as cidades e a querer viver nas cidades. Estamos por isso de acordo com este autor, quando defende que o espaço público deve ser um desafio global à política urbana: um desafio urbanístico, político e cultural, referido a toda a cidade[14].

Um *desafio urbanístico*, explica Borja, "(...) *porque o espaço público não é o espaço residual entre o que se constrói e o espaço viário, mas sim como um elemento ordenador do urbanismo, seja qual for a escala do projecto urbano. E um desafio político porque o espaço público deve ser um espaço de expressão colectiva, da vida comunitária, de encontro e de intercâmbio quotidiano*"[15].

Daqui resulta que, para Jordi Borja, tal como para Oriol Bohigas, Joan Busquets ou Vittorio Gregotti, *a regeneração*, a *reconversão*, a *reconstrução* da cidade, se afigurem como estratégias prioritárias e necessariamente articuladas com a construção dos *novos espaços públicos, concebidos* com o objectivo de reforçar e articular centralidades, gerando lugares *fortes*[16].

Estamos portanto interessados num modelo de cidade que permita ao espaço público constituir-se como um *valor comum*, que possa ser compartilhado e onde o projecto do espaço público, o projecto urbano e o planeamento possam ser instrumentos efectivos do seu desenvolvimento, permitindo a estas cidades "valerem mais", e permitindo aos seus habitantes serem "mais cidadãos".

---

[14] São vários os autores que no panorama nacional têm vindo igualmente a reiterar esta necessidade de enquadrar o problema do urbanismo e do projecto do espaço público a partir de um entendimento mais global e articulado, conduzido pelo sector público, permitindo estabelecer parâmetros de maior equilíbrio urbano. A este propósito Manuel Fernandes de Sá refere: "*É necessário inventar um projecto global de cidade, de carácter estratégico (...) no pressuposto que não há contradições entre competitividade e integração social, ou entre crescimento e qualidade de vida. Na verdade as cidades mais competitivas são as que oferecem melhor qualidade de vida. Para tal é necessário: (...) Estruturar territorialmente a cidade valorizando os seus espaços públicos, que potenciam o surgimento de uma nova identidade urbana e que articulam o conjunto de descontinuidades que compõem a cidade alargada*'". Manuel Fernandes de Sá, "Da Cidade ao Sistema Urbano" (Comunicação apresentada ao congresso CIALP realizado em Maputo em Julho de 2001), in *Planos operativos de escala intermédia: caracterização técnica e arquitectónica*, Porto: FAUP, 2004, *Documento expressamente elaborado para instruir o processo de professor agregado da Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto*, Provas de Agregação (Vol. 5 - publicações), p. 181.

[15] Jordi Borja; Zaida Muxi, *El espacio público: ciudad y cuidadania*, Barcelona: Electa, 2003, p. 68.

[16] Partindo deste entendimento, Joan Busquets afirma: "*O espaço público na actualidade deve ir mais além da sua presença física (...) é importante compreender o papel potencial que essas superfícies reconfiguradas podem ter como parte de um projecto urbanístico mais amplo. Talvez o aspecto mais destacável seja a sua capacidade de criar um projecto de grande ambição a partir da agregação de vários projectos menores*". Joan Busquets; Filipe Correa, *Cities X Lines: A new lens for the urbanistic project,* Cambridge: Harvard University (Graduate School of Design). Nicolodi, 2006, p. 142.

Da necessidade de pensar a cidade e os seus espaços públicos a partir de referentes de escala precisos

Se, como temos vindo a salientar, sob o ponto de vista da prática do projecto, o espaço público tem vindo a materializar-se em muitos casos mediante soluções que contribuem para uma debilitação progressiva do seu significado urbanístico (com a consequente perda de legibilidade, unidade e coerência da cidade), temos também de reconhecer que, em geral, a ampla reflexão teórica desenvolvida não tem sido capaz de dar respostas esclarecedoras às questões mais prementes que se colocam ao espaço público.

A ausência de "referentes de escala" que possam corresponder a "campos de estudo concretos" parece-nos, sem dúvida, constituir uma das "debilidades metodológicas" mais evidentes na abordagem teórica à problemática do espaço público na cidade actual, imprimindo uma dimensão genérica, abstracta e inconclusiva ao seu estudo e à sua problematização.

Parece-nos evidente que, existindo hoje problemas comuns às cidades, o avanço no estudo do espaço público na cidade contemporânea terá de ser enquadrado numa realidade e numa ordem de grandeza determinadas previamente, sob pena de este se esgotar no elencar de aspectos genéricos, sem dúvida importantes, mas redutores de uma temática que, a nosso ver, se revela bastante mais rica na sua dimensão concreta.

Esta premissa aparentemente elementar, que supõe o enquadramento do problema do espaço público numa realidade e numa escala mais específica, parece-nos de facto decisiva, já que a discussão comum e muitos dos diagnósticos realizados sobre o "espaço público na cidade contemporânea" tendem a basear-se em pressupostos teóricos que, em muitos casos, apenas serão válidos em determinados contextos (como nas grandes cidades ou metrópoles mundiais), acabando por se transformar no "discurso corrente", "oficial", paralisando ou obstaculizando o "aprofundamento consistente" do estudo do espaço público.

Nesta medida, este "discurso corrente" tende a inviabilizar uma análise mais profunda, contextualizada e concreta das questões, conduzindo em muitos casos a generalizações e à definição de *paradigmas de interpretação e de intervenção* que se replicam de forma "acrítica" em realidades e escalas urbanas muito distintas[17].

Esta dificuldade ou limitação para o avanço do estudo do espaço público na cidade contemporânea pode ser reconhecida nas diferentes abordagens, significados e papéis que os diferentes autores

[17] A aplicação de "*paradigmas genéricos de intervenção no espaço público"* pode, no caso português, ser observada de forma muito evidente em algumas das propostas de requalificação do espaço público realizadas no âmbito do *Programa Polis*, onde, quer do ponto de vista dos diagnósticos e da selecção dos sectores onde intervir, quer do ponto de vista programático e do desenho, são apresentadas soluções baseadas em modelos genéricos testados com algum sucesso noutras situações, mas que em circunstâncias concretas se revelam desadequadas. Estamos concretamente a pensar na intervenção realizada no centro histórico de Castelo Branco, cuja escala, imagem e identidade são profundamente alteradas pela intervenção realizada. Também poderíamos apresentar outros exemplos como os do Parque Urbano do Rio Diz (Polis da Guarda) ou a i*ntervenção Polis* ao longo das margens do Rio Lis em Leiria, ao proporem soluções de espaço público cujo modelo de referência se revela, a nosso ver, desadequado relativamente à escala e à estrutura urbana em questão.

referidos no capítulo precedente atribuíram ao espaço público. Ou seja, quando Oriol Bohigas, Bernard Huet ou Jan Gehl, defendem certos atributos para o espaço público (forma, legibilidade, estrutura, significado), estão a pensar numa determinada realidade ou numa escala urbana que ainda seja passível de ser desenhada. O mesmo sucederá com Rem Koolhaas, para quem os problemas relevantes da cidade actual (e dos "espaços públicos" que lhes correspondem) se colocarão apenas a partir de uma escala de análise, e num contexto físico, cultural e económico determinados (neste caso o dos grandes aglomerados urbanos do sudeste asiático), onde as questões que Bohigas, Huet ou Martí colocam relativamente ao espaço público se revelarão, deste ponto de vista, seguramente *despropositadas*.

Deste modo, num e noutro caso, as premissas, as metodologias de análise e os problemas que se colocam ao projecto, bem como as respectivas propostas desenhadas (e as "conclusões" a que se chegará), serão necessariamente distintas, assim como o papel que o projecto do espaço público pode desempenhar nessas diferentes realidades urbanas.

Num tempo em que é comum afirmar-se que o conceito de cidade se dilata e se dissolve nos confins da "cidade região", da "cidade território", o dado que parece importante reter é que o território europeu (designadamente o português, que constitui o principal objecto de estudo deste trabalho) não se constrói maioritariamente pela "grande cidade" ou por grandes aglomerações urbanas, mas sobretudo por um conjunto de cidades de média e pequena dimensão.

Assim, por mais "sedutoras" que possam ser as análises e especulações teóricas propostas por Koolhaas, Gausa e outros, tendo como "base de observação" as grandes metrópoles asiáticas ou sul americanas, entendemos que são as *cidades de média dimensão* - *aquelas* que podem ser consideradas *verdadeiramente globais,* tal como defende José Maria Llop referindo-se às cidades *intermédias*[18] - as que julgamos fundamental estudar em primeiro lugar[19].

Por outro lado, a demarcação de uma ordem de grandeza (e consequentemente de um "campo de análise" mais concreto) também constitui, por si só, uma "afirmação de princípio" relativamente aos valores (às premissas, objectivos e anseios) que podem informar o que entendemos por cidade e por espaço público no contexto actual. Ao partirmos da *cidade média*, estaremos em condições de situar os problemas de modo que, na discussão em torno das questões urbanas, o espaço público seja ou possa vir a ser um componente relevante da realidade urbana e parte fundamental de uma

[18] Ao utilizar a designação de "*cidade intermédia"* em detrimento da designação de "cidade média" ou "média-grande", José Maria Llop pretende introduzir uma maior latitude ao termo, já que considera igualmente atributos qualitativos (como a capacidade de articular e interagir em rede num contexto regional e potencial de afirmação), suplantando deste modo alguma rigidez que a dimensão, os dados demográficos e a extensão física acabam por admitir numa realidade bastante mais dinâmica. Segundo dados das Nações Unidas referentes ao ano 2000, cerca de 62,5% da população mundial vive em cidades com menos de 1 milhão de habitantes e as grandes aglomerações urbanas com mais de 10 milhões de habitantes não eram mais do que 20.

[19] Não ignoramos, naturalmente, a importância histórica e o efeito polarizador que as grandes cidades europeias, como Paris, Londres ou Berlim tiveram e têm na estrutura territorial dos respectivos países e as dinâmicas que geram em seu redor.

ideia de cidade - onde ainda faça sentido pensá-la e aos seus espaços públicos a partir de critérios de forma, de estrutura e de significado.

Da necessidade de pensar e projectar a cidade para além dos seus limites consolidados

A cidade contemporânea, mesmo a de média dimensão, suscita no entanto um conjunto de problemas, cuja complexidade e diversidade permitem, naturalmente, desenvolver diferentes observações sobre o espaço público. A nosso ver, a questão principal centra-se na identificação da parte ou das partes da cidade, onde o projecto ou a intervenção sobre o espaço público se torna premente ou problemática.

Se, como observa Nuno Portas, nas muitas acções de requalificação e de *reconquista do espaço público* dos anos 80 e 90 na *cidade nobre*, pode reconhecer-se ao espaço público, um estatuto e um papel decisivo na regeneração das áreas centrais, o mesmo não terá sucedido no que diz respeito às intervenções no espaço público, nas franjas e nos limites menos consolidados da cidade emergente, ou seja, na cidade mais aberta e descontínua.

Faltar-nos-ão nestas partes da cidade (em quantidade e qualidade), reflexões e estratégias urbanas que nos ajudem a definir paradigmas relativamente consistentes para actuar. Esta circunstância pode explicar-se, por um lado, pela inexistência de um projecto mais global e integrado de cidade e, por outro, pela dificuldade que porventura teremos, dentro da disciplina, em assumir algumas "perdas" e "mudanças de paradigma" que se tornam necessárias e inevitáveis, com a passagem para uma realidade urbana mais aberta e mais heterogénea[20]. Faltar-nos-ão assim modelos e estratégias para pensar e actuar nos sectores mais "externos" e menos consolidados da cidade, onde, de facto, se joga e se constrói quotidianamente o futuro da cidade e onde se tornam mais exigentes e urgentes as reflexões sobre a conceptualização e materialização do espaço público[21].

Como já atrás referimos, julgamos que a discussão teórica dominante sobre o espaço público dentro da nossa disciplina, se tem dissolvido, em muitos casos, no contributo disperso e por vezes dispersivo das outras disciplinas (em particular das ciências sociais e humanas), secundarizando uma visão mais abrangente dos problemas que tenha simultaneamente em consideração as questões da arquitectura, do espaço urbano e da cidade.

---

[20] Como salienta Joan Busquets "*Estamos a descobrir que no território aberto se produzem novas tensões económicas e urbanísticas que alteram o modelo tradicional estruturado ao redor dos núcleos existentes (...) Aqui os projectos urbanísticos devem articular técnicas de intervenção a partir das qualidades próprias do território e do seu meio natural*". Joan Busquets, "Presente y perspectivas del urbanismo", *Sociedade e Território*, n.º 37-38 (2004), p. 52.

[21] Não podemos contudo afirmar que nos encontramos perante uma preocupação nova. A "questão da periferia" - o significado e a forma da cidade emergente, dispersa e alargada - tem sido desde os anos 90 objecto de inúmeras reflexões, particularmente no que diz respeito ao estudo do *espaço aberto* nesta nova realidade urbana. A título de exemplo destacamos um número duplo da revista *Casabella* (nº 597-598, 1993), que, ainda sob a direcção de Vittorio Gregotti, tratou exclusivamente do problema "do espaço aberto na cidade contemporânea alargada".

Por outro lado, entendemos que o debate teórico recente sobre a cidade e o espaço público no nosso campo disciplinar, se tem pautado em muitas ocasiões pela *bi-polarização* entre a *cidade boa* e a *cidade má*, entre os *bons* e os *maus* espaços públicos, de onde resulta uma consideração em muitos casos rígida e dogmática, no que diz respeito à interpretação, à valorização e à própria capacidade de intervir na cidade e projectar os seus espaços públicos[22]. Neste contexto, não será difícil identificarmos posições extremadas, entre os que advogam e reclamam o regresso mimético (por isso acrítico e redutor) aos tipos legíveis e tranquilizadores da cidade tradicional - do espaço público definido por uma arquitectura "nostálgica" e "fora do nosso tempo", teorizado e materializado no *new urbanism à la Krier* (como refere Nuno Portas) - e os defensores da cidade *sem forma*, *indomável* ou *genérica*, que negam aos espaços públicos a sua vocação ordenadora, capaz de estabelecer padrões de legibilidade, ordem e hierarquia necessários ao espaço urbano[23].

Nesta medida, a nosso ver, escassearam nas últimas duas décadas abordagens ao problema do espaço público na cidade contemporânea, que nos dêem pistas para afrontar de forma mais integrada e global os "novos" "problemas *da descontinuidade, da fragmentação, das rupturas não resolvidas da chamada cidade "emergente"*. Como observa Nuno Portas, o desafio está em pensar o espaço público de forma a que se consiga integrar "(...) *a nova escala da unidade urbana, as novas velocidades de intercâmbios, as novas distâncias, as novas dimensões ecológicas da paisagem, as novas formas e lugares da sociabilidade, do trabalho e do entretenimento".*
Aprofundar o conhecimento da cidade contemporânea e dos seus espaços públicos pressupõe, portanto, sermos capazes de sintetizar diversas questões, cuja conjugação nem sempre será fácil de determinar, tendo em conta, como refere Manuel Salgado, que na cidade contemporânea "(...) *uma política de espaço público requer um tratamento urbanístico global em que é tão importante o lugar como os caminhos que levam a ele*"[24].

---

[22] A este propósito parece-nos pertinente a posição de Manuel Fernandes de Sá quando defende a necessidade de ultrapassar uma visão dicotómica entre centro e periferia, porque, embora essa dualidade exista, admite Fernandes de Sá, não reconhece a complexidade, forma, extensão territorial e coesão funcional da metrópole. Nesta medida, este autor acrescenta que "*É essencial compreender que o mosaico metropolitano não é um conjunto caótico de fragmentos, mas sim um todo, em que a qualidade do sistema depende das características qualitativas das partes que os constituem.*
Manuel Fernandes de Sá, "Da Cidade ao Sistema Urbano" (Comunicação apresentada ao congresso CIALP realizado em Maputo em Julho de 2001), in *Planos operativos de escala intermédia: caracterização técnica e arquitectónica*, Porto: FAUP, 2004, *Documento expressamente elaborado para instruir o processo de professor agregado da Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto*, Provas de Agregação (Vol. 5 - publicações), p. 181.

[23] Não podemos isolar a discussão em torno desta problemática (porventura cada vez menos discutida em termos ideológicos), dos actuais processos de construção da cidade "corrente", que embora desde sempre tenham estado dependentes de factores externos à disciplina, onde a figura do arquitecto surge na maioria dos casos como um elo secundário (no interior de uma cadeia de decisão dominada pelos políticos, pelos investidores e os consultores de marketing).

[24] Manuel Salgado, "Expo 98", Conferência proferida na Fundação Calouste Gulbenkian no dia 14 de Julho de 2005 (edição policopiada do autor).

Temas e problemas para pensar o projecto do espaço público na cidade contemporânea

Ao assumirmos como premissas fundamentais para pensar e construir o espaço público na cidade contemporânea a necessidade de um referente de escala concreto, a necessidade de pensá-lo a partir da "perspectiva da cidade alargada" (considerando desígnios precisos na interpretação dos sectores de cidade exteriores ao seu núcleo mais estabilizado), bem como a necessidade de pensar o espaço público como suporte do discurso urbano (a partir de uma definição física precisa e de uma matriz ordenadora), julgamos estar, desde logo, em condições de colocar um conjunto de questões que consideramos importantes no âmbito deste trabalho.

Unidade e continuidade vs diversidade e descontinuidade

Acompanhando as interrogações de Nuno Portas, uma das questões decisivas que parece colocar-se hoje ao estudo do espaço público estará justamente em saber como responder, a partir do projecto ou da intervenção planeada sobre o espaço público, à diversidade (de escala, de tipos, de tempos), à instabilidade, à falta de legibilidade, de estrutura e de identidade que caracterizam a cidade actual em algumas das suas partes.

Quais os *modelos de cidade* e que *tipos* de espaço público podem suportar a (re)construção da cidade (que se forma tendencialmente por partes distintas e de modo pouco articulado)? estarão de facto esgotados e em "crise" os *tipos* e *sistemas espaciais* que construíram a cidade tradicional? serão de facto desadequados para intervir na nova realidade?

Serão as actuais tipologias "híbridas" de espaço público (ou as de difícil designação) as mais adequadas para intervir numa realidade mais complexa e incerta?

Sistema(s) / Estrutura(s)

Como pode ser (re)pensada a noção de estrutura e de hierarquia de espaço público nas partes mais recentes de uma cidade que cresceu de forma desarticulada e sem uma visão ordenadora e de conjunto?

Como podem os espaços públicos de escalas superiores - os espaços públicos que em muitos casos se tornaram "campo específico de actuação" da arquitectura paisagista e das engenharias - ser integrados no espaço urbano, estabelecendo as articulações e continuidades com a cidade envolvente?

Serão estes novos espaços públicos *da grande escala*, capazes de se constituir como sistemas espaciais reconhecíveis para os seus habitantes, convertendo-se em *espaços habitáveis e estruturadores da cidade futura*?

O que poderá substituir (se é que é mesmo substituível) a noção de rede ou de sistema de espaço público contínuo e hierarquizado (que tanto apreciamos na cidade tradicional) nas novas partes da cidade, onde predominam grandes espaços livres (e descontínuos) e onde nos deslocamos tendencialmente de automóvel?

Forma e estatuto. Identidade e significado

Admitindo a prevalência dos *vazios* (em muitos casos não planeados ou residuais) sobre o *construído* como característica genética da "cidade emergente", a questão que se coloca será como *fazer cidade* ou como *dar forma* e identidade à nova cidade a partir do espaço (público) aberto?

Como intervir numa cidade onde, em largos sectores, o espaço público nasceu sem estrutura, sem uma *forma* e sem um estatuto claro? como criar ou recriar lugares e espaços públicos significativos nas partes onde a cidade *não ganhou presa*?

Como pode (poderá?) o espaço público recuperar o seu estatuto de *espaço principal* da cidade? E em que medida o desenho ou redesenho do *novo espaço público* é ou deve ser diferente do espaço público tradicional?

Em que medida a condição urbana actual condiciona o desenho e a forma do espaço público ou, pelo contrário, é condicionada pelo modo como o espaço público é actualmente pensado e desenhado?

Como se poderá construir a (nova) imagem pública da (nova) cidade? quais são os novos *espaços de contacto* (na acepção de Françoise Choay) e os lugares emblemáticos agregadores de uma suposta identidade múltipla?

Será (ainda) possível pensar os novos sectores urbanos e os seus sistemas de espaço público a partir de conceitos e atributos como os da monumentalidade, do simbolismo, da perenidade, do colectivo, que no essencial se constituem como factores de reconhecimento da identidade do espaço público da cidade tradicional, aos quais as disciplinas do desenho da cidade sempre se referiram?

Novos usos, novas referências, novas linguagens?

Fará sentido pensarmos hoje em *novos programas para o espaço público*? Em caso afirmativo terão estes novos programas de ser pensados segundo critérios formais e funcionais radicalmente distintos da cidade tradicional?

A ampliação das referências formais e conceptuais no projecto a que assistimos mais recentemente (juntamente com a perda de importância dos "componentes arquitectónicos" na definição do espaço público) poderá pôr em causa a desejada unidade, perenidade, coerência e significado do espaço público?

Como poderá o (novo) espaço público, integrar a multiplicidade de práticas, de usos e de valores - o lúdico, o conforto, a liberdade e a abundância de espaço livre - e a mudança da morfologia social, sem ceder à atomização, à *especialização*/*tematização*, à fragmentação e à privatização? Como se poderão configurar suportes mais estáveis que, tal como no passado, possam resistir ao tempo e conservar uma identidade espacial e urbana reconhecível que simultaneamente permita a adesão e a apropriação colectiva do espaço público?

Como poderão todas estas questões ser integradas numa cultura e numa prática de projecto capaz de gerar novos paradigmas de intervenção e de fundar uma urbanidade renovada que não tenha de "esquecer o passado" para pensar e construir a cidade e os espaços públicos do presente e do futuro?

De que modo poderá a disciplina da arquitectura voltar a ser um *elo* principal e relevante na construção da cidade, seguindo princípios éticos e estéticos que valorizam a vocação urbanística e arquitectónica como critérios determinantes para a definição da sua forma?

Como se poderá "fazer cidade" quando, por norma, não há entre os principais actores que a "constroem" um entendimento convergente quanto ao significado e ao papel que o espaço público desempenha na cidade actual? Como se poderá "fazer cidade" quando não há uma cultura urbana que valorize o espaço público como espaço fundador da urbanidade e quando se subvertem ou ignoram os critérios, os valores e os atributos que devem "dar qualidade" ao espaço público (aqui referimo-nos a alguns *mitos* e *ideias feitas*, como o mito da ecologia e o critério da quantidade).

Dada a multiplicidade e diversidade de questões que, como vemos, a realidade urbana actual coloca relativamente ao projecto do espaço público, sobretudo por uma razão metodológica, procuraremos sintetizar algumas das questões levantadas, transformando-as em perguntas simples: para que cidade, com que objectivo e para quem estamos a projectar e a construir o espaço público hoje?

Abordadas previamente estas questões, estaremos provavelmente em condições de apontar algumas pistas sobre como e onde actuar e que critérios ou que atributos devem orientar a análise, o projecto e a construção dos (novos) lugares públicos na cidade actual.

Sobre a natureza do espaço público no contexto urbano actual

Tendo em conta que os actuais "processos" e os "tempos" de construção da cidade - distintos dos da cidade tradicional - e o sentido genérico e de certo modo abstracto que o conceito de espaço público adquiriu, entendemos que a *noção* de espaço público na cidade contemporânea que, por agora, nos pode servir de referência (porque se trata da mais elementar), só pode ser aquela que (ainda) o concebe como espaço acessível e onde se produz o encontro do diverso. Ou seja, é a noção que, como refere Carlos Martí, "(...) *reflecte de forma directa o ser da cidade*, *enquanto realidade baseada na presença e co-existência de uma diversidade de pessoas, de ofícios, de comunidades e de culturas, que estabelecem entre si relações de complementaridade*"[25].

[25] Carlos Martí Aris, "Lugares Públicos". Conferência no Colegio de Arquitectos de Madrid em 26-04-01, Edição policopiada do autor, p. 1.

O espaço público, neste sentido, deve continuar a ser entendido como o *lugar* onde se produz a convivência, mas também como *lugar* da complexidade e da coincidência de actividades diversas, desenvolvidas num espaço (urbano) reconhecível e delimitável.

Entendemos, portanto, que a ideia de cidade como lugar *habitável* deve (continuar a) representar o principal problema que se coloca às cidades e que, neste sentido, deve contribuir para qualquer reflexão sobre o espaço público, seja no contexto da cidade alargada, seja na cidade tradicional ou histórica. Julgamos que construir *espaço público* supõe, portanto, a consideração de um domínio público efectivo e um uso social colectivo e multifuncional que o convertam num factor de centralidade e de visibilidade, capaz de estimular a identificação simbólica, a expressão e a integração culturais[26].

O problema que julgamos colocar-se é que vivemos hoje numa realidade urbana contraditória, que se traduz na acumulação de experiências que se revelam simultaneamente ou alternadamente anónimas e familiares, homogéneas e heterogéneas. Por entre um *patchwork urbano indistinto*, confrontamo-nos com um *infindável catálogo* de espaços (públicos) - espaços colectivos, infra-estruturas viárias, vazios *indeterminados ou residuais* (de maior ou de menor dimensão) que habitamos talvez com a mesma ou idêntica frequência com que nos deslocamos ao centro histórico da cidade onde vivemos. A estes espaços e lugares não reconhecemos uma identidade mas, paradoxalmente, neles vemos reflectida a incerteza e "disponibilidade" que caracteriza hoje a nossa relação com o espaço urbano, onde a liberdade de escolha (entre elas a da escolha múltipla) se confunde em muitos casos com anomia[27].

---

[26] Este será, porventura, um dos atributos que nos permite hoje estabelecer uma distinção clara relativamente *à não-cidade*, à cidade genérica - sem *limites* nem *marcos*, feita de *não-lugares*, onde, como refere Álvaro Siza, *"(...) a experiência de diversidade e da comodidade de ter várias actividades juntas* (sem a necessidade de constantes deslocamentos) *não ocorre*". Álvaro Siza Vieira, "Exterior Ciudad" *in Sileno* nº 14,15, *No ciudad*, Dezembro 2003, p. 52.

[27] Do ponto de vista teórico, vemos esta questão reflectida na discussão sobre a pertinência da cidade dever ou não conservar a natureza específica que a caracteriza para além dos seus limites consolidados; o que se traduz na possibilidade de tirar partido das "vantagens" que a maior dimensão e a maior quantidade e diversidade de "espaço público" presente na cidade recente podem permitir, estando ao mesmo tempo relativamente próximos do centro.
Como verificámos, arquitectos como Rem Koolhaas, defensores de uma maior autonomia das novas partes de cidade (constituída por espaços residuais, nós de auto-estrada, parques industriais e grandes superfícies comerciais), reconhece a estes espaços livres um carácter radicalmente novo (mesmo que *infra-urbano* ou *suburbano*), que tem como principais virtudes a libertação da *tirania do centro*, a ausência de hierarquias e a maior autonomia dos processos de construção da forma e da cidade. Outros autores, como, por exemplo, Ignasi de Solà-Morales ou Manuel de Solà-Morales, reconhecem aos espaços livres abundantemente presentes na cidade não consolidada (espaços residuais, espaços industriais desactivados, espaços da mobilidade colectiva, etc.), uma natureza distinta relativamente aos espaços públicos da cidade tradicional (traduzida na diversidade de escalas, nas diferentes origens e processos de transformação dos espaços livres e tipologias edificatórias), que devem ser salvaguardados e explorados no interior dessa especificidade. Tal como Ignasi e Manuel de Solà-Morales, julgamos que, mais pertinente do que suposta liberdade permitida ou o carácter inovador destes novos espaços da cidade, este tópico de discussão nos deve conduzir justamente a uma reflexão mais aprofundada sobre o problema da identidade urbana e sobre a importância que estes espaços têm ou podem adquirir.

Julgamos, porém, que a ilusão de uma existência individualista e anónima que reconhecemos a estes *espaços genéricos*, que constroem a (suposta) sociabilidade *virtual,* quando não *múltipla*, na cidade alargada (aeroportos, estações de serviço, centros comerciais, vazios residuais, etc.), parece ser parcialmente negada pela atracção que os centros históricos, e outros espaços *urbanos canónicos* continuam a suscitar. Este facto comprova a necessidade que ainda temos de estabelecer vínculos a "espaços vividos" e "praticados" e a necessidade que ainda temos de reconhecer e de identificar os lugares e os tipos de espaço público que nos são familiares - ruas, praças, jardins - que construíram a nossa experiência, e que constituem, de facto, as referências fundamentais do nosso relacionamento com a cidade, onde vislumbramos a presença de espaços e arquitecturas significativas e memoráveis.

Neste sentido e regressando à questão inicial que colocávamos, ligada ao carácter específico dos actuais espaços públicos face à actual condição urbana, temos de reconhecer que as diferenças entre o que vulgarmente designamos por "cidade" (ou cidade tradicional, densa, compacta, etc.) e o que designamos por "não-cidade" (cidade emergente, ou cidade externa, etc.) não podem ser entendidas como entidades antagónicas que se excluem mutuamente, na medida em que somos quase sempre habitantes em trânsito entre estas duas realidades. Por outras palavras, tendo em conta uma perspectiva temporal mais longa, os novos *itinerários estruturadores* ou sistemas de espaço público terão obrigatoriamente de considerar e de integrar partes de cidade e espaços públicos que nos habituámos a desconsiderar.
Como refere Joaquin Español, os *não-lugares* da cidade genérica devem co-existir com os espaços significativos de uma *urbanidade múltipla*, na medida em que são categorias de espaço que não se excluem[28]: "(...) *lugares e não-lugares, têm de constituir uma constelação complexa de nós nas redes da cidade global*"[29].

Este entendimento não significa, obviamente, que devamos legitimar a *construção* da *não-cidade* e do *não-lugar*, ou que nos devamos abster de construir essencialmente, e na medida do possível, lugares e espaços públicos, onde se produza e se expresse uma "dimensão urbana" que nos habituámos a reconhecer na cidade tradicional. Significa "apenas" que talvez não possamos

[28] Esta observação está certamente próxima de uma ideia expressa por Carlos Martí (mas também por Françiose Choay em *Espacements: l'évolution de l'espace urbain en France*) quando este afirma, fazendo referência à "*teoria dos três entornos*" enunciada por Javier Echeverria, que a cidade actual enquanto processo cronologicamente sucessivo, que resulta da co-presença simultânea e interacção de três entornos - natureza, cidade e ciberespaço - não comporta a "anulação" ou "cancelamento" dos anteriores. Ao contrário do que seria de esperar, a emergência de cada entorno reforça a necessidade do precedente, razão pela qual, segundo Marti, se torna tão complexa a cidade actual e o mundo actual, (acrescentando Marti que "(...) *qualquer tentativa de tornar esta realidade unidimensional está condenada ao fracasso*"). Carlos Martí Aris, "Lugares Públicos", Conferência no Colegio de Arquitectos de Madrid em 26-04-01, Edição policopiada do autor, p. 4.
[29] Joaquim Español. "El Espacio Intenso". Texto fornecido pelo autor, 2006, p. 4.

ambicionar ter (em quantidade e qualidade) nas novas partes da cidade uma realidade urbana tão rica, complexa e articulada como a que reconhecemos na cidade tradicional.

Ou seja, como arquitectos, temos de aceitar com algum realismo (mas sem perder o sentido crítico) a condição urbana actual nos sectores exteriores à cidade consolidada, como uma realidade em "gestação", cujo código genético ou matriz de formação contém componentes distintos, que a tornam à partida necessariamente diferente da cidade tradicional (nos usos, nos tipos, na escala, nos "tempos de sedimentação" e nos processos de formação dos seus espaços públicos e das suas arquitecturas), mas que a ela (cidade tradicional) se encontram necessariamente vinculados sob os mais variados pontos de vista.

Sobre o(s) uso(s) do espaço público na cidade actual

A valorização da incerteza, do uso livre e flexível, legitimando o anonimato e o *genérico* como atributos definidores do carácter dos actuais espaços públicos, tem tido, a nosso ver, efeitos perversos.

Estamos de acordo com Joaquin Español, quando observa (referindo-se a Rem Koolhaas[30]) que se o espaço "(...) *genérico*, *liberto de condições rígidas e aberto a usos diversos"*, poderá ter "*aspectos fascinantes"*, não é a simples condição "*anónima e despersonalizada",* que o torna num espaço mais apto para as exigências complexas que a sociedade e os indivíduos hoje requerem[31].

A sobrevalorização de uma suposta necessidade de *flexibilidade e liberdade* constitui, a nosso ver, um dos *mitos* recorrentes do discurso sobre a cidade e os seus actuais espaços públicos e que tem servido de justificação para a arbitrariedade e para a ausência de uma ordem formal e funcional enquanto atributos do espaço público nas partes mais recentes da cidade contemporânea.

Vittorio Gregotti salienta justamente este ponto, quando afirma que "(...) *não é verdade que para fazer uma arquitectura flexível seja necessário demonstrar uma flexibilidade física; antes pelo contrário, é preciso demonstrar uma grande clareza, dentro da qual possamos desenvolver coisas diferentes"*[32]*.* Estamos de acordo com esta observação, que é de resto possível de comprovar no modo como a cidade histórica se "recicla" e se adapta a novos usos e necessidades, o que, em certa medida, pode constituir a *demonstração* de que o espaço público não tem ou não deve mesmo configurar-se a partir da "especificidade" ou da "flexibilidade programada", que alegadamente alguns espaços públicos da "*cidade genérica*" promovem.

Sabemos, contudo, que a constante adaptação de conceitos e de tipologias que informam o espaço público implica, simultaneamente, a adequação *aos tempos e às necessidades de hoje* (quer em

---

[30] "*A cidade genérica é a apoteose do conceito de liberdade de escolha*" afirma Koolhaas no ponto 6.8 do texto da Cidade Genérica, Rem Koolhaas, Bruce Mau. *S,M,L,XL*, New York: Monacelli Press, 1995.

[31] Joaquim Español. "El Espacio Intenso", Texto fornecido pelo autor, 2006, p. 5.

[32] "Gonçalo Byrne conversa com Vittorio Gregotti" in *Geografias Vivas*: *VI Bienal de Arquitectura de São Paulo,* Lisboa: Ordem dos Arquitectos, 2006, p. 36.

termos funcionais, quer construtivos, quer formais, quer simbólicos, sociais, etc.), o que nos conduz a um dos problemas-chave, senão o problema nuclear, na consideração do projecto do espaço público na cidade actual.
Este problema pode resumir-se ao questionamento (quer do ponto de vista de quem encomenda, quer de quem *desenha* o espaço público) quanto ao *grau de importância* que devemos atribuir às necessidades ou anseios da sociedade actual (como sabemos, tão diversos, voláteis e por vezes contraditórios).

Considerando que hoje as sociedades mudam muito mais velozmente do que no passado, ao pensar o espaço público e a cidade, torna-se provavelmente ainda mais necessário o reconhecimento criterioso e selectivo da importância das *condições invariantes* e das necessidades *gregárias* (as que mostram ser de *longo alcance* e em certo sentido imutáveis, na medida em que são inerentes à natureza humana, ou seja referem-se ao antropológico), em oposição às condições e necessidades conjunturais.
Julgamos, portanto, que o projecto e o desenho do espaço público não deverão legitimar ou amplificar a condição precária que marca a condição urbana actual, a nosso ver, excessivamente identificada com as necessidades *secundárias* que, normalmente, decorrem de razões circunstanciais, motivadas pela organização social e económica e política que cada época conforma. Deste ponto de vista, será pertinente questionarmo-nos até que ponto, em muitas das recentes intervenções sobre o espaço público, os critérios funcionais, decorrentes, em muitos casos, de propostas de uso ligadas às lógicas do marketing (político e urbano) e ao retorno financeiro que podem proporcionar, não se tem sobreposto aos critérios morfológicos da arquitectura e do urbanismo e às necessidades de uso mais primárias.

Face à complexidade, instabilidade e heterogeneidade que compõem hoje a cidade e tendo em conta a forma *passageira* e múltipla como a sociedade usa hoje os seus espaços públicos, confiamos mais em princípios de concepção e de interpretação que os valorizam como espaços legíveis e "disponíveis" para a re-utilização e re-significação por parte dos públicos vindouros. Este entendimento significa, portanto, a libertação da *tirania* da especialização que marcou a cidade no século XX, e a libertação da *tirania* das modas, da novidade e do efémero, que, como já por diversas vezes o fizemos notar, podem ser observadas na cultura urbana e arquitectónica actuais.
Neste sentido, partilhamos a opinião de Oriol Bohigas quando reivindica, para pensar e projectar o espaço público da cidade actual, a importância da sua definição física, da coerência e significação, e a necessidade de valorizar o *carácter* em detrimento da *função*[33].

[33] Oriol Bohigas, *Contra la incontinencia urbana: reconsideración moral de la arquitectura y la ciudad*, Barcelona: Electa (Diputació de Barcelona; Xarxa de Municipis), 2004, p. 179.

O espaço público como problema de projecto

Como afirma de forma certeira Bernardo Secchi, "(...) *a imagem da cidade contemporânea é a de uma cidade que já existe, mas que está à espera de um projecto."*[34] Carlos Martí, desenvolvendo esta ideia, sugere que o projecto constitui não apenas uma forma de *indagação sobre o sentido das coisas*, mas também um *procedimento intelectual que nos permite operar sobre o mundo e ao mesmo tempo de o compreender"*[35].

Seguindo esta linha de pensamento, (e tendo em conta alguns dos argumentos apresentados no início deste capítulo, ligados com a necessidade de considerar uma dimensão concreta da cidade e um significado estratégico como premissas para interpretar e intervir no actual espaço público), julgamos que o *avanço* no estudo e no conhecimento da realidade urbana actual será tanto mais rico e operativo se formos capazes de, criteriosamente, seleccionar os espaços, os lugares e os projectos que possam sintetizar ou condensar os desígnios ou problemas urbanos que interessem ao desenho da cidade contemporânea no seu conjunto.

Consideramos assim como *hipótese de partida* para a análise e intervenção no espaço público na cidade contemporânea, a necessidade de investigar e aprofundar *selectivamente* determinados sectores de cidade que, porventura assumindo entre si diferentes escalas, formas e usos, nos permitam pensar estarmos em presença de *componentes (re)fundadores* ou estruturadores da cidade actual, sobretudo enquanto espaços potencialmente significativos para experiência colectiva da cidade e potencialmente transformadores e ordenadores da forma urbana[36].

A hipótese que colocamos para estudar e aprofundar a problemática do espaço público na cidade actual deve ser portanto entendida como uma matriz de análise abrangente mas selectiva ou "multi-focalizada", que nos permita identificar os "vectores" ou "tópicos de análise" que julgamos relevantes para a re-valorização da vocação urbanística do projecto do espaço público, orientando-o para um projecto mais global e integrado de cidade[37].

---

[34] Bernardo Secchi citado por Carlos Martí em "Lugares Públicos", Conferência proferida no Colegio de Arquitectos de Madrid em 26-04-2001, edição policopiada do autor, p. 1.
Joan Busquets partilha e aprofunda este entendimento de Bernardo Secchi quando alude à necessidade de pensar o *plano [master plan]* como "(...) *contentor de projectos capaz de assegurar uma visão geral mas também de decantar o consenso sobre os critérios básicos, que depois se desenvolvam com intervenções, projectos às vezes muito distintos, e capaz de abrir novas acções sobre temas imprevisíveis* ". Joan Busquets, "Presente y perspectivas del urbanismo", *Sociedade e Território*, n.º 37-38 (2004), p. 55.

[35] Carlos Marti, "Lugares Públicos", Conferência proferida no Colegio de Arquitectos de Madrid em 26-04-2001, Edição policopiada do autor, p.1.

[36] Evidentemente quando pensamos nesta dimensão *ordenadora,* não a consideramos no seu sentido *clássico* - enquanto um desenho unitário, global e hierarquizado - mas enquanto atributo capaz de transmitir com clareza e intencionalidade, um determinado desígnio urbano e uma ideia de cidade (o que não significa, antes pelo contrário, que este entendimento de base relativamente ao espaço público, deixe de ter em conta as noções de estrutura, hierarquia, e legibilidade do traçado e da forma urbana).

[37] Tendo em conta este entendimento, Joan Busquets salienta justamente a necessidade de resgatar a ideia "*de projecto ou visão a médio prazo do plano*" a partir da intervenção sobre *"alguns espaços, em determinados sistemas ou em certas estratégias*", o que não deixa de implicar a necessidade de, como refere, estudar "*quase tudo*" e a "*fundo*". Segundo este autor, este entendimento está directamente ligado à

Ao partir desta matriz de análise, estamos simultaneamente a reconhecer a existência de temas invariantes - cronicamente prementes - procurando assim superar o problema que a excessiva diversidade de temas e (de novos) tipos de espaços públicos parece constituir na abordagem ao problema do projecto.

Reconhecendo, por um lado, a existência de temas invariantes e, por outro, a cidade contemporânea e as diferentes partes que a constituem como *projectos em si mesmos*, passíveis de serem tratados como problemas específicos e concretos no interior de uma realidade diversa (tal como Bernardo Secchi e Carlos Martí nos sugerem), julgamos fundamental, desde logo, uma distinção clara entre:

1) os espaços abertos capazes de estruturar ou guiar as novas massas urbanas mais ou menos homogéneas que compõem o uso residencial (e outros usos complementares como alguns serviços e equipamentos menos importantes);

2) os espaços abertos estruturantes, capazes de promover o reconhecimento de qualidades urbanas, quer nos novos *itinerários* estratégicos de escala metropolitana, quer nos *espaços de ligação* capazes de garantir a estruturação da cidade em contextos de maior dispersão ou em sectores desligados do *continuum* urbano;

3) os espaços abertos estratégicos (indefinidos, residuais ou expectantes) passíveis de serem (re)convertidos em espaços públicos de excepção.

Esta primeira hipótese de interpretação (que não deixa de reconhecer, como veremos, a (co)existência de escalas, papéis, tipos e temas distintos na consideração do espaço público da cidade actual) acaba naturalmente por ser decisiva para o reconhecimento dos quatro "vectores" ou *desígnios* que propomos como hipótese para o estudo do espaço público na cidade portuguesa contemporânea (e respectiva selecção dos casos de estudo): o espaço público como *elemento ordenador das expansões urbanas,* o espaço público como *elemento de reconstrução,* o espaço público como *elemento de reestruturação* e o espaço público como *elemento de excepção*.

Estes "vectores" de reflexão (ligados a temas de análise mais operativa e a problemas de projecto específicos e individualizáveis) constituem-se assim não apenas como afirmações de princípio

---

necessidade de recuperar o esforço "(...) *conceptual e abstracto do projecto de plano como forma de enfocar a questão da forma urbana sem ter de cair na falácia do desenho de todas as suas partes* (...)". Joan Busquets, "Entrevistas: 20 visiones" in *Papers. Regió Metropolitana de Barcelona,* nº 43, Junho 2005, p. 26, 27.

É também este o entendimento que, no panorama nacional, defendem arquitectos ou urbanistas como, por exemplo, Manuel Salgado quando afirma que "(...) *não sendo possível aos governos locais chamarem a si o desenho de toda a cidade, será ainda fundamental promover operações urbanísticas de sua iniciativa, pontuais e estrategicamente localizadas, que dêem forma a troços da cidade, a qualifiquem e, com isso, contaminem positivamente áreas mais vastas*". Manuel Salgado, Aula proferida na Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto no âmbito do curso de mestrado, no dia 07 de Junho de 2004. Edição policopiada do autor, p. 9.

quanto à importância urbanística que reconhecemos ao espaço público no contexto da cidade actual, como nos permitem ainda, do ponto de vista da metodologia da investigação, individualizar e tornar mais claro os diferentes papéis que o espaço público pode ou deve cumprir.

Este entendimento tem subjacente o projecto urbano (de escala intermédia) como a forma de aproximação que julgamos mais consistente e adequada para intervir na cidade a partir do espaço público[38]. Não se trata portanto de pensar o projecto do espaço público de forma autónoma e objectual como se de um equipamento ou de uma peça de arquitectura se tratasse, como também não se trata de o pensar a partir da lógica do plano. Trata-se essencialmente, como refere Manuel de Solà-Morales (destacando justamente à *longa tradição do projecto urbano*), "(...) *de partir da geografia e da cidade dada, das suas solicitações e sugestões, e de introduzir com a arquitectura elementos de linguagem que dêem forma ao sítio (...) é também trabalhar de forma indutiva, generalizando o particular, o estratégico, o local, o generativo, o modélico*"[39].

Delimitados os principais temas e os desígnios prioritários de actuação da cidade a partir do projecto do espaço público, podemos finalmente questionarmo-nos sobre a *forma* que deverão ter estes (novos) espaços públicos? Quais os critérios morfológicos ou as referências tipológicas que podem ou devem ser "aplicados" na configuração dos espaços públicos que constroem cidade contemporânea?

Como atrás referimos, as premissas que propomos para a materialização da actual *arquitectura do espaço público* devem ter como objectivo fundamental a requalificação ou criação de espaços, onde urbanidade e sociabilidade se possam afirmar em toda a sua extensão, procurando conferir uma consistência e *intensidade* urbanas que se encontram ausentes na maior parte dos *novos territórios do urbano*.

A nosso ver, este objectivo só é possível promovendo a reivindicação para o projecto do espaço público de dois desígnios fundamentais que, aparentemente, foram ignorados ou desvalorizados na construção da cidade recente: a sua capacidade de estruturar - tornando legível e significante o espaço urbano (sobretudo conferindo coesão e estabelecendo continuidades e ligações entre os tecidos) e a sua capacidade de articular de forma qualificada (ainda que de forma variada ou com

---

[38] Joan Busquets é um dos autores que de forma mais consistente tem defendido o elevado grau de operacionalidade do *projecto urbano de escala intermédia* como instrumento privilegiado de intervenção na cidade. A seu ver, este instrumento corresponde a um "(...) *tipo de projecto urbanístico que aceita trabalhar desde o fragmento urbano, entendendo que a partir dele se pode dar resposta a questões gerais da cidade",* enfrentando *"(...) programas variados onde a ideia de integração (entre infra-estrutura e cidade, entre espaços públicos e colectivos) se converte no conceito fundamental"*. Busquets reforça, por outro lado, a importância da escala intermédia como meio adequado para pensar nas "*relações entre"*, já que nos garante o reconhecimento e valorização das "*ideias propositivas num nível de abstracção que as torna adaptáveis a distintos programas e a mudanças de vontade no decorrer do projecto*". Joan Busquets, "Presente y perspectivas del urbanismo", *Sociedade e Território*, n.º 37-38 (2004), p. 51, 52.

[39] Manuel de Solà-Morales, "La segunda historia del proyecto urbano" *UR* nº5 (1987), p. 22.

diferentes "intensidades") os "*conteúdos sociais, económicos e culturais*"[40]. Estes princípios supõem naturalmente a necessidade de atrair a presença de público(s) diferentes, potenciando densidade e complexidade funcional baseada na mistura de usos distintos (onde desempenham um importante papel os equipamentos de uso colectivo), bem como a construção de espaços morfologicamente reconhecíveis e significantes, *que nos satisfaçam* no plano físico-visual e psicológico. Entendemos por isso que dadas as circunstâncias que afectam actualmente a sociedade e a disciplina da arquitectura, onde parece incontornável a vertigem pela novidade - é importante, como observa John Pawson, "*colocar a ênfase na qualidade da experiência*"[41].

Como hipótese de partida e princípio geral, tendo em conta o valor que atrás atribuímos às condições e aos usos *invariantes*, entendemos que os critérios de desenho deverão, no essencial, conter os principais atributos dos *tipos intemporais*. A nosso ver, estes atributos devem traduzir-se na adopção de formas coerentes e clarificadoras, que, seguindo um *princípio de economia de recursos expressivos*, sejam capazes de materializar espaços dotados de um significado, um carácter e uma *dimensão urbana* que lhes permitam perdurar no tempo. Num tempo em que prevalecem as modas, os ícones urbanos e o individualismo das arquitecturas baseado em grandes gestos formais, julgamos que a contenção e clareza das formas se constitui como uma qualidade que nos habituámos a apreciar nos espaços públicos "anónimos" que a cidade tradicional nos legou, construídos como espaços facilmente "legíveis" e apropriáveis, aos quais os habitantes da cidade aderem, porque lhes são familiares.

A coerência e clareza que, a nosso ver, se deve (continuar a) exigir à materialização do espaço público, não deve contudo significar a negação das especificidades próprias dos lugares que as actuais condições urbanas promovem nas novas partes da cidade. Como refere Joan Busquets, necessitamos de "(...) *fomentar uma reflexão crítica e uma investigação sobre estes novos fenómenos como forma de evitar que aquilo que é desconhecido não seja tido em conta e que voltemos a produzir desajustes de grande calibre*"[42]. Assim, sem abdicar de uma leitura crítica e tendo como objectivo central a vocação urbanística e ordenadora do espaço público, devemos aceitar, realisticamente, as contradições, excepções e descontinuidades próprias dos novos sectores

[40] Como refere Luís Bruno Soares este é não apenas o papel que está reservado às disciplinas do urbanismo, do desenho urbano e da arquitectura, como historicamente está na base de projectos e de intervenções urbanísticas que marcaram positivamente as cidades: "*O que tem existido de comum nestas profissões é a capacidade de dominar as componentes físicas do espaço urbano, de entender o carácter estruturante do espaço público, de relacionar as formas urbanas e as tipologias arquitectónicas com os conteúdos sociais, económicos e sociais*". Luís Bruno Soares, "Urbanismo - Uma Questão Cultural", *Sociedade e Território,* nº 31/32, Dezembro 2000, edição policopiada disponível em: http://www.brunosoaresarquitectos.pt/pagina/index.php?view=txt_urbani_questao_cultural.htm&view2=m2textos.php), p. 13.

[41] John Pawson "La expression sencilla del pensamiento complexo", *El Croquis*, nº 127 (2005), p. 6.

[42] Joan Busquets, "Entrevistas: 20 visiones" in *Papers. Regió Metropolitana de Barcelona,* nº 43, Junho 2005, p. 27. Joan Busquets adverte assim para a necessidade de compreendermos e valorizarmos as condições formais que se inscrevem na cidade e no território (de acordo com "(...) *crenças, regras, técnicas e práticas sociais muito específicas*") que, num cenário de competição entre cidades e regiões, obrigam a uma "*utilização eficiente dos recursos e vantagens históricas e naturais*".

urbanos, com vista à obtenção de um equilíbrio subtil, complexo, mas coerente e clarificador das qualidades do sítio e em particular do seu suporte natural de referência.
O projecto ou intervenção sobre o espaço público não deve por isso implicar respostas uniformes para as distintas classes de espaços que têm de co-existir no contexto da cidade alargada. Sobretudo, se aceitarmos, tal como Ignasi de Solà-Morales o defendeu, a necessidade de *actuar* com um cuidado extremo*,* ou, no limite, de *não actuar* em muitos espaços livres, como, por exemplo, nos *terrains vagues* - os vazios, que a cidade esquece ou onde ainda não chegou[43].

Muito embora reconheçamos a necessidade de conferir ao espaço público atributos formais e funcionais, que permitam recuperar a sua dimensão estruturadora e o seu estatuto de lugar significativo na cidade, julgamos que os diferentes papéis, hierarquias e significados que o espaço público deve assumir, podem justificar algumas diferenças na definição dos princípios de construção da sua forma e da sua caracterização.
Assim, no que diz respeito aos *espaços públicos de estruturação e de expansão* - os que devem, fundamentalmente, criar e consolidar itinerários reconhecíveis e significativos da vida urbana - julgamos que estes se devem concretizar, tanto quanto possível, como espaços definidos a partir de uma *arquitectura do espaço público* que permita uma definição inequívoca da sua forma (isto é, da escala e dos volumes dos componentes que a constituem e dos sistemas que os suportam), o que nos remete para a sua consideração sobretudo como *marcos urbanos* e referências perenes para o espaço urbano presente e futuro.
A principal questão ou dificuldade que se coloca nestes casos é que, ao contrário das ruas, das praças e dos monumentos que conformam na cidade "canónica" (espaços contidos por um edificado relativamente denso e homogéneo, fundamentalmente definido pelo tecido residencial), os *componentes* da nova realidade urbana emergente são agora mais diversificados e descontínuos. Nestes casos, não só o edificado se define a partir de escalas e de tipologias mais variadas e menos referidas ao *contexto* em que se inserem, como se geram por *acumulação* e *collage*, não pressupondo geralmente lógicas de continuidade, de densificação ou mistura funcional próprios da cidade tradicional.
Esta circunstância, associada ao facto das grandes infra-estruturas e das *arquitecturas* dos equipamentos colectivos se materializarem tendencialmente como elementos auto-referenciais e desligados do *continuum* urbano, obrigam-nos a ter de considerar, tal como Secchi e Portas defendem, o *desenho do chão* como o elemento que, complementarmente, em muitos casos, pode ajudar a conformar os *novos espaços públicos de estruturação e de expansão*. Nestes casos, o

[43] Na perspectiva de Ignasi de Solà-Morales, a origem e a própria condição do *terrain-vague* deve permitir pensá-lo e considerá-lo (do ponto de vista da intervenção) como "*espaço alternativo", "espaço outro"*, imune à "*eficácia produtiva da cidade*" e ao desejo de dominar território e a cidade "*introduzindo num espaço estranho elementos de identidade necessários para torná-lo reconhecível, idêntico, universal*". Ignasi de Solà-Morales, "Terrain vague", *Quaderns D´Arquitecture i Urbanisme.* Nº 212 (1997), p. 41.

desenho do chão pode ser assim entendido como um componente potencialmente activo na modelação (tridimensional) de um espaço urbano tendencialmente mais aberto e menos articulado, tal como Bernardo Secchi defende.

Relativamente aos espaços públicos de *excepção*, mais do que reivindicar a sua vocação *ordenadora*, o que na maioria das vezes será igualmente necessário e desejável, julgamos fundamental criar verdadeiros *lugares públicos* que se definam pela presença de formas e de tipos significantes (...) *onde o olho, a mente e o corpo estão cómodos*, visando um *estado de conforto que é sinónimo de um estado de total claridade* (...)[44]. Assim, julgamos que estes espaços públicos devem sobretudo ser pensados no sentido de proporcionar experiências qualificadas e significativas dos lugares, reenviando-nos para uma *construção silenciosa*, onde a linguagem não se deve sobrepor à *experiência do espaço.*

Este entendimento poderá significar, em certos casos, colocar o indivíduo no centro das preocupações, remetendo-nos para uma ideia também expressa por Carlos Martí, quando nos fala da intimidade e recolhimento que alguns *lugares públicos* suscitam, fazendo prevalecer a relação individual com o sítio (presente, por exemplo, no jardim ou no parque), em detrimento da dimensão colectiva presente na praça[45].

Nesta medida, em muitas circunstâncias, como faz igualmente notar este autor, os lugares públicos de excepção da cidade contemporânea poderão não ser apenas pensados como pontos de condensação da cidade (inviáveis em muitos dos fragmentos de uma cidade mais dispersa e especializada), mas também como recintos ou cenários dispostos na natureza "(...) *que se abrem aos âmbitos que nos transportam à contemplação (*...)"[46].

Assim, pensar e projectar o *espaço público de excepção* na cidade actual prende-se (igualmente) com a necessidade de criar "*lugares silenciosos, amplos e dilatados*, colocando-nos perante a contingência ou a necessidade de nos confrontarmos com nós mesmos - *de passear por nós próprios* [47] -, como refere Carlos Martí citando Nietzsche.

Seguindo Martí, também julgamos que os espaços públicos de *excepção* devem começar por ser pensados justamente a partir desta noção de *cenário*, de *suporte excepcional*, onde se coloca a ênfase na qualidade da experiência, através das relações que se podem estabelecer com a cidade,

---

[44] John Pawson "La expression sencilla del pensamiento complexo", *El Croquis*, nº 127 (2005), p. 6.

[45]Carlos Martí Aris, "Lugares Públicos en la Naturaleza" in *La Cimbra y el Arco*, Barcelona: Fundación Caja de Arquitectos, 2005, p. 63.

[46] Carlos Martí Aris, "Lugares Públicos en la Naturaleza" in *La Cimbra y el Arco*, Barcelona: Fundación Caja de Arquitectos, 2005, p. 69. Marti associa esta ideia (de contemplação) aos espaços públicos desenhados por Luis Barragan, caracterizando-os como espaços de "*solidão, serenidade e alegria"*; espaços para a "*espera*", "*dispositivos visuais*" "(...) *que nos preparam para encontrar o Outro* (...) *que não necessitam a presença da multidão; (...) basta que alguém se situe no seu interior para que o cenário ganhe vida e se active a sua carga de teatralidade. Então algo pode acontecer"*. Carlos Martí Aris, "Lugares Públicos en la Naturaleza" in *La Cimbra y el Arco*, Barcelona: Fundación Caja de Arquitectos, 2005, p. 69.

[47] Idem, ibidem, p. 66.

com a natureza e com a geografia em sentido lato. A natureza entendida não como parâmetro quantitativo ou como suporte indiferenciado ou exclusivo para o desporto, para o ócio e para o descanso, mas sim como valor escasso e excepcional, que nos remete para uma relação estreita e inseparável entre natureza e cultura[48].

A este propósito, o exemplo do *oásis* a que Carlos Martí alude, é particularmente sugestivo para nos mostrar a relação estreita, que desde sempre existiu entre natureza e cultura, que na perspectiva etimológica - como Martí nos lembra - têm a mesma raiz - *colere* (acção de cuidar de algo de cultivar)[49]. Esta metáfora do *oásis* parece-nos especialmente adequada para podermos pensar o espaço público na cidade menos consolidada ou na *cidade sem forma e sem estrutura*. Também aqui, tal como no oásis, o espaço público pode surgir como artifício, como o espaço "fértil" ou "fecundante" que surge no meio de uma terra "assolada" e "estéril". Um lugar de referência, capaz de integrar natureza e cultura e capaz de permitir o estabelecimento de uma vivência qualificada em partes do território, onde condições desfavoráveis parecem impedir qualquer assentamento "estável" e "significativo".

[48] Podemos reconhecer estes pressupostos, na origem da concepção do Central Park em Nova Iorque, onde, na opinião de Iñaki Ábalos, para Olmsted, a noção de "público" tinha sem dúvida passado a ser uma "*emanação do natural*". Na sua acepção, ambos os conceitos - público e natureza - ficavam ligados a uma concepção democrática da cidade. Olmsted estava empenhado em construir no centro da cidade um "*Ágora Natural",* cuja função primordial era a "*educativa*", no sentido em que, acrescenta Abalos, os *transcendentalistas* entendiam que a natureza era educativa: "(...) *o lugar onde se revelava que as leis éticas e morais do homem e da cidade eram uma emanação das leis físicas da natureza, entendida como um verdadeiro foro, o lugar onde resplandecesse o público"*. Iñaki Ábalos, *Atlas pintoresco, Vol. 1: el observatorio*, Barcelona: Gustavo Gili, 2005, p. 11.

[49] Carlos Martí Aris, "Lugares Públicos en la Naturaleza" in *La Cimbra y el Arco*, Barcelona: Fundación Caja de Arquitectos, 2005, p. 56.

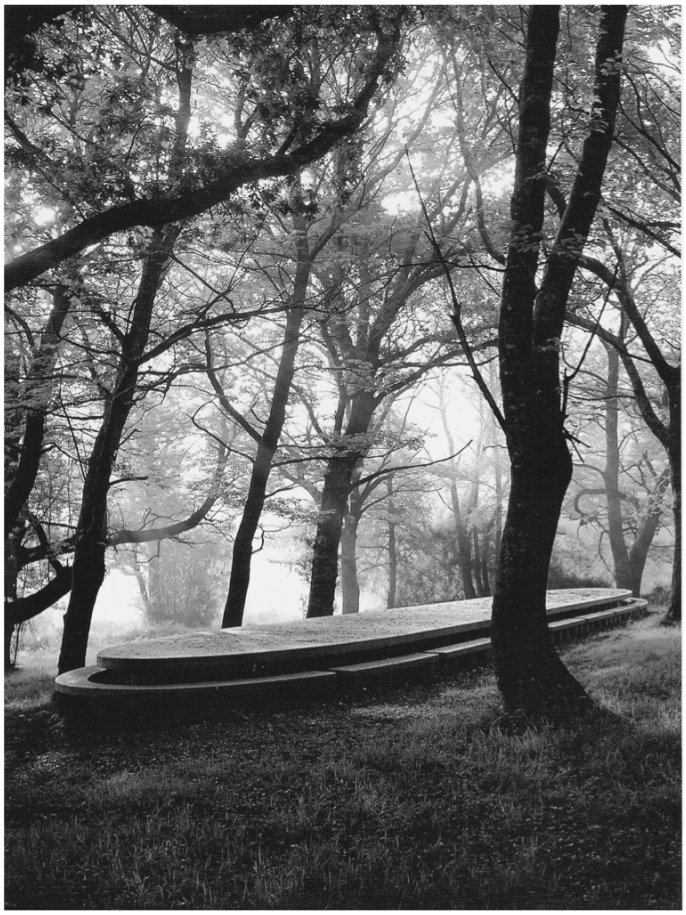


Fig. 187. Lalin. Carballeira de Lalin. César Portela, 2001

4. Quatro projectos de espaço público na construção da cidade portuguesa contemporânea: expansão, reconstrução, estruturação, excepção,



Fig. 188. Área Metropolitana do Porto. Transformação urbana 1970-2000

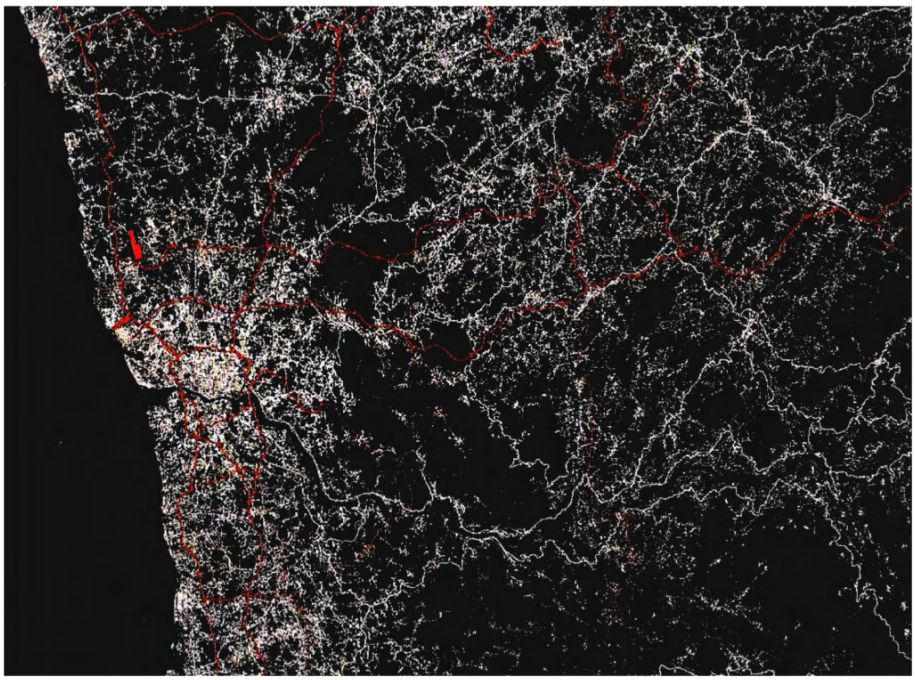


Fig. 189. Área Metropolitana do Porto. Edificado e vias principais em 2006

4.1 O espaço público no contexto da cidade portuguesa contemporânea: enquadramento identificação e justificação dos casos de estudo

A cidade portuguesa contemporânea: enquadramento

"*Desaparece o passeio, quebram-se as continuidades e a fluidez da mobilidade pedonal, perde-se a percepção da cidade vista como um todo; (...) Na cidade-estrada amontoam-se os conflitos entre usos e tráfegos, sucedem-se contínuos construídos, aberturas, aproximações e distanciamentos dos edifícios, afunilamentos, cruzamentos com vias que, lateralmente, dão acesso a outros conjuntos edificados que se encerram na sua morfologia ou se vão dissolvendo em gradientes de maior ou menor densidade, variedade tipológica, usos e funções. Na urbanização difusa, a "poeira urbana" espalha-se sem sentido aparente, quebrando as velhas dicotomias entre cidade e campo, entre urbano e rural*"[1].

Devido ao alastramento fragmentado e descontínuo da mancha urbanizada (sob diferentes formas e graus de intensidade distintos), as cidades portuguesas viram nas últimas três décadas a sua condição urbana profundamente alterada, revelando-nos lógicas e modelos de desenvolvimento e urbanização muito diferentes daquelas que estão na base de urbanização do nosso território, tendo como resultado mais visível a desconfiguração e alteração da paisagem urbana e do território em redor dos principais centros urbanos[2].

De tradição e caracterização fundamentalmente rural, com Lisboa e Porto como os dois pólos urbanos destacados a Sul e a Norte, o nosso país passou a definir-se a partir de uma base de ocupação mais extensiva e relativamente indiferenciada (sobretudo ao longo de uma faixa litoral situada entre estes dois pontos), onde, de uma forma geral, concordamos que apenas excepcionalmente é possível vislumbrar momentos de ordem e de coerência na organização dos seus aglomerados urbanos[3].

---

[1] Álvaro Domingues, "Cidade e Democracia. Os anos da Mudança", in *Cidade e democracia: 30 anos de transformação urbana em Portugal*, (Álvaro Domingues, coord.), Lisboa: Argumentum, 2006, p. 37.

[2] Para uma compreensão aprofundada das alterações que as cidades portuguesas (em particular as de média dimensão) sofreram no período que sucedeu ao 25 de Abril de 1974, ver: *Cidade e democracia: 30 anos de transformação urbana em Portugal*, (Álvaro Domingues, coord.), Lisboa: Argumentum, 2006.

[3] Importa salientar que a percepção desta falta de ordem e coerência na organização do espaço urbano português não resulta exclusivamente das transformações mais recentes que o nosso território sofreu. Como refere Teresa Barata Salgueiro é depois da Segunda Guerra Mundial que o movimento de *suburbanização* adquire maior vigor em Portugal, invadindo outras áreas: "*Grande parte do crescimento suburbano alicerçou-se em núcleos de povoamento pré-existente que, progressivamente, se viram cercados de edifícios novos (...) frutos de iniciativas, de pequena dimensão, a construção progredia e, com ela, ia aumentando continuamente a população. Na segunda metade dos anos sessenta, fazem entrada na região de Lisboa os grandes promotores imobiliários responsáveis por urbanizações de grande dimensão*". Teresa Barata Salgueiro, *A cidade em Portugal : uma geografia urbana*, Porto: Afrontamento, 1992, p. 201.
O impacto desta urbanização mais disseminada leva a que, já em 1962, Fernando Távora afirmasse: "*Todos os que se debruçam sobre o panorama actual português e a uma escala nacional, são concordes em reconhecer a desarmonia e o desequilíbrio que ele apresenta ao verificarem no seu conjunto a existência de zonas em intenso desenvolvimento, mais ou menos ordenado, zonas paralisadas, zonas em decadência contínua*." Fernando Távora, *Da organização do espaço*, Porto: ESBAP, 1982, p. 61. Fernando Távora é igualmente explícito quanto aos problemas que a disciplina do urbanismo enfrenta à época e quanto à

A forte *pulsão urbanizadora* a que assistimos nas últimas três décadas (protagonizada particularmente pelo sector imobiliário privado, com ou sem base especulativa - e sem um controlo eficaz e efectivo por parte das administrações locais) coincide, como se sabe, com um período de vigor económico no nosso país, que beneficia da entrada massiva de fundos da Comunidade Europeia, que permitem a realização de obras públicas e equipamentos, designadamente, de infra-estruturas rodoviárias, cujo impacto se faz sentir de forma evidente na morfologia urbana e no tamanho dos nossos centros urbanos mais importantes.

Este processo está simultaneamente marcado pela especialização funcional e mobilidade geográfica, pela terciarização e internacionalização da economia e pelo aparecimento de redes de fluxos diversificados que também detectamos na maioria das cidades europeias, com a consequente reconfiguração dos sistemas urbanos e das suas morfologias.

No caso português, como refere Álvaro Domingues, a construção de infra-estruturas e o desenvolvimento de sistemas e tecnologias da mobilidade (colmatando, de facto, deficiências existentes na articulação intra-territorial[4]), constituem, justamente, o principal elemento de ruptura com a lógica de crescimento e da formação dos padrões de aglomeração da cidade histórica. Porém, projectadas segundo lógicas estritamente funcionais, e não levando em linha de conta a sua articulação com as realidades físicas locais[5] (topografia, morfologia e escala urbana), estas mesmas infra-estruturas potenciaram o aparecimento de uma urbanização extensiva de carácter espontâneo, desigualmente polarizado, onde o seu traçado desempenha o principal papel estruturador da nova geografia[6].

Perante estas tendências gerais de transformação, constatamos, no entanto, que os fenómenos de expansão e de fragmentação dos aglomerados urbanos têm consequências distintas no contexto

---

debilidade que a sua prática apresenta face às dinâmicas urbanas: *"Um ponto que importa focar é o que se refere aos limites das zonas atingidas pelos planos locais, pois acontece que, em certos sectores do país em maior desenvolvimento, nem sempre o limite administrativo ou estabelecido para o respectivo plano, coincide com o limite da expansão provável e dá-se o caso, muito comum, de não se encontrarem assim planeadas - nem mesmo a uma escala regional, o que já de si, aliás seria insuficiente - zonas de grande potencialidade urbanística, pelo facto de estarem situadas fora dos limites convencionais ou legais do aglomerado. Acontece assim que, enquanto dentro da área planeada a ocupação do espaço pode obedecer a determinado critério, bom ou mau, em áreas próximas dela e por vezes de maior significado para a expansão - e podem sê-lo até pelo facto de não estarem planeadas - esta faz-se sem qualquer critério, envolvendo-se por vezes o núcleo central por uma periferia caótica. O caso é já mais comum do que à primeira vista pode parecer, tende a agravar-se por razões conhecidas e reveste-se de aspectos muito graves pois que esse processo de delapidação progressiva dos espaços urbanos periféricos constitui uma doença que, praticamente não tem cura*". Fernando Távora, *Da organização do espaço*, Porto: ESBAP, 1982, p. 65.

[4] Como é sabido, após a adesão Portugal à União Europeia (que ocorreu em 1986) e em particular na década de 90, Portugal conheceu um surto de infra-estruturação que a maioria dos países europeus conheceu no período de reconstrução do Segundo Pós-Guerra.

[5] Refira-se que muitas destas obras, desprovidas de uma estratégia urbanística, foram projectadas e realizadas sob a responsabilidade de organismos tutelados pelo Estado Central (designadamente pela Junta Autónoma das Estradas e pelas Estradas de Portugal), sem a devida articulação com as estruturas de âmbito local, facilitando a tomada de muitas decisões de forma menos ponderada.

[6] Álvaro Domingues, "Cidade e Democracia. Os anos da Mudança", in *Cidade e democracia: 30 anos de transformação urbana em Portugal*, (Álvaro Domingues, coord.), Lisboa: Argumentum, 2006, p. 19.

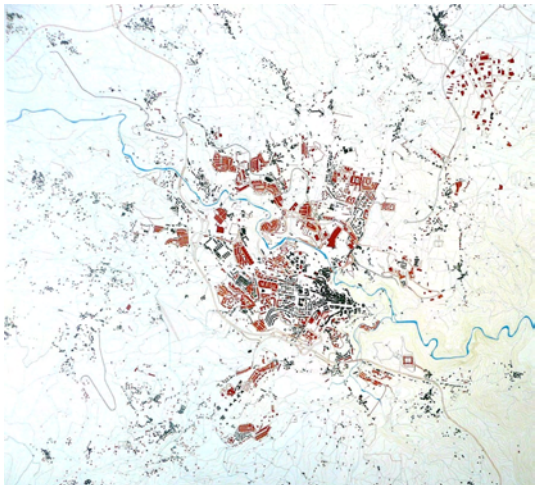


Fig. 190. Vila Real. Transformação urbana (edificado em 1980 e 2004)

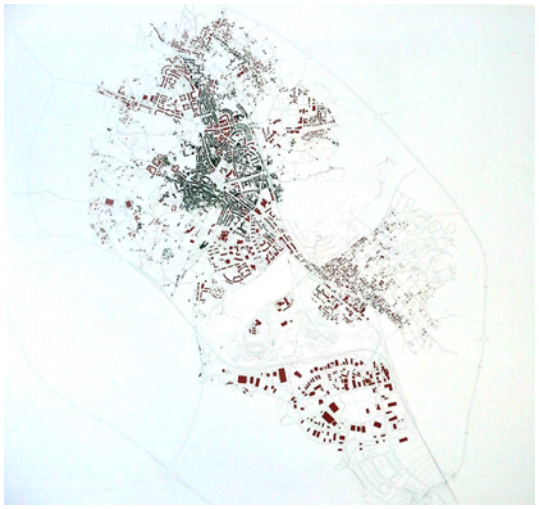


Fig. 191. Castelo Branco. Transformação urbana (edificado em 1970 e 2004)

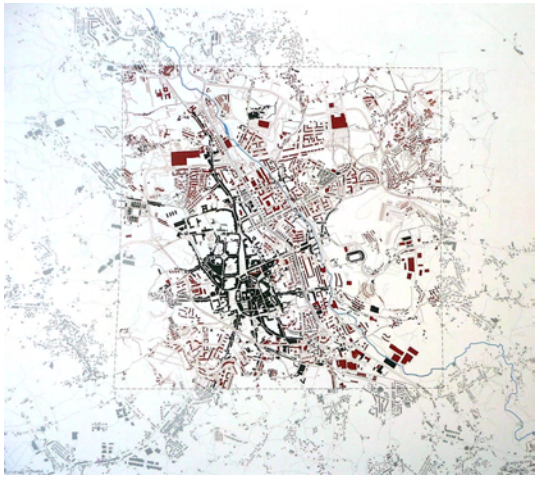


Fig. 192. Braga. Transformação urbana (edificado em 1970 e 1995)



Fig. 193. Braga. Maximinos. Estação e Avenida António Macedo



Fig. 194. Leiria. Nó da Estrada Nacional 109 com o IC2



Fig. 195. Área Metropolitana de Lisboa. Viaduto da CREL

territorial português[7], assistindo-se ao reforço de uma urbanização mais difusa, de carácter extensivo, ao longo da faixa litoral entre Viana do Castelo e Setúbal, de onde se destacam as áreas metropolitanas de Lisboa (AML) e do Porto (AMP), onde se evidenciam e se amplificam muitas das consequências que a referida *pulsão urbanizadora* gerou[8].

Como observa Álvaro Domingues, a interacção destes factores origina "*processos de centrifugação*", observáveis nas cartografias das novas formas urbanas, que se traduzem no surgimento de inúmeras frentes de urbanização e infra-estruturação do território (com destaque para novos sistemas rodoviários arteriais - circulares urbanas, radiais, vias de acesso a auto-estradas, etc.), cujos traçados, frequentemente desligados de qualquer política urbanística, criaram novos embriões de polaridade[9]. Consequentemente, acrescenta este autor "(...) *desfez-se, assim, o monopólio de aglomeração funcional da cidade antiga, multiplicaram-se as escolhas e as tipologias de habitação, dispersaram-se as funções e emprego ao longo de estradas ou reagrupamentos funcionais junto de nós estratégicos. A cidade "lenta" e compacta, de limites mais ou menos precisos e mono-cêntrica, vive agora numa relação dinâmica com uma outra cidade/território urbanizado construído por um padrão desigual de compactação e dispersão*"[10].

Provavelmente, um dos mais visíveis e importantes efeitos que se processa no âmbito destas transformações, está ligado ao surgimento de *novas centralidades*[11] e de grandes áreas não construídas que, de forma mais ou menos espontânea, se foram formando em torno dos principais aglomerados urbanos. Estas últimas constituem sem dúvida uma "nova categoria" de espaços abertos, que se diferencia claramente dos "vazios tradicionais" - traduzidos em espaços públicos como a praça, a rua e o jardim - e que, pela sua dimensão, configuração e carácter indefinido, se assumem, em muitos casos, como as sobras que retiram a leitura de continuidade ou de conjunto à

---

[7] Consequentemente, assistimos a um desenvolvimento assimétrico do sistema urbano nacional, onde se detectam diferentes padrões de urbanização e das formas urbanas, bem como da distribuição da população. Seguindo Álvaro Domingues, os actuais padrões de urbanização do nosso território podem ser esquematicamente agrupados em três tipos distintos. Um primeiro tipo corresponde às Conurbações Metropolitanas de Lisboa e do Porto; um segundo tipo pode ser identificado como Conurbações não Metropolitanas (áreas de urbanização difusa com uma estrutura policêntrica no Norte Litoral, Centro e Algarve) e as cidades pequenas e médias situadas em regiões marcadas por dinâmicas económicas e demográficas fortemente regressivas. Álvaro Domingues, "Cidade e Democracia. Os anos da Mudança", in *Cidade e democracia: 30 anos de transformação urbana em Portugal*, (Álvaro Domingues, coord.), Lisboa: Argumentum, 2006, p. 50.

[8] Assistimos assim, de forma particular e incisiva, sobretudo nestes dois casos, ao forte crescimento de áreas urbanas dormitório (com o progressivo esvaziamento e perda de população do seu núcleo central), consolidando o desenvolvimento de um modo de vida dependente do transporte privado. Simultaneamente, verificamos o aparecimento dos condomínios fechados, de parques industriais e empresariais e estabelecimentos comerciais de grande dimensão - *shopping centers* - que se traduzem de forma muito directa na organização e distribuição de bens e serviços, bem como nos hábitos de consumo e na forma como experimentamos a cidade.

[9] Álvaro Domingues, "Cidade e Democracia. Os anos da Mudança", in *Cidade e democracia: 30 anos de transformação urbana em Portugal*, (Álvaro Domingues, coord.), Lisboa: Argumentum, 2006, p. 19.

[10] Idem, ibidem, p. 20.

[11] Segundo Álvaro Domingues as novas centralidades definem-se como "*pontos de ancoragem"* e estruturadores do novo território urbanizado que *"consubstanciam padrões de localização das novas formas de produzir, distribuir e consumir"*. idem, ibidem p. 34.

cidade (ao não permitirem a leitura dos seus limites e da sua unidade formal)[12].

A debilidade do desenho urbano e o défice de regulação urbanística

"(...) *o ´aquecimento` e a complexificação do mercado imobiliário de habitação constituem, porventura, umas das faces territorialmente mais visíveis desta evolução, desde as formas mais canónicas de urbanização, aos loteamentos de habitação colectiva, à generalização da procura de casas em lote próprio. Se a isto tudo juntarmos o défice de regulação urbanística que marca a realidade portuguesa, facilmente se compreende a diversidade de padrões de povoamento que caracterizam a urbanização recente e o tipo de conflitos que habitualmente lhe estão associados: gasto excessivo de solo, fragmentação e descontinuidade do tecido construído, rarefacção da densidade, défice de infra-estruturação e de desenho urbano, predação de recursos ambientais e paisagísticos, gastos de energia, etc.* (...)"[13].

Se, como atrás referimos, as recentes e profundas transformações que podemos observar na cidade portuguesa podem ser enquadradas à luz de uma nova condição urbana comum à maioria dos países europeus, temos de reconhecer que, no caso português, outros factores ligados aos instrumentos de planeamento urbanístico foram decisivos para o rumo que estas transformações acabaram por assumir.

A maioria dos autores converge assim na ideia de que, entre os múltiplos factores que estão na base da transformação profunda do território e das cidades portuguesas verificada nas últimas três décadas, um dos mais decisivos terá sido a ausência ou deficiência de regulação urbanística, acompanhada de uma alteração do papel do estado central e local na construção da cidade[14].

---

[12] Como refere Álvaro Domingues, o carácter não definido ou não codificado dos vazios residuais e de outros espaços associados aos novos traçados de infra-estruturas rodoviárias arteriais (projectados segundo critérios que decorrem da velocidade, da segurança, e de métricas e hierarquias funcionais rígidas e pré-definidas), determinam uma mudança de paradigma, onde o esquema formal e mental, que associamos à definição e caracterização dos vazios da cidade canónica, perde o sentido: "*Os vazios de construção não são só constituídos por resíduos de solo deixados entre loteamentos ou entre a construção dispersa. Para além destes (...) existem manchas e corredores contínuos desenhados por retalhos de campos, de vales, de colinas ou linhas festo. Estas unidades de paisagem, mais ou menos transformadas pela infra-estrutura viária que dá sentido ao povoamento, não podem apenas ser definidas por oposição à construção; possuem qualidades e potencialidades próprias ("naturais" e culturais, incluindo a carga simbólica que daí deriva) que devem ser apreendidas no contexto da descontinuidade formal e do estilhaçar do espaço urbano emergente*.". Álvaro Domingues, "Cidade e Democracia. Os anos da Mudança", in *Cidade e democracia: 30 anos de transformação urbana em Portugal*, (Álvaro Domingues, coord.), Lisboa: Argumentum, 2006, p. 38.

[13] Idem, ibidem, p. 21.

[14] Como é sabido, é sobretudo no século XX que se assiste à afirmação de um controlo mais sistemático sobre os processos de planeamento da cidade portuguesa. Em 1865 é criada a figura do Plano Geral de Melhoramentos, que dará origem aos primeiros planos em 1903 e 1915 (relativos às cidades de Lisboa e Porto). Só na década de 30 (a partir de 1934), com Duarte Pacheco, se dá início ao crescimento planeado dos aglomerados portugueses, acompanhado da realização de uma quantidade muito apreciável de planos. Foi também relevante a partir da década de 30 (em especial nas cidades de Lisboa e do Porto), o papel do Estado no controlo do crescimento urbano mediante a promoção de diversos programas de habitação (controlando todas as fases do processo de urbanização e construção, desde o desenho urbano ao projecto de arquitectura). Estes programas deram origem aos Bairros das Casas Económicas na década de 30, aos Bairros de Renda Económica da década de 40 e prolongaram-se até à década de 70 com os bairros do SAAL.

Esta circunstância pode ser observada na progressiva "demissão" do papel do Estado enquanto promotor, regulador e licenciador que, no caso português, a maioria dos autores associa à entrada em vigor do primeiro diploma regulamentador das operações de loteamento em 1965 – Decreto-Lei nº 46 673 de 29 de Novembro de 1985 (que conduziu, genericamente, à "privatização do planeamento" que, na maioria dos casos, retiram coerência e credibilidade às funções reguladoras que o Estado passou a assumir).

Com a produção da cidade em grande parte "entregue" à iniciativa privada desde os finais da década de sessenta[15], é comum afirmar-se que, desde os anos cinquenta, se perdeu a cultura do planeamento e do desenho urbano (e que deixámos de conseguir reconhecer exemplos de expansões de cidade com a qualidade dos bairros realizados por iniciativa camarária nas décadas anteriores), tornando-se aquele cada vez mais abstracto no *zonamento* e mais flexível às iniciativas dos agentes privados[16]:

"As próprias intervenções públicas directas associam-se às privadas, fragmentando-se o desenho urbano face à força negocial que adquirem os múltiplos promotores. A concepção "racionalista" do ambiente e estrutura urbana não tem mais instrumentos fortes para assegurar a unidade e a continuidade da forma urbana quando os "actores" se diversificam e multiplicam. As extensões e renovações urbanas surgem como mantas de retalhos - não só de feitios arquitectónicos, como também dos próprios conceitos de espaço urbano, justapondo-se com frequência traços de tipologias edificadas a espaços adjacentes, funcional e culturalmente divergentes, senão opostos"[17].

Sobre a importância e as consequências do processo de elaboração dos planos desencadeado por Duarte Pacheco como instrumentos orientadores da transformação dos mais importantes aglomerados do país, ver: Margarida Souza Lôbo, *Duas décadas de Planos de Urbanização em Portugal (1934-1954)*, Dissertação de doutoramento em arquitectura apresentado à Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa, 1993.

[15] Apesar da entrada em vigor deste decreto-lei em 1965, constata-se que, face à incapacidade do Estado Central garantir a execução de planos para todos os aglomerados em expansão, grande parte do crescimento urbano realizado nas décadas anteriores se fazia já à margem dos processos institucionais, na medida em que, perante as necessidades de áreas para crescimento, a Administração Central permitia que os particulares a substituíssem, promovendo loteamentos "tecnicamente clandestinos", que passaram a ser legalmente aceites a partir de 1965. Paulo V. Dias Correia, *Políticas de Solos no planeamento municipal*, Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1993, p. 202, 203.

Não será portanto de estranhar que, designadamente nos núcleos urbanos de maior dimensão, se tenha assistido a processos de parcelamento e edificação inteiramente marginais, dando origem a inúmeros bairros clandestinos e de barracas, que conhecem um grande impulso nas décadas de 70 e 80, estimando-se em 42% o número total de fogos construídos em Portugal na década de 80 (Soares, Ferreira e Guerra, 1985: 69,73, citados Paulo V. Dias Correia, *Políticas de Solos no planeamento municipal*, Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1993, p. 202).

[16] Nuno Portas, "Planeamento Urbano: Morte e Transfiguração" in *Arquitectura(s): teoria e desenho, investigação e projecto*. Porto: Faup publicações, 2005, p. 54.

[17] idem, ibidem, p. 54.

No caso português, o quadro descrito por Nuno Portas tende a agravar-se, na medida em que, como refere Pedro Bingre, ao fazer-se da privatização dos loteamentos e das mais-valias imobiliárias o estribo da política nacional da solos, abriu-se espaço a quatro décadas de "(...) *assalto especulativo ao território nacional, cartelizando a economia imobiliária do país e transformando o planeamento urbanístico num mero exercício de retórica jurídico-administrativa*". Pedro Bingre, "1965: O ano da morte do Urbanismo Português", *JA*, nº 232 (Julho-Setembro 2008), p. 18.



Fig. 196. Amadora. *Novas urbanizações*



Fig. 197. Braga. Entrada Sul



Fig. 198. Vila Real. Urbanização junto à *Circular Urbana*



Fig. 199. Figueira da Foz. Loteamentos em Tavarede



Fig. 200. Área Metropolitana de Lisboa. *Bela Vista* (Odivelas)



Fig. 201. Castelo Branco. Zona Industrial

Além do efeito já de si nefasto, *de ter permitido especular sobre os solos periurbanos*, a privatização dos loteamentos[18] reduziu de forma drástica a coerência e articulação entre as diferentes partes da cidade, cingindo-se, na maioria dos casos de forma burocrática e sem uma perspectiva de conjunto, à criação de novos sectores urbanos onde o desenho da rede viária, dos espaços livres e arborizados (assim como das zonas de estacionamento e de cedência de terreno para equipamento urbano) se submetem inevitavelmente à maximização das volumetrias, concentrando os seus esforços na obtenção de mais valias.

Ou seja, num cenário onde os interesses privados se sobrepõem ao interesse público, e onde a ocupação do território se realiza visando o seu maior rendimento (privilegiando portanto as áreas destinadas à edificação privada em detrimento das áreas a ceder à autarquia e não acautelando o dimensionamento das redes de infra-estruturas e equipamentos), em geral, ao desenho urbano e ao tratamento do espaço público é conferido um tratamento secundário, concebido numa óptica do curto prazo, desprovido de uma visão de conjunto da cidade.

Neste contexto, as infra-estruturas e os espaços públicos, em geral constituídos por vias de carácter rudimentar, foram sendo progressivamente completadas e melhoradas (em alguns casos por iniciativa ou com o apoio das autarquias, no âmbito de processos de legalização), ainda que fortemente condicionadas pela exiguidade de áreas e falta de coerência com que haviam sido previstos.

A este quadro, que podemos ver replicado por todo o país a partir da segunda metade do século XX, soma-se a escassez de solos públicos (que permita dar resposta à necessidade de construção equipamentos e habitação colectiva de iniciativa pública), e que ajude a equilibrar a tendência crescente que se verifica na construção do território por parte da iniciativa privada. Por outro lado, é unanimemente reconhecido que, mesmo a partir da década de 90, momento em que passámos a ter a um enquadramento mais rigoroso de intervenção e gestão urbanística (designadamente quando foi adoptado o PDM como instrumento generalizado e obrigatório de planeamento), em muitos casos (por razões várias), assistiu-se por parte da administração local à deslegitimação ou enfraquecimento de alguns instrumentos de planeamento em virtude do grau de determinação que alguns destes instrumentos impõem relativamente ao desenho da cidade[19].

---

[18] Sobre as implicações da política de solos e da economia imobiliária no desenho da cidade portuguesa ver: Pedro Bingre, " 1965: O ano da morte do Urbanismo Português", *JA*, nº 232, p. 18-21.

[19] O argumento invocado passa, na maioria dos casos, pela alegada falta de operatividade demonstrada pelo Plano de Pormenor, que (do ponto de vista de alguns dos actores inquiridos num estudo coordenado por Manuel Fernandes de Sá) só será operativo "(...)*se existir ou se permitir criar capacidade de investimento no local a curto prazo. Caso contrário arrisca-se a tornar-se num instrumento de ´congelação da área` por ele abrangida*." Manuel Fernandes de Sá, "Planos operativos de escala intermédia - caracterização técnica e arquitectónica" in *Sociedade e Território,* nº 33 (Fevereiro de 2002), p. 52.

Esta posição de algum cepticismo relativamente aos Planos de Pormenor, também é expressa por Nuno Portas, que questiona o seu grau de operatividade e a sua utilização generalizada, quando não estão criadas as condições de programação e não existem agentes promotores para a sua efectivação, ou sequer definições quanto à distribuição dos encargos de urbanização. Nuno Portas, "Urbanismo e Ordenamento do Território: Balanço dos Anos 1970-2000" (Entrevista por António Fonseca Ferreira), *Arquitectura(s): teoria e desenho, investigação e projecto*, Porto: Faup Publicações, 2005, p. 298.



Fig. 202. Anteplano de Urbanização de Leiria. Lima Franco, 1948

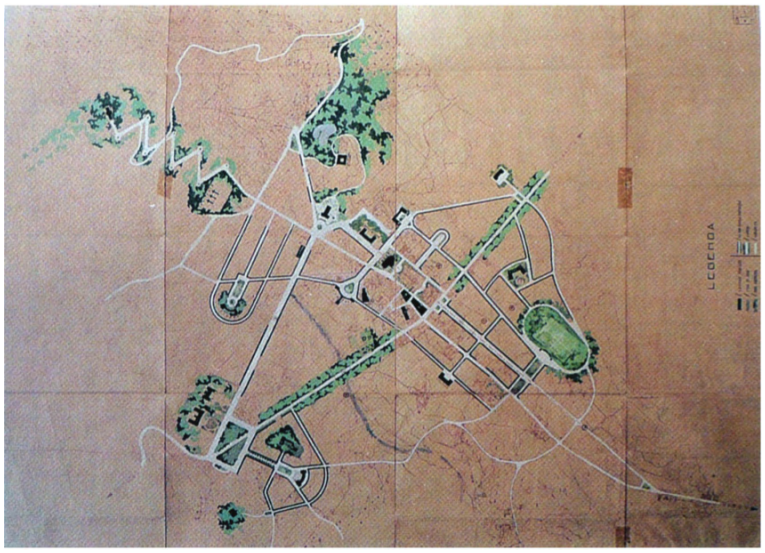


Fig. 203. Anteplano de Urbanização de Felgueiras. Januário Godinho, 1945

Preferiu-se assim, em muitas situações, a utilização de uma regulamentação abstracta e genérica, em detrimento de planos desenhados como o Plano de Pormenor que, como se sabe, se considera o instrumento privilegiado para estabelecer regras sobre a implantação das infra-estruturas, o desenho dos espaços públicos de utilização colectiva, a forma da edificação e a localização ou inserção urbanística dos equipamentos de utilização colectiva[20].

A estas dúvidas levantadas relativamente à adopção de figuras de plano mais desenhadas e vinculativas do ponto de vista do seu desenho urbano, soma-se a "falta" de objectivos políticos e descoordenação na gestão urbanística entre as diferentes entidades e os serviços públicos envolvidos no desenho da cidade e do território (e o pouco rigor com que, na maioria dos casos é desempenhada a sua actuação conjunta)[21].

Estes factores, conjuntamente com a ausência de uma cultura e de uma prática consistente do "planeamento" urbanístico, ajudam a explicar o alastramento disperso, desconexo e avassalador da mancha urbanizada (sem um estrutura que se entenda para além das estradas em que se apoia), a escassez ou mesmo ausência de espaços públicos qualificados e estruturadores nas novas expansões urbanas, o rompimento dos equilíbrios ecológicos, etc.[22].

Este diagnóstico crítico (que resulta, como vimos, de acumulação de défices vários ao longo de décadas) leva-nos a reconhecer, com alguma nostalgia, que os exemplos mais consistentes do urbanismo português do século XX remontem à primeira metade do século XX e que os bairros mais equilibrados e mais qualificados do ponto de vista dos seus espaços públicos sejam os que resultam da iniciativa pública. Contudo, devemos reconhecer que, com maior ou menor sucesso, a

---

[20] Estamos de acordo com Fernando Gonçalves e João Bento quando reconhecem que, ao contrário de um plano de pormenor (que obriga os cidadãos mas também lhes confere uma maior autonomia face à administração pública), "(...) *um regulamento dificilmente ultrapassa o horizonte de normas relativamente gerais e abstractas,* (...) *constituindo um modo expedito e barato de disciplinar a presença de construções na paisagem* (...)". Fernando Gonçalves, João Bento, "Politica sem arquitectura, território sem memória", *JA,* nº 232 (Julho-Setembro 2008), p. 22-25.

[21] O diagnóstico realizado por Manuel Fernandes de Sá é claro relativamente ao que acabámos de afirmar: "(...) *este estudo denunciou a existência de alguma debilidade na definição programática do planeamento e na encomenda de planos (...) relacionada com a ausência de objectivos políticos claros de transformação da cidade*."; (...) *a encomenda e elaboração de Planos está, na generalidade dos casos, associada à pressão urbanística observada (...) são, frequentemente, elaborados na perspectiva de se constituírem como formas de regulação de áreas cuja transformação é previsível, dada a dinâmica demonstrada pelo sector privado*."

"*Alguns dos constrangimentos que estiveram associados ao desenrolar deste processo de elaboração de planos estão relacionados com a ausência de tradição de planeamento, a falta de equipas técnicas preparadas para a elaboração simultânea de cerca de 300 planos directores municipais*".

"(...) *alguns planos directores municipais revelam falhas ao nível da regulamentação proposta. Nalguns casos, os regulamentos dos planos não foram devidamente testados antes de serem postos em prática, o que originou a sua confrontação directa com a realidade da gestão urbanística (...) Estas falhas e faltas de rigor fazem transparecer por vezes alguma incoerência nas decisões de planeamento, o que origina faltas de credibilidade no seu exercício*." Manuel Fernandes de Sá, "Planos operativos de escala intermédia - caracterização técnica e arquitectónica" in *Sociedade e Território,* nº 33 (Fevereiro de 2002), p. 50, 51.

[22] Não podemos deixar de referir que, para o diagnóstico que acabamos de traçar para a cidade e território portugueses, muito terão certamente contribuído uma serie de opções estratégicas adoptadas a partir dos anos 80, ligadas ao modelo de económico e territorial seguido, com destaque para o "desinvestimento" no sector produtivo (em especial do sector agrícola, com a consequente desvalorização e abandono da terra), a adopção da indústria da construção civil como motor de desenvolvimento do país, o investimento produtivo e infra-estruturação prioritária do litoral do país e a opção pelo transporte rodoviário em desfavor do comboio e do transporte público em geral.



Fig. 204. Planta das intervenções no espaço público no Centro histórico de Guimarães entre 1983 e 2006



Fig. 205. Plano de Urbanização do Recinto da Expo 98 e Zona Envolvente. Planta da fase *Pós-Expo 98*



Fig. 206. Fotografia aérea da Zona Envolvente ao Recinto da Expo 98. Situação actual

partir da década de 90, coincidindo com a implementação de diversas políticas urbanas apoiadas financeiramente pela União Europeia[23], a maioria das administrações locais procurou estancar e atenuar o impacto dos processos *urbanizadores* anteriormente referidos, "catastróficos" em grande parte dos casos, com consequências quer nas novas partes da cidade, quer nas suas partes consolidadas[24].

O espaço público na (re)construção da cidade portuguesa recente

A progressiva resolução de problemas básicos e a consciencialização, por parte dos cidadãos e das autoridades, dos *problemas* causados à cidade e ao território português, abriu no entanto espaço (por vezes apenas mediático) para o reconhecimento dos problemas da qualidade urbana e arquitectónica na cidade, ligados à valorização do espaço público[25].

Com efeito, foi apenas na última década, após a realização da Exposição Mundial de 1998 (Expo 98) em Lisboa e com a criação do Programa Polis em 1999[26], que ganharam visibilidade a requalificação urbana e a valorização ambiental das cidades, fortemente ancoradas na requalificação do espaço público[27].

---

[23] Foram muitos e variados os programas e as políticas urbanas entretanto implementados, orientados à requalificação e ao planeamento mais sistemático e integrado da cidade e do território portugueses. Um dos primeiros programas diz respeito à recuperação de áreas degradadas (Programa de Recuperação de Áreas Urbanas Degradadas,PRAUD, 1988), a que se segue o Programa Especial de Realojamento (PER, 1993). Correspondendo à implementação do II Quadro Comunitário de apoio da União Europeia, em 1994, é criado o programa PROSIURB, desenvolvido com o objectivo de desenvolver os centros estratégicos na organização do território nacional, a que se segue o programa URBAN (1995), destinado a apoiar a revitalização e a requalificação de áreas urbanas degradadas das áreas metropolitanas, o REHABITA (1996) e o RECRIA (1999) destinados à recuperação e beneficiação de imóveis em zonas urbanas históricas.

[24] As respostas aos efeitos, em geral violentos, que os processos de urbanização das décadas de 70 e 80 geraram, revelaram no entanto entendimentos distintos na forma como esta procura de equilíbrio e de reconquista de qualidade urbana foi conduzida. Se, por um lado, algumas acções pioneiras - como o projecto de requalificação da zona histórica de Guimarães (sob a responsabilidade do GTL) e outras acções de recuperação de centros históricos - dão visibilidade ao problema da requalificação urbana, por outro, assistimos noutros municípios, a *acções de força contrária*, que acompanharam as dinâmicas económicas que a promoção imobiliária e as grandes infra-estruturas geraram, continuando a assistir-se à urbanização do território português de forma violenta (sobretudo com programas de terciário e habitação de iniciativa privada, como podemos observar em municípios como Oeiras, Sintra, Cascais, Vila Nova de Gaia ou Braga).

[25] Certamente que em municípios onde os problemas de saneamento, por exemplo, ainda não se encontram hoje totalmente debelados (e onde o problema da falta de habitação e da proliferação de construções clandestinas designadamente de bairros degradados, só mais recentemente deixou de se sentir), a valorização, qualificação ou requalificação dos espaços públicos não foram colocadas desde logo no topo das listas de prioridades. Assim, se exceptuarmos as experiências levadas a cabo em Guimarães, Évora, Angra do Heroísmo, ainda na década de 80, são poucos os exemplos de intervenção urbana onde o espaço público tenha sido objecto de um tratamento de conjunto.

[26] Lançado em 1999 e dotado de uma gestão própria (tutelada à época pelo Ministério das Cidades, do Ordenamento do Território e do Ambiente), o Programa Polis (Programa Nacional de Requalificação Urbana e Valorização Ambiental das Cidades), adoptando a parceria com os municípios e com os privados como modelo de intervenção intensiva em sectores estratégicos, de acordo com objectivos urbanísticos bem definidos, constitui o primeiro programa que adopta a requalificação urbana e a valorização ambiental como um objectivo fundamental.

[27] Num âmbito distinto mas igualmente inserido num programa de intervenção urbana de carácter excepcional, devemos também mencionar o projecto de requalificação urbana desenvolvido no âmbito da Porto 2001 - Capital Europeia da Cultura, que em certa medida se constituiu igualmente como uma referência importante para os projectos subsequentes de requalificação de espaço público desenvolvidos em sectores de cidade consolidada, particularmente nas suas zonas históricas.



Fig. 207 e Fig. 208. Espaços públicos do Recinto da Expo 98

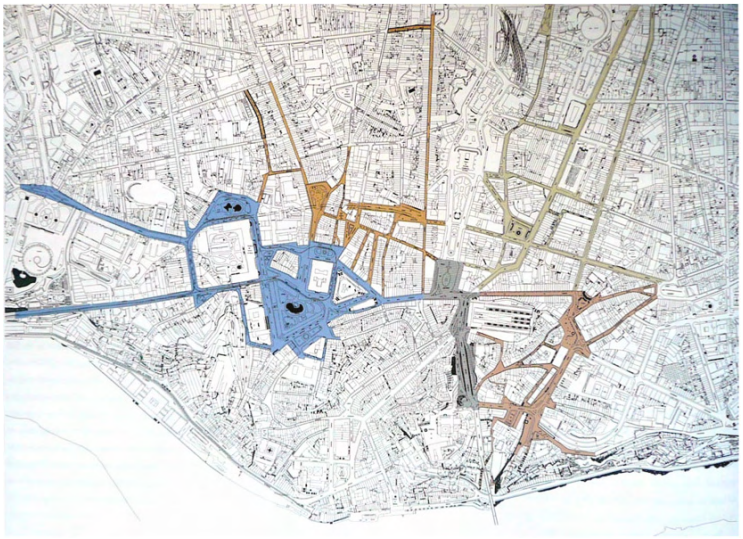


Fig. 209. Programa de requalificação urbana da Porto 2001. Planta das intervenções a promover

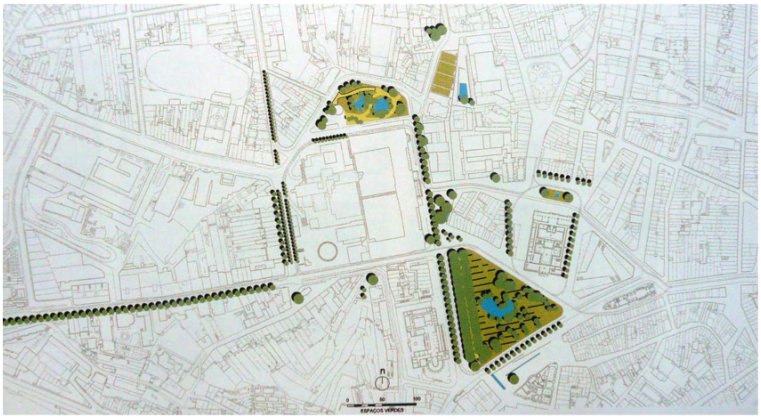


Fig. 210. Programa de requalificação urbana da Porto 2001.

Requalificação do espaço público na zona da Cordoaria

A visibilidade e o sucesso que experiências como a da Expo 98 alcançaram, estabelece um *standard de qualidade* (e de "imagem urbana") que marca, de forma clara e irreversível, muitos dos projectos de requalificação urbana subsequentes, que se desenvolveram em território português, constituindo-se como a referência (de *qualidade* e de *gestão*) para os projectos e programas de requalificação urbana que se seguiram, como se sabe, em grande parte ao abrigo do Programa Polis.

Com efeito, na área correspondente ao recinto Expo 98, podemos reconhecer um momento de inflexão importante, que se traduz na importância que a partir deste momento (sobretudo em termos da opinião pública) passa a ser dedicada ao desenho e à qualidade dos *espaços abertos*. O exemplo da Expo 98 vem, por outro lado, colocar em evidência a possibilidade de compatibilizar um projecto imobiliário com um projecto de um recinto de grandes dimensões para uma exposição, onde se reconhece uma estrutura ao espaço público, capaz de condicionar a implantação e o desenho do edificado e de constituir simultaneamente um espaço legível, hierarquizado e qualificado do ponto de vista dos componentes que o desenham.

Ao converter-se no *território do peão* (beneficiando da relação com o rio Tejo, e de uma quantidade significativa de espaços abertos simultaneamente bem definidos e bem caracterizados), o sector correspondente ao recinto da exposição transformou-se num espaço urbano de referência, usado intensamente, reflectindo os benefícios que podem resultar do investimento no espaço público, elevando este projecto urbano à categoria de *caso exemplar*.

É também neste registo que devem ser compreendidos os projectos que consubstanciaram o Programa Polis numa primeira fase. Considerados como 18 "intervenções exemplares", estes projectos remetem-nos claramente para um modelo de intervenção próximo ao da Expo 98, que havia, por sua vez, resultado de uma consideração próxima daquela utilizada em Barcelona nas décadas de 80 e 90. Ou seja, trata-se de projectos que afirmam a importância da participação do Estado Central enquanto coordenador dos agentes que intervêm na cidade e de políticas de planeamento e enquanto promotor de acções sectoriais a partir de um entendimento mais global da cidade, concentrando a sua atenção na criação e/ou requalificação intensiva de infra-estruturas e espaço público, bem como na construção de equipamentos colectivos.

Mas não podemos ignorar que programas ou projectos urbanos como a Expo 98, os projectos Polis ou aqueles ligados à organização de grandes eventos internacionais (como foi o caso do Plano das Antas realizado no âmbito da organização do Euro 2004 em Portugal ou mesmo da requalificação da Baixa do Porto ao abrigo da Porto 2001 Capital Europeia da Cultura), constituíram um mecanismo de intervenção de carácter intensivo e excepcional em zonas mais ou menos consolidadas, cujos resultados, embora sob alguns pontos de vista possam ser objecto de crítica, na maioria dos casos se traduziram num factor de valorização e estruturação dos sectores das cidades em causa. Já no que diz respeito à *intervenção mais corrente* no espaço público da cidade portuguesa, do nosso ponto de vista, a apreciação não será tão optimista. O aspecto que julgamos



Fig. 211. Castelo Branco. *O desenho do espaço público nas novas áreas de expansão*



Fig. 212. Barreiro. *O desenho do espaço público nas novas áreas de expansão*



Fig. 213. Maia. *O desenho do espaço público nas novas áreas de expansão*

importante reter é que, num ambiente de aceleradas mudanças, o espaço público "produzido" ou requalificado na última década em Portugal em zonas de transição ou expansão, tal como sucedeu um pouco por toda a Europa, espelha toda uma série de sintomas e de consequências, próprias de um processo em geral levado a cabo demasiado rápido e sem a devida ponderação quanto às consequências futuras de tais decisões.

As explicações para o relativo insucesso podem encontrar-se tanto dentro como fora do nosso âmbito disciplinar. Como já atrás observámos, alguns dos factores, de ordem mais geral, residem na relativa ineficácia, ausência ou utilização incorrecta dos instrumentos de planeamento. A visão parcial e a escassa cultura urbana de muitos técnicos, decisores e outros intervenientes no desenho do espaço público, a pressão dos calendários eleitorais (associada ao cumprimento de prazos impostos para a utilização de fundos estruturais e de outros programas de financiamento europeu para a requalificação urbana), constituíram, em muitas situações, obstáculos ao desenvolvimento consistente e equilibrado dos projectos, colocando consequentemente em causa os próprios resultados finais.

Por outro lado, no que diz respeito mais especificamente ao nosso campo disciplinar, o projecto e desenho do espaço público (tal como referimos na primeira parte deste trabalho) passaram a ser assumidos em muitas situações como um "campo de experimentação autónomo", onde, em muitos casos, a arbitrariedade, a incoerência e a ausência de critérios urbanísticos, morfológicos, formais e funcionais, têm sido a regra e não a excepção na construção da cidade portuguesa recente, constituindo-se como um dos factores para a fragilização da estrutura e do desenho da cidade e dos seus espaços públicos.

De entre este conjunto de *projectos correntes*, temos no entanto de estabelecer uma distinção entre as realizações de espaço público que resultam de uma visão mais integrada (ou seja, planeada) da cidade, e aquelas que resultam de intervenções pontuais sem uma visão estratégica e articulada.

Num primeiro grupo, podemos incluir algumas intervenções desenvolvidas pelas autarquias que, reconhecendo a importância estruturadora do espaço público e colectivo na cidade, implementaram projectos urbanos coerentes e articulados, pensados a médio e longo prazo (como ocorreu, por exemplo, em cidades como a Maia).

Num segundo grupo, podemos englobar toda uma serie de intervenções de pequena e média escala, onde de um modo geral, se exceptuarmos os projectos de requalificação de espaços públicos em zonas históricas (em muitos casos de "gosto duvidoso"), as intervenções em sectores menos consolidados - de transição ou de expansão – se resumem ao tratamento de rotundas, ao embelezamento do espaço urbano e à criação/dotação de espaços verdes, deixando a estruturação e caracterização do espaço público, nestas partes da cidade, dependente da maior ou menor atenção que é atribuída ao espaço público por parte dos loteamentos privados.

Neste conjunto de intervenções menos bem sucedidas, não pode deixar de ser referido um número



Fig. 214. Lisboa. Chelas. *O espaço público nas novas áreas de expansão*



Fig. 215. Guarda. Requalificação do espaço público na Av. Monsenhor Mendes do Carmo





Fig. 216 e Fig. 217. Lisboa. *Zona envolvente* do Parque das Nações (Passeio de Cantábrico e Av. D. João II)

O espaço público das novas áreas de expansão

significativo de projectos ligados à construção de novas infra-estruturas rodoviárias, que, "escapando" em geral ao controlo dos arquitectos, tem tido um impacto maioritariamente negativo na qualidade urbana e paisagística de novos sectores de cidade e consequentemente dos espaços públicos a eles associados.

É sobretudo a partir da análise destes últimos exemplos, que continuamos a associar as cidades portuguesas, no seu conjunto, a uma certa ideia de *desordem e ausência de qualidade urbanística*, cuja transformação parece basear-se em lógicas que colocam em causa a própria ideia e o significado de cidade, onde a intervenção na cidade a partir do espaço público se tem traduzido, na prática, pela sobreposição violenta e indiferenciada de modelos, escalas e propósitos muito diferentes (para não dizer antagónicos), criando e acumulando outro tipo de tensões e desequilíbrios.

Nesta perspectiva, podemos apontar exemplos recentes, que têm vindo a revelar-se oportunidades perdidas de regenerar alguns sectores de cidade, de estruturar novas expansões, de criar centralidades, de construir verdadeiros lugares públicos, ou seja, de redesenhar cidade. Referimo-nos a planos, projectos ou intervenções urbanas que se desenvolveram de forma isolada, sem uma perspectiva mais global de redesenho da cidade e do espaço público, como por exemplo, a urbanização do Vale de Chelas em Lisboa, a urbanização da zona envolvente ao recinto da Expo 98, a inserção urbana do Metro de superfície em Almada ou a urbanização do Nó da Arrábida em Vila Nova de Gaia. Poderíamos também referir intervenções de menor dimensão levadas a cabo em sectores vitais de cidades como Braga, Póvoa do Varzim, Vila Nova de Gaia ou Valongo, cujos resultados, não só não constituíram melhorias para as cidades em causa, como desqualificaram urbanisticamente os sectores em causa.

Em qualquer dos casos apontados, julgamos que a maior dificuldade, ou debilidade, na materialização do espaço público parece residir na incapacidade de sustentar decisões ao nível do desenho da cidade no *longo prazo*, no complexo jogo de relações de força e de pulverização dos centros de poder e de decisão que caracterizam hoje a gestão da cidade. Como refere Nuno Portas, num tempo em que, ao contrário do que sucedia no passado, vemos ampliadas as opções técnicas e os padrões culturais, parece estar em causa a ausência de consensos culturais e técnicos ou disciplinares relativamente aos modelos de edificação e do espaço público que devem sustentar a construção ou reconstrução da cidade (com reflexos, por exemplo, ao nível da relação entre traçado e edificação, decisiva, como sabemos, para a consistência do desenho urbano)[28].

Perante o cenário traçado anteriormente, de constante urbanização extensiva e desestruturada (sobretudo da franja litoral do nosso território), perante o *défice de urbanidade* das partes de cidade que vimos crescer ao longo das últimas décadas e perante a ausência de coerência, de beleza dos (novos) espaços urbanos, não podemos deixar de reconhecer como necessário e urgente,

[28] Nuno Portas, "Planeamento Urbano: Morte e Transfiguração" in *Arquitectura(s): teoria e desenho, investigação e projecto*. Porto: Faup publicações, 2005, p. 64, 65.

sobretudo questionar os objectivos, as metodologias e as práticas de projecto e de desenho urbano que nos permitam *pôr em prática* uma *reacção positiva ao problema da (re)construção do espaço público na cidade portuguesa contemporânea.*

De um modo geral, o enquadramento desta problemática tem colocado desde logo uma questão importante, que se prende com a dificuldade que constitui o confronto com uma realidade tão diversa e incaracterística como a da cidade portuguesa.
Como Álvaro Domingues observa, a dificuldade em abordar a questão da cidade portuguesa e dos seus espaços públicos está em muitos casos ligada à "dificuldade de aceitar" o processo de transformação "da cidade em urbano", criador de uma nova ordem urbana de escala territorial, que é comum a grande parte das cidades médias portuguesas, em especial nas conurbações descontínuas e extensivas que compõem as duas maiores áreas metropolitanas e as aglomerações urbanas do litoral português[29].

Olhando para a extensão e os padrões da urbanização gerados pelo crescimento recente das cidades portuguesas, é de facto inegável a transformação a que Álvaro Domingues se refere. Assim, apesar de compreendermos e concordarmos que, do ponto de vista da sua forma e da estrutura, as cidades portuguesas sofreram transformações (e que nos devem levar a lamentar uma perda generalizada da sua qualidade urbanística), julgamos que a questão sobre a qual será importante reflectir, se prende com as respostas que as disciplinas do desenho podem ainda dar, no sentido de restituir alguma coerência, estrutura e legibilidade aos sectores urbanos que resultaram das transformações urbanas ocorridas nas últimas décadas.
Ou seja, perante uma realidade urbana como aquela que apresenta a maioria das cidades portuguesas, a principal questão que julgamos importante colocar será: ainda é possível desenhar a Cidade? Tendo em conta a dificuldade de controlar na globalidade a sua forma e estrutura, como podemos ou devemos actuar? Que instrumentos temos à nossa disposição para o fazer? Qual o papel do espaço público num possível e desejável processo de redesenho da cidade?

Alguma investigação tem vindo a ser desenvolvida em torno deste problema. No âmbito da área disciplinar da arquitectura e do urbanismo, de forma mais ou menos sistemática, alguns autores

[29] Álvaro Domingues refere-se a estes novos territórios urbanizados designando-os como novas paisagens urbanas "(...) *formadas por padrões compósitos e instáveis e por isso, dissonantes face aos princípios convencionais da estabilidade, do sítio, do lugar, da contemplação, da veduta (...)*" (presentes em padrões de urbanização difusa presentes por exemplo na conurbação do noroeste peninsular). Álvaro Domingues, "Novas paisagens urbanas" in *JA*, nº 218-219 (Janeiro-Junho 2005), p. 268.
Na opinião de Álvaro Domingues, em virtude da "*explosão dos territórios urbanizados*" que caracterizam a condição contemporânea da cidade portuguesa, a interpretação desta realidade tem dado genericamente origem a um sentimento de nostalgia da perda da "boa-cidade". Julgamos no entanto que a interpretação desta realidade tem suscitado igualmente discursos mais eufóricos, que valorizam a cidade genérica, sem qualidades e sem forma como o único contraponto ao que Álvaro Domingues, seguindo Kevin Lynch, designa por "boa-cidade".

portugueses têm vindo a fornecer elementos novos, seja ao nível da compreensão dos processos de transformação da cidade, seja a um nível mais formal e propositivo (ligado à interpretação crítica do papel dos componentes físicos na construção da cidade e dos seus espaços públicos), apontando-nos alguns exemplos e pistas sobre onde e como actuar perante uma condição urbana com as especificidades da portuguesa[30].

De entre os estudos mais recentes, directamente ligados ao tema da construção do espaço público da cidade portuguesa contemporânea, um dos contributos teóricos que julgamos mais centrado na problemática que elegemos para o nosso trabalho é-nos apresentado por Nuno Portas, Álvaro Domingues e João Cabral em *Políticas Urbanas. Tendências, estratégias e oportunidades*. Uma parte deste estudo é dedicada, justamente, à compreensão de possíveis estratégias de intervenção na cidade a partir do espaço público/colectivo, procurando indagar (a partir da referência a exemplos concretos) novos papéis que este pode desempenhar em contextos urbanos mais indefinidos[31].

Também a I Trienal de Arquitectura de Lisboa (2007), subordinada ao tema dos *Vazios Urbanos*, constituiu um importante contributo para a definição ou confirmação de temas e problemas de projectos que estão directamente relacionados com a temática em questão. O debate gerado e os conteúdos de algumas exposições[32] realizadas no âmbito da I Trienal de Lisboa permitiram-nos realizar uma leitura panorâmica do modo como os diferentes municípios que constituem as Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto têm lidado, do ponto de vista do projecto, com a problemática dos "vazios urbanos", onde o projecto do espaço público se constitui, na maioria dos casos, como o principal componente de integração destes espaços com a cidade envolvente.

Num âmbito mais ligado à interpretação crítica da importância dos componentes arquitectónicos e físicos na construção da cidade e dos seus espaços públicos, Madalena Pinto da Silva, num recente estudo sobre a Praça na cidade portuguesa contemporânea[33], aponta-nos igualmente algumas pistas quanto ao modo como pode ser reequacionando o papel e a forma dos espaços públicos na cidade portuguesa, enquanto espaços fundadores de urbanidade (neste caso mais centrada na praça).

Neste estudo, Madalena Pinto da Silva sustenta que as "novas praças" (sob as actuais circunstâncias urbanas) podem continuar a representar um tema arquitectónico e urbano da maior importância, contribuindo para a clarificação da forma da cidade e do seu significado, bem como para a recuperação da sua identidade, defendendo a actualização do seu papel segundo um

---

[30] Para além de estudos mais directamente ligados ao nosso campo disciplinar, temos de reconhecer a importância de outros estudos, que se têm desenvolvido noutras áreas de conhecimento, sobretudo ligados à sociologia e à geografia, como aqueles desenvolvidos por Jorge Gaspar, Teresa Barata Salgueiro ou Álvaro Domingues.

[31] A este propósito julgamos pertinente, por exemplo, a valorização do espaço público/colectivo por parte deste estudo como elemento "*ligante das heterogeneidades e suporte dos novos mix"*, capaz de suportar a construção da continuidade entre a "*revitalização interior e a reurbanização exterior"* das cidades.

[32] Referimo-nos concretamente às Exposições "Programa Polis: Viver as cidades" e "Áreas Metropolitanas - Século XXI", que se centraram exclusivamente no contexto português.

[33] Madalena Pinto da Silva, *Forma e circunstância. A praça na cidade portuguesa contemporânea*. Dissertação de doutoramento em arquitectura apresentada à Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, 2009.

processo estrutural gerador referido a *genótipos*[34] - praça geográfica, estrutural e relacional - entendidos como elementos identificadores das características que esta autora considera mais importantes para o (re)entendimento da praça no actual contexto urbano.

Como já atrás afirmámos Nuno Portas, é também dos autores que de forma mais sistemática tem abordado (tomando ou não o caso português como âmbito de análise) o problema do planeamento directamente ligado à questão do espaço público na cidade portuguesa contemporânea. Em diferentes ocasiões o seu entendimento relativamente a esta problemática tem demonstrado a forte dependência que, na sua opinião, deve existir entre a estrutura do espaço público, entendida como traçado, e a forma da cidade.

Finalmente, temos de reconhecer a importância para o nosso estudo de autores como Manuel Fernandes de Sá, Manuel Salgado e Luís Bruno Soares que, sobretudo a partir da sua prática de projecto, nos oferecem reflexões porventura menos sistemáticas, mas igualmente sólidas e certeiras, sobre o modo de entender o espaço público no âmbito do projecto urbano no actual contexto urbano português.

O projecto do espaço público como problema: critérios para a selecção dos casos de estudo

Como observa de forma certeira Bernardo Secchi, "(...) *a imagem da cidade contemporânea é a de uma cidade que já existe, mas que está à espera de um projecto*"[35]. Carlos Martí, partilhando com Secchi a dificuldade que hoje experimentamos relativamente ao modo de interpretar e intervir na cidade actual, desenvolve esta ideia, sugerindo que o projecto constitui não apenas uma forma de *indagação sobre o sentido das coisas*, mas também um "*procedimento intelectual que nos permite operar sobre o mundo e ao mesmo tempo de o compreender*"[36].

O projecto, prossegue Martí, "(...) *é uma forma de conhecimento. Um conhecimento parcial, hipotético, submetido a verificações contínuas, mas um dos poucos que nos servem para penetrar num campo tão complexo e multiforme como o da cidade contemporânea. Isto é uma maneira de dizer que a cidade contemporânea se irá perfilando, à luz dos projectos que sobre ela sejamos capazes de formular* (...) *Alguns falam da cidade do futuro. Mas o interessante não é isso. Do que se trata é de dar forma reconhecível à cidade do presente a partir da análise e da interpretação que*

[34] Segundo a autora, cada um destes *genótipos*, constitui uma *espécie de material genético* que perspectiva as novas "(...) *relações da praça com o território e com a paisagem urbana, com o sistema viário e com o edificado, ora exaltando o valor da praça como elemento singular e autónomo, ora acentuando a sua intrínseca articulação com o sistema viário onde se insere e com os edifícios que o compõem*." Madalena Pinto da Silva, *Forma e circunstância. A praça na cidade portuguesa contemporânea*. Dissertação de doutoramento em arquitectura apresentada à Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, 2009, p. 339.

[35] Bernardo Secchi, *Prima lezioni di urbanistica*, Roma: Laterza, 2000, p. 164.

[36] Carlos Martí Aris, "Lugares Públicos", Conferência no Colégio de Arquitectos de Madrid em 26-04-2001, Edição policopiada do autor, p. 1.

Também Joan Busquets defende (a par do recurso a outros métodos de análise) a necessidade de valorizar o entendimento específico da realidade trabalhando a partir de *sistemas analógicos* - de propostas e projectos executados - que nos sejam capazes de dar pistas "(...) *para mobilizar novas capacidades de projecto*". Joan Busquets. "Presente y perspectivas del urbanismo". *Sociedade e Território*, nº 37-38 (2004), p. 58.

dela fazemos. Creio que isto é o que os cidadãos esperam de nós: uma compreensão mais ampla e mais nítida da realidade em que nos movemos. Não a idílica resolução e conciliação de todos os problemas, mas sim um instrumento para reconhecer essa realidade problemática: um guia, ou melhor um mapa para transitar sem nos perdermos"[37].

Seguindo estas ideias expressas por Carlos Martí e Bernardo Secchi, e tal como na primeira parte deste estudo havíamos já sugerido, entendemos que o avanço no estudo e no conhecimento da actual realidade urbana portuguesa deve, igualmente, partir da capacidade de criteriosamente seleccionarmos os espaços, os lugares e os projectos que possam sintetizar ou condensar temas e problemas que consideramos mais prementes e relevantes para o desenvolvimento futuro da cidade[38].

Estamos portanto a assumir que o estudo da cidade portuguesa contemporânea implica a consideração de toda a cidade - *a consolidada, o subúrbio e o resto*[39] - e que o seu aprofundamento deve partir de uma análise abrangente e criteriosa dos lugares e dos projectos e exemplos de intervenção que, aceitando a diversidade de usos e de formas que a condição contemporânea promove, sejam capazes, simultaneamente, de preservar a unidade e a identidade específica da cidade, tendo como desígnio principal a sua consolidação, requalificação e ordenamento.

A nossa *selecção de casos de estudo* resultou assim, da tentativa de identificação de *pontos precisos*, que nos permitisse, através da observação de lugares e projectos específicos, constituir uma *constelação de problemas* prementes e representativos das condições urbanas actuais, através da qual, ou ao longo da qual, se poderia organizar um *mapa das questões vitais*, confiando que as respostas a estes mesmos problemas pudessem contribuir para uma transformação mais consistente e estruturadora das cidades em causa, entendendo-as, justamente (como Martí sugere), como realidades que se "*perfilam à luz dos projectos que sobre elas somos capazes de formular*".

Os projectos por nós seleccionados, desenvolvidos no âmbito da arquitectura e do desenho urbano, não são aqui apresentados ou tratados como modelos *exemplares*, mas sim como aproximações possíveis a determinados problemas de projecto, com suficiente consistência para as tornar representativas de uma forma *idónea* de responder às distintas questões que se colocam hoje ao projecto do espaço público, no âmbito da cidade portuguesa contemporânea.

---

[37] Carlos Martí Aris, "Lugares Públicos", Conferência no Colégio de Arquitectos de Madrid em 26-04-2001, Edição policopiada do autor, p.1, 2.

[38] Este entendimento converge com a aproximação teórica proposta, por exemplo, por Joan Busquets, quando este autor defende e propõe como método mais relevante para a análise da cidade e aprofundamento da prática do urbanismo o estudo de "(...) *linhas de projecto urbanístico dotados de uma certa especificidade metodológica e instrumental que nos permite pensar que a sua incidência na produção da cidade no futuro pode ser mais relevante*". Joan Busquets. "Presente y perspectivas del urbanismo". *Sociedade e Território*, n.º 37-38 (2004), p. 47.

[39] Alexandre Alves Costa, "Coimbra novo mapa", Revista *Ecdj,* nº 4 (Maio 2001), p. 32.

Nesta medida, o critério de selecção de casos implica, ou tem também portanto subjacente, a convicção das possibilidades e das responsabilidades que um controlo consciente e consistente das ferramentas disciplinares da arquitectura pode ter na (re)estruturação (e transformação) da cidade e do território, nos seus sectores mais instáveis e menos estruturados. Querendo explorar e tornar explícita esta *vocação,* torna-se naturalmente necessário objectivar onde a *arquitectura* pode ser útil (para não dizer fundamental ou até imprescindível), onde consegue ainda actuar, e com que objectivos.

A ponderação destes critérios levou-nos a "não considerar" *exemplos de referência*, alguns certamente notáveis, que se desenvolveram em Portugal nos últimos vinte anos; exemplos que, pelo seu carácter excepcional e irrepetível, ou pela sua localização em contextos urbanos "menos problemáticos", acabam por não reflectir os problemas que julgamos centrais (e de certo modo generalizáveis e mais decisivos para o futuro das cidades), na consideração do espaço público da cidade contemporânea (como, por exemplo, o projecto de reconstrução do Chiado de Álvaro Siza, o projecto de requalificação urbana levado a cabo pela Porto 2001, ou, ainda, o projecto urbano do recinto da Expo 98 e respectivos espaços públicos, que poderiam ter sido possíveis escolhas).

Os casos de estudo: as obras, os temas e os desígnios

As escolhas do Projecto do Bairro da Malagueira em Évora, o projecto de requalificação da Área Central do Cacém, os projectos de inserção do Metro do Porto na Maia e o projecto da Frente Marítima do Parque da cidade no Porto não resultam, portanto, da vontade de estabelecer uma leitura panorâmica da realidade portuguesa, mas antes da definição dos exemplos que, do nosso ponto de vista, melhor pudessem ilustrar, no âmbito da cidade portuguesa contemporânea, as transformações e os desafios mais importantes a que a cidade, o território e os seus espaços públicos estão sujeitos. Os casos seleccionados constituem-se, desta forma, como *epicentros* ou *plataformas de observação* que, ao permitirem-nos simultaneamente perspectivas cruzadas sobre a cidade portuguesa contemporânea, nos permitem simultaneamente explorar e compreender as realidades urbanas concretas que marcam as diferentes origens e transformações dos lugares seleccionados[40].

Como já atrás referimos, mais do que quatro cidades ou lugares, seleccionaram-se quatro projectos que nos permitem, por um lado, realizar um olhar ampliado e simultaneamente dirigido sobre a fenomenologia do espaço público na cidade contemporânea; e que, por outro lado, e em diferentes graus, nos permitem retratar os quatro desígnios principais que associamos ao projecto do espaço

[40] Tendo a princípio sido nosso objectivo tomar a Área Metropolitana do Porto como laboratório ou "foco de observação" privilegiado da temática do espaço público, justificável pela proximidade geográfica que nos permitiria e conhecimento mais delimitado e articulado dos problemas, cedo se revelaram algumas limitações quanto à capacidade de aí se poderem detectar em toda a sua extensão e complexidade, os pressupostos e as intuições sobre os quais assentaria a nossa análise dos casos.

público nos processos de reestruturação urbana, tendo em conta as suas qualidades reparadoras, estruturadoras e transformadoras: *expansão, recomposição, estruturação, excepção.*

Embora se pretenda construir um *discurso relativamente autónomo,* em torno de cada um dos casos seleccionados (sobretudo na análise, aprofundamento e explicação do sentido de transformação que nos interessa sublinhar em cada caso), não se poderão ignorar algumas afinidades, nem tão-pouco evitar algumas redundâncias que decorrem naturalmente do facto de estarmos em presença de temas e problemas complementares, que têm a (re)*construção da cidade* contemporânea (a partir do espaço público) como o *problema geral* que liga os diferentes casos.

Se podemos aceitar que se questione o que a realidade urbana (mas também social e cultural, política ou até geográfica) de Évora tem a ver com as Áreas Metropolitanas do Porto e de Lisboa (ou até mesmo, com as dinâmicas urbanas distintas que caracterizam estas duas últimas), não se pode negar, por outro lado, que, tendo em conta os processos de *massificação cultural* e as dinâmicas de transformação urbana mais recentes das cidades portuguesas, os problemas tendem a ser, na sua essência, basicamente os mesmos.

Não deixamos porém de reconhecer que, do ponto de vista da afinidade entre a condição urbana de cada um dos casos seleccionados, o caso de Évora (Bairro da Malagueira) se constitui como uma realidade particular. Não apenas pelo desfasamento temporal relativamente aos outros casos (todos eles projectados e construídos nos últimos dez anos), como pelas peculiares circunstâncias políticas em que o projecto se desenvolveu e construiu, quer ainda pela diferente natureza do projecto (com um programa que complementa a criação de espaços públicos, contemplando, como se sabe, uma componente edificada muito apreciável, situação que não se verifica nos outros casos).

Julgamos aliás que a perda gradual de *estatuto* do espaço público nas recentes operações de expansão urbana (que consideramos ainda como o mais crucial dos problemas nos processos de transformação da cidade contemporânea) justifica a consideração do Bairro da Malagueira, enquanto exemplo representativo de uma *expansão de cidade*, entendida neste estudo como um vector prioritário na temática do espaço público na cidade contemporânea.

Os exemplos seleccionados permitiram, desde logo, delimitar a importância de temas e confirmar alguns *paradigmas de intervenção* e de projecto do espaço público, convergentes com estratégias de intervenção desenvolvidas no panorama internacional, revelando-se, do nosso ponto de vista, aproximações seguras e convincentes ao problema da construção ou reconstrução da cidade para além dos seus limites mais consolidados (isto é, para além da cidade *densa e central*). Estes exemplos confirmaram-nos ainda a importância do reconhecimento de papéis-chave (e de certo modo intemporais) aos quais o espaço público e a cidade se encontram vinculados, mas também a necessidade de avaliar permanentemente o sentido das palavras e dos conceitos de urbanidade, cidade e espaço público.

A opção pelo estudo destes casos procura assim confirmar a nossa hipótese de partida, que reside fundamentalmente na reivindicação e reafirmação do papel urbanístico do espaço público na

construção da cidade presente e futura e, consequentemente, na necessidade de identificação e justificação do valor ou significado do *projecto*, ou seja, na relevância que, em circunstâncias diferentes, o acto de "projectar o espaço público" ainda pode ter.

Para além, obviamente, da consideração do (projecto de) espaço público, que constitui o *centro nevrálgico* em torno do qual, ou a partir do qual, se analisam e interpretam as intervenções, outras noções-chave como as de "projecto urbano", "cidade", "desenho do espaço público" (bem como noções afins, tais como "identidade", "estrutura", "ordem", "transformação",etc.) transcorrem pelos textos. É também (ou sobretudo) sobre estas noções que se (re)constrói e se continua a reinventar a cidade contemporânea, e será a partir delas que, em boa medida, se poderá ainda evocar algumas qualidades e características do espaço público na cidade actual.

O Bairro da Malagueira: o projecto do espaço público nas áreas de expansão da cidade consolidada

A proposta para o Bairro da Malagueira em Évora (projectado por Álvaro Siza entre 1977 e 1997), como referência para o aprofundamento do problema da expansão urbana e da importância do espaço público na estruturação da cidade nova, pareceu-nos uma escolha estimulante e clara. Não será fácil detectar exemplos onde se observe uma convergência tão evidente entre modelos urbanos sólidos (subordinados, entre outros critérios, a princípios de ordem e beleza reconhecíveis) e uma vontade política suficientemente fortes, no sentido de gerar novos sectores de cidade capazes de suplantar concepções fundamentalmente economicistas e oportunistas (ou *preguiçosas*) de cidade.

O Bairro da Malagueira amplia o alcance e revela de forma clara as possibilidades e virtudes, que o projecto urbano pode ter na expansão da cidade (e na consolidação da "cidade periférica"), como também revela a importância da consideração do espaço público e da forma urbana, como elementos fundamentais da sua estruturação.

Essencialmente destinado a habitação, o projecto estrutura-se, como veremos, fundamentalmente a partir de um complexo sistema de espaços públicos (simultaneamente aberto e diversificado, mas também coeso), onde se evidencia um "aqueduto" de infra-estruturas, que organiza o conjunto das habitações dispostas em banda que, adoptando esquemas tipológicos e regras comuns (tal como na cidade tradicional), garantem uma coerência e ordem reconhecíveis.

O projecto revela-nos ainda a importância da continuidade dos tecidos, do *factor tempo* e do reconhecimento da repetição e conjugação variada de componentes comuns e constantes, quer na definição dos elementos construídos quer dos espaços públicos. Como também nos revela a importância que a "nova arquitectura" da cidade deve (ainda) prestar à topografia, ao controlo das relações e das distâncias entre massas edificadas, mediadas pela natureza.

A importância deste exemplo decorre igualmente do facto de ele se constituir uma síntese incontornável, da *possibilidade* da cidade contemporânea se poder construir suportando simultaneamente a multiplicidade e a individualidade das pré-existências, garantindo-se simultaneamente o carácter público e a unidade do conjunto.

Será a conjugação destes princípios de projecto, articulados de forma sólida e inovadora, que porventura dificulta a existência de exemplos tão completos e ricos como o do Bairro da Malagueira. A visão e materialização integrada do que são os objectivos de um plano (com uma visão política por detrás), e a capacidade de os materializar através de um projecto de arquitectura qualificado e de um desenho urbano consistente, constituirá, seguramente, neste como em outros casos, o ponto de partida para a construção da *nova cidade*.

O projecto de requalificação do espaço público da Área Central do Cacém: o projecto do espaço público na reconstrução da cidade sem plano

A preferência pelo estudo do projecto de requalificação urbana da Área Central do Cacém (integrado no Plano de Pormenor da Área Central do Cacém, projectado e construído ao abrigo do Programa Polis entre 1998 e 2008, sob a responsabilidade de Manuel Salgado/Risco), pretende tratar (precisamente) do problema complementar ao que encontramos no Projecto da Malagueira - o tema da recomposição urbana, tendo como principal "protagonista" o espaço público.

Trata-se aqui, essencialmente, de entender de que forma o projecto de requalificação do espaço público pode ser considerado enquanto base essencial dos projectos de regeneração e reconstrução da cidade dita difícil; ou de sectores periféricos, desprovidos de qualidades urbanas, onde pode ser reconhecida toda uma série de problemas (sociais e ambientais) a que urge dar resposta, tendo em conta o equilíbrio na cidade no seu conjunto.

Se é possível encontrar algumas experiências interessantes de requalificação de bairros sociais e periféricos (a partir da renovação do espaço público) nas áreas metropolitanas do Porto e de Lisboa, estas representam no entanto acções isoladas e de escala reduzida, o que impossibilita encetar uma verdadeira, ou mais profunda, recomposição urbana; ou seja, uma regeneração *estruturante* capaz de ir "à raiz" dos problemas que podemos identificar em muitos destes contextos urbanos.

O nosso interesse pelo caso do projecto de requalificação da Zona Central do Cacém está também ligado à sua *inclusão* no mais emblemático e importante programa de requalificação urbana desenvolvido em Portugal na última década - o Programa Polis.

Integrado no conjunto das primeiras cidades que beneficiou do Programa Polis, o Plano de Pormenor da Área Central do Cacém reveste-se de uma natureza e de uma especificidade que o tornam num caso exemplar. Em primeiro lugar, por se tratar de um caso que, ao contrário de outros projectos Polis, não possuía valores patrimoniais ou ambientais significativos (na medida em que não há uma frente de mar ou de rio, ou um centro histórico a recuperar ou revitalizar). Pelo contrário, estamos, no caso do Cacém, perante o núcleo de um verdadeiro subúrbio, um espaço urbano fragmentado, descaracterizado, degradado urbanística e socialmente que, apresentando uma densidade construída e habitacional relativamente alta, denota uma total carência de espaços públicos qualificados.

Em segundo lugar, decorrendo em grande medida desta condição urbana mais fragmentada e descaracterizada, deve ser assinalada a metodologia seguida na abordagem ao problema da

requalificação desta área. Neste caso, torna-se fundamental o enfoque pragmático, alargado, multi-escalar relativamente ao tecido urbano pré-existente (actuando e entendendo a área de intervenção de forma global e indivisível), onde o espaço público surge justamente como principal factor de coesão na implementação da estratégia de requalificação urbana definida.
Ao contrário de outras *operações Polis* (que actuam no espaço público de forma parcial e fechada sobre si mesma, sem produzirem em muitos casos uma *contaminação positiva* ou estruturação evidente nas áreas circundantes), o espaço público assume, neste caso, o papel de verdadeiro elemento ordenador da proposta de *recomposição urbana* que o plano contempla.
Foi efectivamente a partir de uma análise e de uma intervenção arquitectónica e urbanística precisas (sem concessões à *cosmética urbana*), que se tornou possível a transformação positiva da cidade e dos espaços públicos pré-existentes, materializando uma rede contínua e qualificada de espaços urbanos, que constituía um dos principais objectivos de *reconstrução urbana* expressos no Plano de Pormenor.

Não deixa de ser relevante que o arquitecto responsável por este programa de *reconstrução urbana* esteja também ligado a um dos mais importantes projectos de reconversão urbana desenvolvidos em Portugal na década de 90 - neste caso como autor do plano de Pormenor do recinto da Expo 98 - cujo projecto de espaços públicos, como atrás afirmámos, é apontado como a referência que terá despoletado o aparecimento do próprio *Programa Polis*.
Enquanto autor de diversos estudos e planos urbanísticos em Portugal e no estrangeiro (como o Projecto da nova Marginal de Ponta Delgada, o Plano de Pormenor da Marginal de Setúbal, o Plano de Pormenor da Área envolvente ao recinto da Feira de São Mateus em Viseu, o Plano das Antas e Estádio do Dragão e o projecto do Centro Cultural de Belém (como co-autor), ou do Projecto Urbano para Romanina (Itália), realizado em co-autoria com Nuno Portas), Manuel Salgado constitui para nós uma referência importante entre os arquitectos-urbanistas, cuja prática do projecto (que se caracteriza por uma visão global, estratégica e integrada dos problemas urbanos) não deixa igualmente de se constituir um critério importante na selecção do Projecto de Requalificação da Área Central do Cacém como caso de estudo no âmbito desta dissertação.

O projecto de Inserção Urbana do Metro do Porto na Zona Central da Maia: o projecto do espaço público na reestruturação da cidade metropolitana
A escolha do projecto do Metro do Porto como caso de estudo (e especificamente as intervenções desenvolvidas na zona central da Maia) pode também ser entendida neste trabalho como uma escolha multi-referenciada, que pretende sobretudo destacar a importância do projecto do espaço público, neste caso associado a uma infra-estrutura de transporte, como elemento capaz de cumprir (ainda) o papel estruturador que historicamente lhe está associado.

O projecto do Metro do Porto, que tem como coordenador geral Eduardo Souto de Moura, e se tem vindo a materializar no terreno desde 1999, permitiu a nosso ver, não apenas estabelecer ligações directas e eficazes entre áreas distantes da Área Metropolitana do Porto (AMP), como afirmar a suas potencialidades enquanto elemento estruturante de um urbano mais disperso. A opção pela circulação à superfície (em grande parte da sua extensão), e o confronto com situações urbanas muito distintas, aumentou as possibilidades do projecto, abrindo espaço para os diferentes municípios o poderem utilizar como elemento catalisador de importantes transformações, designadamente (ou fundamentalmente) ao nível dos espaços públicos atravessados por esta infra-estrutura.

O aproveitamento desta *oportunidade*, não tendo sido uniforme nem equitativo por parte dos diferentes municípios, permitiu no entanto e de um modo geral, a requalificação contínua de importantes tramos urbanos, tendo, por outro lado, tornado possível o reconhecimento de uma *nova dimensão* para o *conjunto metropolitano*. Com a construção da rede de Metro no Porto, a cidade do Porto, enquanto centro simbólico e administrativo de uma Área Metropolitana com cerca de 1,5 milhões de habitantes, viu reforçada a sua capacidade de articulação com um território circundante e abriu-se espaço para reequilibrar e articular os diferentes graus de urbanidade e centralidade das áreas servidas.

A opção pelo aprofundamento de alguns projectos de inserção urbana realizados na cidade da Maia (da autoria do arquitecto Eduardo Souto de Moura - Zona do Parque Central Estação do Fórum e do arquitecto João Álvaro Rocha - Estação do Parque e Zona Industrial) pode entender-se não apenas pela especificidade do contexto urbano em questão, como também pela diversidade das situações encontradas; e muito particularmente pela forma como se soube, neste caso, aproveitar e potenciar a oportunidade proporcionada pelo projecto do Metro, quer para a requalificação dos espaços públicos centrais, quer na redefinição (e caracterização) de novos limites e dos eixos de expansão e estruturação de um urbano mais *distendido*[41].

Para que este objectivo se cumprisse, foi sem dúvida fundamental, por um lado, a visão política e estratégica que, neste caso coube à Câmara da Maia conduzir, e, por outro, a consistência dos projectos que, nas diferentes escalas, permitiram materializar esta infra-estrutura de forma coesa na cidade e no território. Esta consistência expressa-se de uma forma particular no uso da *serialidade* dos *elementos comuns* da construção como base do projecto, que permitiu, simultaneamente, a definição de uma *ordem comum* para o sistema e a valorização das *variantes* na caracterização da especificidade dos lugares onde se intervém.

[41] Não demonstrando a capacidade de gerarem transformações tão profundas, as actuações levadas a cabo em outros municípios da AMP não tiveram, a nosso ver, repercussões equivalentes. Talvez apenas a intervenção entre a estação de *Parque Real* e a estação das *Sete Bicas* em Matosinhos – Senhora da Hora tenham tido o grau de transformação semelhante. No panorama nacional, designadamente na Área Metropolitana de Lisboa (em Almada), a implementação do sistema de transporte de Metro de Superfície não teve a mesma capacidade estruturadora.

A qualidade e consistência geral do projecto, que se revela em simultâneo na *grande e na pequena escala*, não é, a nosso ver, alheia ao conjunto de arquitectos convidados a coordenar cada uma das intervenções do Metro do Porto nos diferentes municípios. A experiência de projecto e o *curriculum* reconhecido dos arquitectos que intervieram neste processo, donde se destaca Eduardo Souto de Moura, permitiram a construção de uma *obra colectiva*, onde vemos em certo sentido *secundarizada* a autoria de cada uma das intervenções realizadas.

Devemos salientar, por outro lado, que a realização por parte de Eduardo Souto de Moura de diferentes projectos urbanos e importantes intervenções em espaços públicos (de onde se destacam a Marginal de Matosinhos e o projecto de requalificação da Avenida dos Aliados, realizado em co-autoria com Álvaro Siza), convertem-no noutra das referências importantes para aprofundar a problemática do projecto do espaço público na Cidade Portuguesa Contemporânea.

O projecto da Frente Marítima do Parque da cidade: o projecto do espaço público como lugar de excepção de escala geográfica

Face à quantidade e qualidade de projectos e intervenções em espaços públicos realizados em Portugal na última década, a escolha do projecto da Frente Marítima do Parque da Cidade no Porto (projectado por Manuel de Solà-Morales entre 1999 e 2002) como caso paradigmático para tratar do problema da construção dos (novos) lugares públicos na cidade contemporânea, não deixa de poder ser questionada.

Várias são no entanto as razões que podemos apontar para a escolha deste caso e não de outro. Em primeiro lugar, deve salientar-se (como mais à frente teremos oportunidade de justificar mais detalhadamente) a opção pela identificação prévia da *frente de água* como tema central na reflexão contemporânea sobre a cidade e o espaço público.

A atenção dedicada às *frentes de água* no nosso país, designadamente em vários *Projectos Polis*, abria-nos à partida um leque de escolha alargado que nos obrigou a definir um *critério de selecção* mais sustentado. Este critério, embora naturalmente ancorado na problemática geral da dissertação, deveria permitir-nos tratar aspectos mais específicos, que julgamos serem decisivos e se devem colocar no âmbito da criação de espaços públicos (de excepção) na cidade contemporânea e, muito especificamente, nas suas frentes de água.

A opção pelo projecto da Frente Marítima do Parque da Cidade no contexto das outras hipóteses colocadas (entre outros exemplos, consideraram-se o projecto da Frente Ribeirinha de Viana do Castelo, o projecto de requalificação da marginal de Vila do Conde, ou o projecto do Parque Verde do Mondego, todos eles construídos ao abrigo do Programa Polis) surge no entanto com "naturalidade". Não apenas porque o projecto se insere numa área geográfica que conhecemos bem e que nos interessa particularmente, mas também porque este espaço se transformou num lugar público de referência para a cidade (como pode ainda ser destacado enquanto um caso relevante

das recentes e importantes transformações que, ao nível do espaço público, se desenvolveram na cidade do Porto).

Por outro lado, na medida em que o projecto da Frente Marítima do Parque da Cidade se distancia na abordagem e nos resultados, quer dos grandes projectos de transformação observados nas principais cidades portuárias, quer das operações de requalificação ambiental (ocorridas em zonas litorais protegidas, essencialmente de carácter paisagístico), o estudo deste projecto permite-nos enquadrar a *problemática da construção dos (novos) espaços públicos em frentes de água*, tendo em conta os (diferentes) aspectos de natureza urbana, arquitectónica, infra-estrutural, geográfica ou paisagística.

Do ponto de vista dos temas mais específicos que concorrem para a escolha deste e não de outro projecto *de espaço público*, interessa-nos igualmente apreciar e analisar a transformação evidente e radical de uma franja costeira, com características excepcionais e únicas do ponto de vista da geografia do local. Este exemplo explora sobretudo a passagem da condição de espaço *sobrante*, de transição e indeterminado, para um espaço público de referência (capaz de resgatar a dimensão pública para este sector urbano e para a cidade no seu conjunto), afirmando-se, por outro lado, a importante condição de limite e fronteira (neste caso um limite singular entre duas cidades e entre a "terra" e o "mar") que constitui um dos traços importantes dos novos *espaços públicos de excepção*.

Este projecto distingue-se, igualmente, pela resposta que dá ao desafio de materializar um espaço público que "não existia"; refere-se à *refundação* de um lugar público - criado de acordo com as circunstâncias específicas do lugar - capaz de devolver à cidade o usufruto de um tramo da sua frente marítima, tendo em conta as condicionantes urbanas, a vocação do sítio e atendendo simultaneamente às condições mais *indeterminadas* e *complexas* (carácter, usos, escalas, etc.) que caracterizam os espaços públicos na cidade contemporânea.

Também neste caso a escolha deste projecto não pode ser dissociada do seu autor. Com efeito, Manuel de Solà-Morales não só adquiriu ao longo das duas últimas décadas uma importante experiência de projecto ligada à temática das frentes de água (desenvolvida em contextos tão diferentes como Barcelona, Antuérpia, Nantes ou Haia), como esta prática foi acompanhada por sólidas e influentes reflexões teóricas sobre os temas da cidade, do urbanismo e do espaço público, que o tornam num dos mais importantes arquitectos-urbanistas europeus.

4.2 Projectar o espaço público *nas áreas de expansão da cidade consolidada*

4.2.1 Enquadramento

A habitação colectiva como suporte da expansão da cidade

Se, na primeira metade do século XX, as propostas de habitação colectiva se constituíram no principal *protagonista* da construção da cidade europeia, já na segunda metade do século o programa de habitação colectiva transforma-se num importante factor da sua desagregação, contribuindo decisivamente para a perda de coerência do espaço urbano, que de uma forma geral podemos reconhecer na cidade do Movimento Moderno de entre Guerras.

As *unidades de habitação* e o *bloco aberto* propostos neste período (expressando sobretudo *standards* e uma racionalidade construtiva decorrente da adopção de sistemas de reprodução em série) constituíram-se como os modelos principais da construção de uma cidade que nessa época se generalizaram por toda a Europa[1].

Neste sentido, as propostas de alojamento massivo e desenraizado dos anos 60 e 70 contribuíram para o desprestígio e a desilusão que fizeram o urbanismo (e a arquitectura) entrar numa crise de valores e de modelos. No que diz respeito às políticas e aos modelos de cidade e de habitação colectiva, as propostas subsequentes do pós-modernismo revelaram, por outro lado, descomprometimento e negação relativamente aos dogmas racionalistas como o da *machine à habiter*, levando-as a reconsiderar de forma nostálgica e descontextualizada os modelos e as formas de (habitar a) cidade do século XIX.

Pode assim afirmar-se que, independentemente das questões políticas e económicas que alteraram os pressupostos e refrearam a construção de habitação colectiva promovida pelo Estado (sobretudo a partir dos anos 80), os paradigmas que orientaram, ao longo do século XX, a expansão de cidade a partir da habitação colectiva, sofrem após a Segunda Grande Guerra uma transformação radical, que interrompe o (*primeiro*) projecto moderno, idealizado como um projecto de esperança, com uma vocação política forte, voltado para o futuro e para a resolução de problemas concretos.

Ultrapassado o período caracterizado por uma focalização excessiva num funcionalismo *eficientista*[2]*,* a questão fulcral neste processo não está apenas ligada aos violentos fenómenos de urbanização dispersa, decorrentes da especulação imobiliária e do aumento da população, mas reside também no facto *das expansões de cidade* das últimas duas décadas (mesmo aquelas conotadas com uma arquitectura ou urbanismo de autor) negarem de forma mais ou menos subtil a

[1] As *new-towns* e os *grands-ensembles,* construídos sobretudo nos anos 60 e 70, constituem os exemplos máximos dessa *cidade zonificada* ("sem qualidade urbana e sem escala"), construídas com base na ilusão de que *macro-estruturas* planificadas, auto-suficientes e totalmente equipadas (sobretudo no caso das *new-towns*) poderiam resolver o problema da construção da nova cidade.

[2] Referimo-nos ao urbanismo do pós Segunda Guerra Mundial, justificado em parte por urgências sociais (necessidade de construir habitação em grande escala bem como equipamentos básicos e infra-estruturas) e caracterizado pela especialização das administrações públicas e dos corpos profissionais que, por esse motivo, se revelou um urbanismo mais "separador" do que "integrador" (caracterizados pelo *zoning* e pelos modelos de habitação de alta densidade) e que impediu uma visão articulada e integrada da cidade e dos seus sistemas de espaços públicos.

importância urbanística do espaço público e o papel do desenho urbano nos processos de construção da cidade.

Por um lado, assistimos à construção de uma *falsa urbanidade*, presente, por exemplo, em muitos condomínios e loteamentos, pretensamente baseada nos valores da forma (urbana) e do reconhecimento do espaço público como aglutinador social. Nestes casos, o espírito de vizinhança, a convivência e a imagem representativa do que é público acabam por ser negados, total ou parcialmente, pelas opções tipo-morfológicas do edificado, pela efectiva ausência de usos públicos, ou por lógicas espaciais perversas adoptadas no desenho do espaço público, estabelecendo as condições ideais para a criação de *ghetos* onde o espaço público não é *urbano*[3].

Outra concepção distinta, mas porventura "ideologicamente" mais assumida, é aquela que, "*fabricando peças dispersas no território*", nega a importância e o papel do espaço público como elemento fundamental na urbanização ou reurbanização do território. Concepção que, como refere Jordi Borja, "(...) *exalta a anomia e serve sobretudo os negócios privados, os políticos com pressa e os arquitectos gestuais, assumindo e aprovando o caos metropolitano e a cidade sem lugar - a cidade genérica e atópica - pressupondo,* como refere este autor*, que do caos sairá a melhor ordem possível"*[4]*.*

Em qualquer dos casos, longe de constituir o *parque verde* (imaginado por Le Corbusier e outros), verificamos que, na cidade emergente, o espaço público se converteu maioritariamente em mais um *equipamento da cidade*. Passou a assumir-se como um elemento residual, que perdeu a coesão e a capacidade integradora e articuladora que possuiu até pelo menos o século XIX, o que significa, em muitos casos, a sua concepção enquanto espaço segregado e mono funcional[5].

As recentes expansões de cidade, geradas, em muitos casos, a partir da *individualidade arquitectónica* e apoiadas do ponto de vista do espaço público na ideia do fragmento, em detrimento de concepções de sistemas urbanos integrados e em detrimento da valorização da *continuidade urbana*, constituem uma das razões pelas quais o espaço público perde, em extensas áreas da *cidade emergente*, duas das suas funções fundadoras e mais representativas, que na cidade tradicional, como nos lembra Jordi Borja[6], estavam adstritos à *rua canal* e de onde derivam as suas potencialidades:

---

[3] Como exemplo deste paradigma podemos apontar, no contexto português, o caso da expansão urbana desenvolvida na área exterior ao recinto da Expo 98, embora incluída no mesmo projecto urbanístico. Aprofundaremos este exemplo mais à frente ao tratarmos do problema do projecto do espaço público como lugar de excepção.

[4] Jordi Borja; Zaida Muxi, *El espacio público: ciudad y cuidadania*, Barcelona: Electa, 2003, p. 84.
Podemos apontar vários exemplos de expansão realizados com base neste "modelo". Se nos circuncrevermos à Área Metropolitana do Porto, encontramos este tipo de exemplos de expansão de cidade quer em Vila Nova de Gaia, quer em Valongo, quer em Gondomar.

[5] Este aspecto pode ser comprovado pela proliferação de tipologias edificadas (e de equipamentos) que, de uma forma geral, não estão ligadas (em termos de implantação, escala, morfologia, usos, etc.) à rua (nem dela dependem para o seu parcelamento), decorrendo o seu modelo formal de uma concepção viária especializada e funcional, ligada ao tráfego automóvel e à mobilidade.

[6] Jordi Borja; Zaida Muxi, *El espacio público: ciudad y cuidadania*, Barcelona: Electa, 2003, p. 81.

1. *dar forma e sentido ao conjunto da cidade*, fazendo ressaltar as diferenças entre edifícios, quarteirões e áreas urbanas e garantindo ligações e elementos de continuidade;
2. *ordenar as relações entre edifícios, equipamentos, monumentos, lotes, vias, espaços de transição e espaços abertos em cada área de cidade*.

Projectar o espaço público na *expansão da cidade*: temas e problemas

Mesmo admitindo que o *futuro* das cidades portuguesas, à semelhança do que tem vindo a suceder em muitas cidades e metrópoles europeias, passará mais por acções de preenchimento, consolidação, ou recomposição (como aliás os restantes casos de estudo comprovam), o problema da expansão ou da construção da cidade nova cruza-se forçosamente com o tema da habitação (em particular com a habitação colectiva) e invariavelmente com o tema do espaço público.
Face à incapacidade política do Estado em promover e controlar o processo de planificação e construção destas mesmas expansões, é fundamental reflectir sobre o papel que o espaço público pode desempenhar na estruturação da cidade nova; bem como sobre os moldes em que se podem articular os novos fragmentos de cidade com a cidade existente, por forma a garantir, dentro das condições urbanas actuais, uma ideia de cidade como lugar habitável e estruturado, capaz de tornar significativa a vivência nestas novas partes de cidade.

Não está portanto aqui tanto em causa o problema da criação de novos espaços públicos (como parques de escala metropolitana ou estruturas ecológicas) que, obviamente, podem e a nosso ver devem, eles próprios, constituir-se como estruturas importantes de expansão da cidade, e que em alguns casos o fazem. A questão central que queremos colocar são justamente os modelos urbanos que constroem a *cidade corrente*.
Que formas, objectivos e valores poderão ou deverão fundar as novas expansões de cidade? Sobre que estruturas ou modelos de espaço público se poderá organizar e desenhar a cidade e o território presente e futuro?
Embora o Programa *Europan* se tenha constituído, desde o final da década de 80, numa importante plataforma para o debate e reflexão sobre as questões que envolvem a habitação colectiva e a cidade, a verdade é que têm em número reduzido, e relativamente confinadas, as áreas levadas a concurso que enfrentam o problema da expansão urbana, focando-se este *programa* essencialmente em temas como os da regeneração e consolidação urbana, bem como no desenvolvimento e experimentação de tipologias de habitação alternativas. Por outro lado, são igualmente em número reduzido os projectos vencedores que se têm construído, o que impede uma aferição dos objectivos e dos modelos propostos.

Nesta medida, admitindo que as novas expansões continuarão a gerar-se tendencialmente por *agregação de fragmentos*, que "inviabilizam" uma (suposta) estruturação mais unitária de cidade e

uma ordem morfológica dominante, julgamos, desde logo, poderem ser colocadas algumas questões relativamente ao projecto do espaço público na expansão da cidade[7]:

A primeira diz respeito à necessidade de tornar significativa e inteligível a expansão urbana em meio natural.

A segunda prende-se com as formas de inserção ou integração dos novos fragmentos urbanizados no meio do território heterogéneo e pulverizado, resultante da sobreposição do rural com o urbano e do artificial com o natural.

A terceira questão está ligada ao problema de *como* constituir - a partir do espaço público - uma estrutura de suporte da urbanização mais perene e capaz de estabelecer as articulações e continuidades necessárias que se confrontam com os contextos urbanos envolventes mais indefinidos, mais abertos e heterogéneos, evitando a ruptura da estrutura e da "narrativa" da cidade.

Por fim, julgamos crucial considerar e reflectir sobre as diferentes tipologias de espaço público (naturalmente em articulação com as diferentes opções tipológicas do edificado), por forma a lidar com o problema da dispersão, da fragmentação, assim como com a perda de significado e legibilidade do espaço público.

Projectar o espaço público na expansão da cidade: a necessidade de *fazer* tecido

" (...) a ´cidade do espaço público` reclama construir tecidos urbanos com vocação igualitária e aberta, com elementos referenciais produtores de sentido, com diversidade de centralidades e com capacidade de articular peças e funções diferentes. Nos espaços públicos tem de se produzir um equilíbrio de funções entre o público e o privado. O público é que decide a densidade e o desenho urbano. O privado desenvolve-o, cede o solo e constrói-o. Neste caso importa mais a rua do que a casa (…)"[8].

Tendo em conta a forma como o espaço público tem vindo a ser pensado e materializado na construção da cidade ao longo das últimas quatro décadas, parecem-nos acertadas algumas as observações feitas por Oriol Bohigas.

Sem pôr em causa o papel determinante e *insubstituível* da praça no processo de construção e consolidação da cidade ao longo da história, Bohigas considera que a recuperação *nostálgica* dos valores associados ao espaço público (como lugar de encontro, de reunião, de lazer, espacialmente bem definido, sobrevalorizando os valores da estabilidade e da identidade e da memória), têm procurado conferir à praça (e a outros tipos sucedâneos da praça, como os jardins e parques) um

[7] Considerando que as expansões de cidade numa lógica de "colonização de *território virgem*" não constituem hoje um problema dominante no contexto europeu, tomaremos o segundo, terceiro e quarto temas como principais objectos de reflexão e análise. Julgamos, no entanto, que a consideração das novas expansões ou simples operações de urbanização do território (de base habitacional ou não) deve, necessariamente e em primeiro lugar, continuar a fundar-se nas sempre decisivas *relações entre o natural e o construído*, e muito especificamente na capacidade de propor relações precisas e significativas entre lugar público e natureza.

[8] Jordi Borja; Zaida Muxi, *El espacio público: ciudad y cuidadania*, Barcelona: Electa, 2003, p. 84, 85.

papel que (a praça) não só não tem hoje, como provavelmente nunca teve: *o de matriz geradora fundamental da cidade*[9].

Oriol Bohigas lembra-nos, contudo, que a *destruição* pelo Movimento Moderno do conceito de cidade baseado na identidade e legibilidade do espaço público não está tanto na negação do espaço público enquanto matriz das actividades colectivas, mas na atribuição à "rua" de um papel seleccionado e exclusivo, negando-lhe (em particular do seu tipo mais genérico - *a rua corredor)* as qualidades de "*interferência e conflitualidade de usos*[10].

Neste sentido, poderá talvez afirmar-se, parafraseando Bohigas, que a cidade do século XX perdeu em *qualidade urbana*, *em urbanidade*, na justa e directa proporção com que a rua foi *banida* ou *combatida*, e entendida como elemento nocivo e causa directa de problemas sociais e higiénicos.

Decretada (e posta em prática) a "eliminação" da *rua corredor* desde o Movimento Moderno (em particular na segunda metade do século XX), a *história da rua* está e estará no entanto "(...) *marcada pela sua capacidade para fundar e traçar novos assentamentos e para ir absorvendo cada vez mais funções de informação e acessibilidade (...)*[11].

O papel da rua na história da cidade tende assim a revelá-la como um *ingrediente primário da existência urbana*, ao fornecer a *estrutura* onde se tecem as inter-acções complexas da *arquitectura com a organização humana*[12]. A característica única de toda e qualquer rua, da mais espontânea e

---

[9] Na opinião de Oriol Bohigas, este facto está ligado ao "*mito do zoning"* que este modelo conserva e que por isso comporta uma ideologia claramente "*anti-urbana"*, *"(...) fazendo perdurar a imagem de um lugar especializado, tranquilo, livre de conflitos, de certo modo aristocratizante, isolado do cansativo ambiente urbano* (...)." Oriol Bohigas, *La reconstrucción de Barcelona.* Madrid: MOPU, 1986, p. 83.

Por outro lado, considerando os fenómenos de *socialização alternativa* que se desenvolvem em recintos fechados e privados, e a dificuldade constatada na construção de formas urbanas, simbólica, funcional, social e morfologicamente significantes (premissa fundamental para a constituição da praça), seremos capazes de entender a dificuldade do tipo "praça", em materializar-se nas novas expansões de cidade (sobretudo se tivermos como termo de comparação o conteúdo funcional, simbólico e espacial da praça na cidade tradicional).

No entanto, à imagem do sucedido com a praça, teremos também de considerar o efeito de desgaste que "atinge" a rua (quer do ponto de vista social, quer cultural, quer físico), já que o seu funcionamento articulado com o restante sistema de espaços públicos, em muitos casos, já não existe ou foi *mutilado* em pontos fundamentais. O "desgaste" que a rua sofre pode também ser apreciado de forma extremada, quer nos fenómenos de abandono e resignificação da esfera pública e dos valores cívicos (detectados em casos de *privatização*, *especialização* do espaço público), quer na sua formalização enquanto espaço que, tal como a praça, tratado como *artefacto nostálgico* (sobretudo nas zonas turísticas), não será, em muitos casos mais do que um *pseudo-espaço público* ou uma "caricatura" do seu modelo histórico.

[10] Estas qualidades, segundo Bohigas, estão ligadas não apenas à capacidade da rua (corredor) dar resposta a funções vitais - permitir a circulação de pessoas e bens, o acesso aos edifícios (organizando simultaneamente o parcelamento do solo, definindo o domínio público e privado) - como também a de cumprir outros papéis como o de suporte para o estacionamento de veículos, a passagem de infra-estruturas vitais, a plantação de árvores, a colocação de mobiliário urbano, e acima de tudo a possibilidade para proporcionar a ocasião de "diálogos e de encontros".

Oriol Bohigas, *La reconstrucción de Barcelona.* Madrid: MOPU, 1986, p. 83.

[11] Idem, ibidem, p. 92.

[12] Pese embora o reduzido impacto que (paradoxalmente) tem tido na cultura urbana e na prática urbanística e arquitectónica, vários tem sido os autores que têm chamado a atenção para a importância da rua no contexto da história da cidade e para o papel que pode desempenhar no contexto da cidade contemporânea. Segundo Oriol Bohigas, a rua organiza-se e formaliza-se em função de uma organização dinâmica que se predispõe, como afirma este autor, "(...) *à simultaneidade de usos e portanto ao aperfeiçoamento da informação".* Em suma, a rua revela-se, para Bohigas, o espaço (público) urbano por excelência, um espaço onde a desejada liberdade individual se mede e se transforma e se enfrenta com a identidade colectiva:

anónima à mais desenhada, deriva do facto de esta ser, efectivamente, um sujeito activo do "processo urbano", que Spiro Kostof caracterizou como a *intrigante articulação do social, do político, do técnico, e das forças artísticas que geram a forma urbana*[13].

E ainda que a defesa da rua seja considerada hoje um *anacronismo*, que na opinião de alguns autores reflecte uma visão romântica e conservadora da cidade, julgamos que as virtudes que lhe são apontadas, cujo alcance pode ser medido na forma e na vivência do espaço público da cidade tradicional[14], podem readquirir uma dimensão distinta e particular, mesmo considerando a cidade no seu sentido alargado, ou seja, tendo em conta a realidade metropolitana actual.

Isto é, a reivindicação do espaço público como componente fundamental da expansão urbana e como sistema de articulação dos novos espaços urbanos que compõem a cidade, deve levar-nos, do ponto de vista urbanístico, a recentrar a reflexão e a pesquisar soluções e modelos de espaço público, que tenham ainda em conta a rua como elemento *arquetípico.*

Considerando as actuais circunstâncias e especificidades que apresentam os territórios metropolitanos (onde a fragmentação, a dispersão, a heterogeneidade, a contradição, a ruptura, etc. se constituem como a *regra* na urbanização da cidade) e dada a sua comprovada capacidade de adaptação aos vários cenários e contextos que a história da cidade atravessou, justificar-se-á, a nosso ver, um olhar e um estudo atento às formas e aos projectos de espaço público que se referem ou derivam da rua enquanto matriz estruturante e ligante[15]. Pensamos não apenas na rua referida aos seus usos, escalas, formas e tipologias mais elementares, que remetem directamente para o tipo "rua" na sua dimensão mais genérica - a *rua corredor* -, mas também naquelas que traduzem maiores níveis de complexidade, que incorporem, por exemplo, a dimensão infra-estrutural, desde que assegurando e valorizando parâmetros arquitectónicos e urbanísticos no que diz respeito ao modo como se definem as hierarquias urbanas ou como se estabelecem as continuidades e se resolvem as ligações e articulações entre os diferentes componentes urbanos. Neste sentido, poder-se-á defender que a (re)consideração da rua (e da continuidade viária da

---

"*Para permitir a passagem de procissões e de paradas militares, para organizar a prostituição (…) para tomar café (…) para fazer barricadas quando acontece uma revolução (...)"* . Idem ,ibidem, p. 83.

A rua complexa é, assim, o espaço público que permite, em primeira instância, garantir a integração social, na medida em que, como afirma Josep Parcerisa, ela cumpre um "(...) *papel estabilizador porque organiza a comunicação social mais importante: a casual e espontânea. A rua complexa e genérica é o cenário de experiências imprevisíveis e obriga quem as usa a um exercício de tolerância e compromisso"*. Josep Parcerisa Bundo, Maria Rupert de Ventós, *La Ciudad no es una hoja en blanco: hechos del urbanismo*, Santiago de Chile: Escuela de Arquitectura de la Pontificia Universidad Católica de Chile, 2000, p. 27.

[13] *Streets: critical prespectives on public space* (Zeynep Çelik, Diane Favro, Richard Ingersoll, ed.). Berkeley; Los Angeles; London: University of California Press, 1994, p. 1.

[14] A *experiência da rua e do percurso* (e a vocação da rua como itinerário de que nos fala Rykwert) - a experiência do *passear, do ver, do perder-se* - torna por outro lado visível as diferentes identidades, dimensões e escalas no espaço urbano da cidade canónica. Permite ler e vivenciar as diferenças, as interrupções, as articulações, e os seus pontos notáveis.

[15] "*As ruas estão na origem da cidade, são a sua condição necessária. É muito difícil apagar o seu rasto: são a sua geometria permanente* (...)". Josep Parcerisa Bundo, Maria Rupert de Ventós, *La Ciudad no es una hoja en blanco: hechos del urbanismo*, Santiago de Chile: Escuela de Arquitectura de la Pontificia Universidad Católica de Chile, 2000, p. 17.

cidade) constitui ainda um dos tópicos centrais da intervenção sobre o espaço público na cidade contemporânea. Já que, a nosso ver, o sistema viário pode ainda constituir-se como a principal base de contacto e comunicação - enquanto componente primário, estruturador e de ligação - com vista à afirmação de uma dimensão espacial e de uma identidade urbana efectiva, no interior de uma realidade metropolitana menos definida e instável.

Mas se a satisfação da vocação estruturadora (e respectiva função circuladora e de ligação) parece constituir-se como uma condição necessária para a construção e ligação dos novos sectores de cidade, esta não será no entanto suficiente para a *conformação da rua* (como o provam, de um modo geral, os exemplos do urbanismo funcionalista do século XX). Deste modo, na nossa acepção, ela deve pressupor uma identidade espacial e morfológica específica, determinada (simultaneamente) pela sua vocação de *itinerário e de lugar,* à qual corresponde uma escala, uma forma e uma identidade que a caracterizam morfologicamente.

Tal como alguns autores (entre os quais Jordi Borja ou Oriol Bohigas) têm vindo a defender, julgamos também que a recuperação da consistência e significado urbano no desenho da cidade e dos seus espaços públicos depende, em larga medida, da recuperação da ideia de tecido, que nas expansões recentes foi abandonada. Referimo-nos fundamentalmente à necessidade de continuidade e complementaridade morfológica e funcional, bem como à necessidade de considerar a interdependência entre os vários componentes que compõem o espaço urbano.

Segundo Elio Piroddi, somos capazes de reconhecer um tecido quando a estrutura de uma cidade é contínua e quando "(...) *a dimensão e a escala dos seus componentes são reciprocamente dependentes, onde nenhum elemento pode existir sem os outros, quando cada um dos elementos desenvolve um papel específico no interior da estrutura no seu conjunto*"[16].

Esta noção de tecido, na sua forma mais elementar, traduz-se, como sabemos, na sobreposição e articulação de três elementos fundamentais - o espaço público, o parcelamento e o edificado - que, ao longo da história da cidade, permitiu que as diferentes partes se transformassem, mantendo a coesão e a clareza da sua estrutura.

Julgamos por isso fundamental que as propostas de expansão de cidade (ao contrário do que pudemos apreciar ao longo das últimas décadas) se baseiem em modelos urbanos onde a noção de tecido esteja presente. Propostas de expansão da cidade que, à imagem do *tecido consolidado da cidade histórica*, nos possam revelar *ideias* de *forma*(s) e de *estrutura*(s) do espaço urbano, que têm sido maioritariamente desconsideradas, em detrimento da experimentação em torno da vertente *tipológica* que tem vindo a caracterizar a história da cidade a partir da segunda metade do século XX, e que contribuiu de forma decisiva para a autonomização da obra arquitectónica corrente[17].

---

[16] Elio Piroddi, *Le regole della ricomposizione urbana*, Milano: Franco Angeli, 2000, p. 14.

[17] Como sabemos a experimentação em torno da vertente *tipológica* conduziu não apenas à excessiva valorização do edifício como facto urbano isolado, mas também à perda de importância da fachada dos edifícios como *complemento do espaço público*. Neste sentido estamos de acordo com Francisco Barata quando reconhece como prioritário que o (...) *trabalho sobre os espaços urbanos públicos se estenda até*

Referentes para a análise

Se desde as cidades-estado gregas, às bastides medievais, às cidades de fundação colonial hispânica, ao *ensanche* de Cerdà, a grelha de ruas e quarteirões, *gerando tecido*, serviu como base para a fundação e o crescimento das cidades, julgamos que o quarteirão pode ainda hoje constituir o suporte genérico da expansão urbana. Não estamos obviamente a propor a reconsideração do quarteirão, como já atrás referimos, num princípio de aplicação directa dos modelos formais e tipológicos das expansões urbanas do século XVIII e XIX, mas sim como uma base que pode promover, ainda hoje, a continuidade e a articulação entre os componentes da cidade.

A adopção deste princípio significa, em primeiro lugar, reconhecer que "(...) *a ordem morfológica é o principal património permanente e público de um sector de cidade. E que o valor de cada rua depende, em boa medida, de que esta possa ser contínua. O princípio de delimitação nítida, inequívoca e invariante das ruas, especialmente das cidades em grelha, permite distinguir as vias - território público de acesso e circulação - do solo, reservado para as estratégias particulares, corporativas ou colectivas*"[18].

Caberá por isso, essencialmente, reavaliar as potencialidades do *quarteirão tradicional* no sentido de conjugar os seus atributos morfológicos com a variedade das escalas de intervenção, dos programas e das novas tipologias arquitectónicas. Como caberá, também, admitir a suficiente *independência e diacronia* na sua materialização, no sentido de estabelecer novas pautas de referência para os agentes privados que intervêm na cidade. Por fim, torna-se igualmente vital reconhecer ao espaço público o carácter estruturador capaz de organizar e articular o edificado (e as funções urbanas) e de tornar legível e significativa a forma e os tempos da cidade (e do território) e o modo como a apreendemos.

O Plano de Bornéu-Sporenburg (da autoria de Adrien Geuze/West 8 desenvolvido entre 1996-2000), que resulta da reconversão de duas antigas docas na zona leste do porto de Amesterdão, constitui um exemplo elucidativo dos princípios atrás enunciados.

Trata-se, neste caso, de projectar ao longo de duas docas desactivadas, um programa residencial que se organiza através de três grandes blocos de habitação colectiva de alta densidade, implantados "estrategicamente", e 2500 fogos de habitação unifamiliar de baixa densidade (em geral com três pisos, que se pretendem, em termos tipológicos e de linguagem, o mais variado quanto

---

níveis de controlo global do desenho das fachadas existentes ou daquelas que caracterizarão as novas construções propostas, como fazendo parte de um sistema hierarquizado e identificável". Francisco Barata Fernandes, *Transformação e permanência na habitação portuense: as formas da casa na forma da cidade*. Porto: FAUP publicações, 1999, p. 309.

Contudo não podemos ignorar que para a "desvalorização" do conceito de tecido urbano ao longo das últimas décadas contribuiu igualmente a "dilatação" do espaço aberto em virtude do aumento das distâncias entre o edificado (em parte devida à imposição de *standards* residenciais e à reivindicação de maior quantidade de espaços abertos), bem como a crescente necessidade de espaços para a circulação, estacionamento automóvel e infra-estruturas.

[18] Parcerisa Bundo, Maria Rupert de Ventós, *La Ciudad no es una hoja en blanco: hechos del urbanismo*, Santiago de Chile: Escuela de Arquitectura de la Pontificia Universidad Católica de Chile, 2000, p. 75.

possível), e que, dispostos em banda formando quarteirões, estruturam o restante espaço disponível. O princípio fundamental deste plano refere-se, justamente, à estrutura e caracterização do espaço público (bem definido e de escala reduzida, em oposição à escala da paisagem envolvente) que neste caso se define pelo traçado viário (propondo ruas em média com cerca de 11 metros de largura). O restante espaço livre reserva-se para os jardins e pátios das habitações unifamiliares, para os interiores dos blocos de habitação ou para as praças com carácter semi-privado.

Se, em certo sentido, o projecto é sensível à condição *sub-culturalizada* e *individualizada* que caracteriza a sociedade actual (o que parece justificar o seu elevado grau de indefinição e variedade dos tipos e da linguagem arquitectónica do edificado), não deixa de demarcar de forma clara os limites entre o público e o privado, o que se traduz na adopção do quarteirão como base do modelo urbano proposto e da rua como o principal elemento estruturador do espaço público.

Este será, seguramente, o aspecto que mais nos interessa salientar com este exemplo: o carácter e significado que o espaço público estruturador - a rua - assume, pelo facto do plano da fachada se constituir como o limite que, "cruamente", separa o público do privado, o que lhe confere, neste caso, o sentido de um espaço urbano por excelência.

Como contraponto a este exemplo, podemos apontar o plano do Chassé Park em Breda, da autoria de Rem Koolhaas/OMA (2000). Este plano, construído no terreno de um antigo quartel militar, ao adoptar como base de construção deste sector de cidade, a fragmentação espacial e a *individualidade abstracta* e *icónica* dos volumes propostos, ao contrário do exemplo anterior, põe em causa a leitura do espaço público como matriz que organiza de forma legível e significante o sector urbano criado. Neste sentido, o carácter e o traçado do conjunto caracterizam-se sobretudo pela aleatoriedade e ausência de uma hierarquia e de uma escala definida, que decorrem de implantações que não se vinculam a uma ordem de conjunto, mas que, pelo contrário, nos remetem para uma *dimensão escultórica* e *autonomização* que se reflecte no tratamento informal e descontínuo do espaço público. O espaço público é assim assumido como espaço residual entre peças autónomas, entre edifícios morfológica e tipologicamente distintos, adquirindo aqui um nível de abstracção e de ilegibilidade que o transformam num elemento incapaz de se definir como um componente estruturador do conjunto e de estabelecer relações de continuidade com o contexto urbano envolvente.

Neste sentido, ao "reivindicar" a ausência de uma forma e de um desígnio estruturador para o espaço público, o *Chassé Park* constitui um exemplo muito claro da corrente teórica que propõe a *informalidade* e a falta de hierarquia do território e da cidade, como bases do discurso urbanístico das últimas décadas.

Sem podermos estabelecer relações directas com o tópico em análise, será difícil pensarmos em exemplos de expansão de cidade sem mencionar um referente tão importante como o projecto do

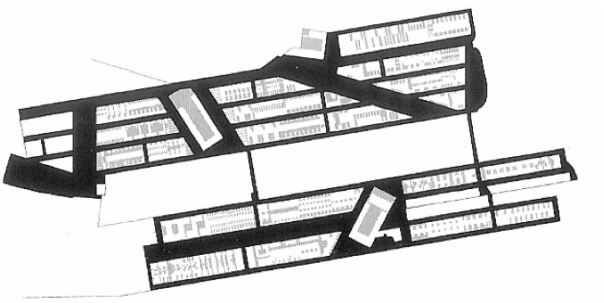


Fig. 218. Amesterdão. Borneu-Sporenburg. West 8,1996-2000



Fig. 219. Amesterdão. Borneu-Sporenburg. West 8-Adrien Geuze,1996-2000



Fig. 220. Breda. Chassé Park. OMA-Rem Koolhaas,1996-2000



Fig. 221. Breda. Chassé Park. OMA-Rem Koolhaas,1996-2000

Ensanche de Cerdà para Barcelona. É inegável a importância e o alcance que este exemplo teve ao longo dos últimos 150 anos no desenvolvimento da cidade de Barcelona, mesmo sabendo da "impossibilidade" de hoje podermos levar a cabo uma operação com esta magnitude e características. O *Ensanche* de Cerdà constitui sem dúvida um exemplo claro de como o espaço público, neste caso um traçado de ruas e avenidas, pode constituir uma pauta de leitura da cidade e um potente sistema de referência para a sua estruturação; garantindo simultaneamente uma hierarquia na resolução das questões ligadas à circulação viária, quer à escala local, quer à escala territorial.

Mas o traçado de ruas e quarteirões proposto por Cerdà mostra também uma hierarquização e caracterização do espaço público, suficientemente flexível e capaz de suportar a diversidade de tipos e morfologias edificadas, que não põe em causa a legibilidade e as contínuas adaptações (e actualizações) que ao longo deste período foram necessárias fazer ao nível das infra-estruturas.

E ainda que, como se sabe, Cerdà tenha estudado com grande rigor e pormenor as diferentes combinações do edificado que iriam materializar a nova cidade (bem como os mecanismos de parcelamento e ocupação do solo que permitissem a descontinuidade da edificação e o seu entrelaçamento com o espaço livre), foi determinante o modo como pensou a estrutura de espaços públicos capaz de englobar e integrar as peças arquitectónicas que construiriam fisicamente a cidade[19].

Esta estrutura, como refere Carlos Martí, não predetermina "(...) *univocamente a forma dos elementos, mas permite diversas variantes na disposição dos edifícios e na topologia dos espaços livres (...) O plano Cerdà é essa estrutura: a síntese definitiva de todos os estudos, análises e reflexões. Nela se decantam umas figuras, umas medidas e umas relações que travam o conjunto. No nível estrutural tudo fica fixado: as ruas, os quarteirões, os cruzamentos; mas uma vez dentro dessas regras fica em aberto a futuros desenvolvimentos e concreções arquitectónicas (...)*"[20].

Neste sentido, seguindo Martí, julgamos poder afirmar que o exemplo do plano de expansão de Cerdà para Barcelona nos revela em toda a sua extensão as virtudes e potencialidades da *forma urbana estrutural,* revelando-nos igualmente que um *projecto de chão* com estas características (sob a capa de um aparente *esquematismo)* oculta uma enorme riqueza de possibilidades e que os desenvolvimentos dos últimos 150 anos apenas confirmam[21].

Embora a questão da descontinuidade da edificação (e a respectiva intenção de *entrelaçamento* com o espaço livre), a vontade de diluição do tecido residencial e a sua adequada relação com o *ar,*

---

[19] Sabendo-se que praticamente nada do que Cerdà propôs e estudou se executou como o previsto, é, por outro lado, significativo que, se estivéssemos perante um mero *desenho de chão* (sem a definição clara de uma ideia de traçado e de uma hierarquia na proposta do sistema de espaços abertos, associada ao controlo da medida e de algumas regras morfológicas, designadamente para os cruzamentos, ou sem a consideração da geografia) o resultado seria seguramente "outro".

[20] Carlos Martí Aris. "Cerdà: Un puente entre dos Civilizaciones", in *Cuidad y Território,* Vol XXXI, 3ª época, nº 119-120, Primavera-Verão 1999, p. 53.

[21] Carlos Martí Aris. "Cerdà: Un puente entre dos Civilizaciones", in *Cuidad y Território,* Vol XXXI, 3ª época, nº 119-120, Primavera-Verão 1999, p. 53.

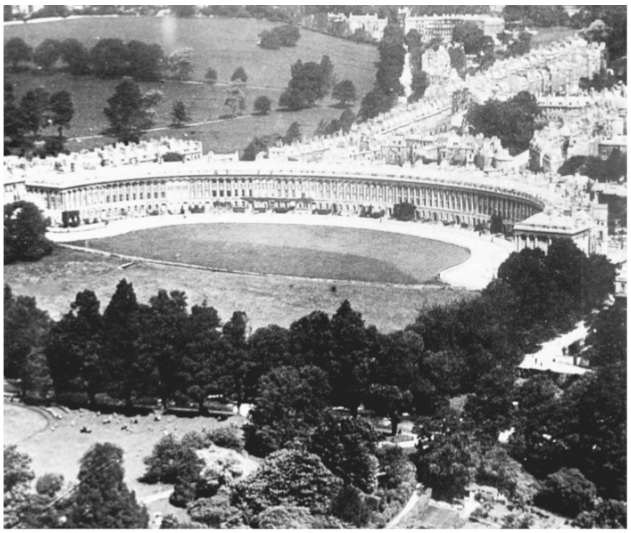


Fig. 222. Bath. Royal Crescent. John Wood, 1769

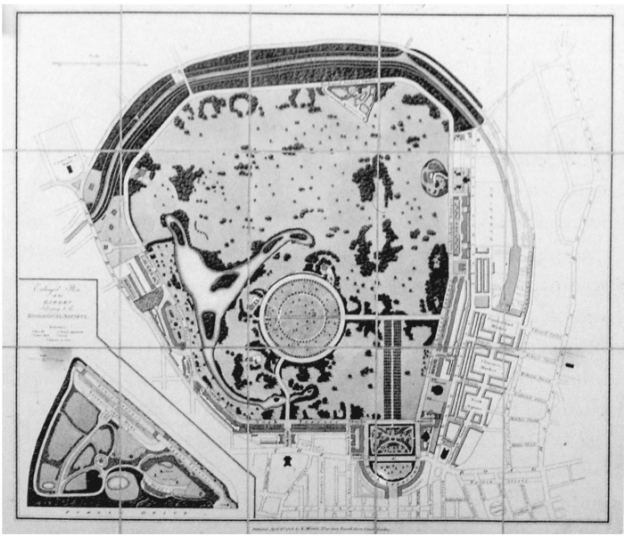


Fig. 223. Londres. Park Crescent-Regent´s Park. John Nash,1812

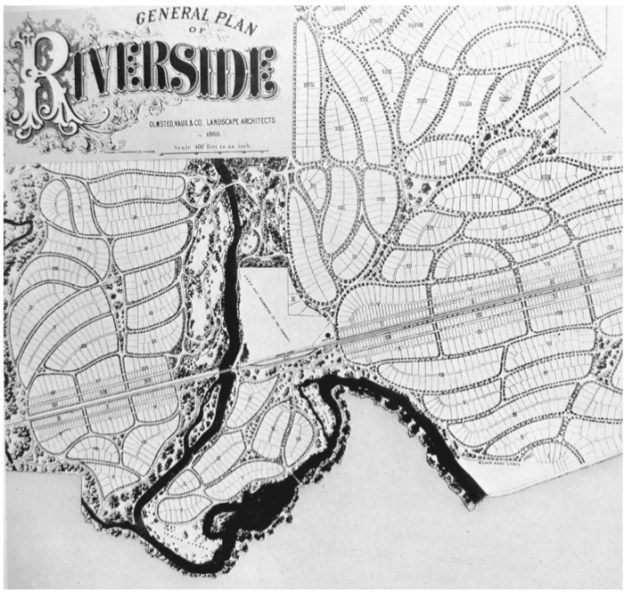


Fig. 224. Illinois. Plano geral de Riverside. Frederick Law Olmsted, Calvert Vaux, 1869

o sol e o verde, sejam pontos de partida presentes nos estudos para o ensanche de Barcelona que se mantêm actuais, a escala da intervenção, e os pressupostos económicos e políticos que a sustentam dificilmente nos servem para pensar a expansão da cidade actual[22].

Estaremos provavelmente mais próximos, em termos de estratégia, escala e modelos de intervenção, das operações de expansão de cidade de média dimensão realizadas em Londres nos séculos XVII, XVIII (como as experiências das *Squares Georgianas,* que aliás Cerdà estudou), ou dos planos de extensão centro-europeus do início do século XX. Estes exemplos permitem-nos, porventura, pensar e encontrar vias de saída, para o problema de "expandir a cidade" de uma perspectiva menos *global e unitária*, mas onde o espaço público se revela igualmente como a matriz que dá estrutura, hierarquia e legibilidade à cidade criada. Podemos também reconhecer nestes exemplos, onde a ideia de bairro se afirma como a peça básica da agregação do sistema urbano, conceitos como os da *linearidade*, da regularidade e da *nuclearidade*, definindo as leis do seu crescimento, à margem de mecanismos de centralidade e hierarquia, presentes na cidade dos séculos XV e XVI.

Por outro lado, estes modelos constituem-se como referências importantes, na medida em que propõe, clara e precocemente a necessidade de pensar de modo articulado e complementar o espaço construído - a edificação - com os elementos naturais e com a natureza, como base da construção da nova cidade.

Estes pressupostos levam-nos igualmente a considerar as propostas de Frederick Law Olmsted (1822-1903), como referentes importantes para pensar a expansão da cidade contemporânea, designadamente o plano de expansão de Riverside (em Illinois, 1869), onde Olmsted pensa esta *extensão de cidade* com a intenção de colocar o espaço doméstico em relação com a natureza. Neste caso, Olmsted não pretende apenas integrar-se no contexto natural adaptando-se à topografia, pretende sobretudo introduzir um sistema global de espaços públicos perfeitamente integrados entre si e em estreita relação com o meio-físico. Como refere Iñaki Ábalos, Olmsted propõe-nos assim, neste exemplo, uma nova forma de diálogo entre natureza e sociedade[23], que não se materializa a partir do jardim privado de cada parcela, mas essencialmente na ideia de dar protagonismo à natureza e ao público (*em fazer coincidir interesses biológicos e sociais, dando-lhes uma forma estética*[24], o que de resto sucede também de forma muito clara na proposta por ele elaborada para o Central Park).

---

[22] Como assinala Carlos Martí, há uma diferença clara que nos separa de Cerdà e dos principais urbanistas do Movimento Moderno. Ao contrário destes últimos que vêem a cidade com olhos de "terapeuta", nós pelo contrário, afirma Martí, "(...) *vemos a cidade com olhos de arqueólogo: tratando de decifrar os seus estratos e o sentido de cada fragmento, dispondo num plano de igualdade as parte novas a antigas da cidade*". Idem, ibidem, p. 53.

[23] Além das aspirações políticas e democráticas que as suas ideias e propostas à época continham, este e outros projectos e planos de F. Olmsted, ao reconhecer e afrontar o problema central da relação entre natureza e o espaço construído, em certa medida antecipam os modelos da cidade-jardim e influem de forma decisiva propostas tão díspares como as de Frank Lloyd Wright ou Le Corbusier.

[24] Iñaki Ábalos, *Atlas pintoresco. Vol. 2: Los viajes*, Barcelona: Gustavo Gili, 2008, p. 95.



Fig. 225. Amsterdão Sul. Sector construído segundo plano de Berlage na década de 1940

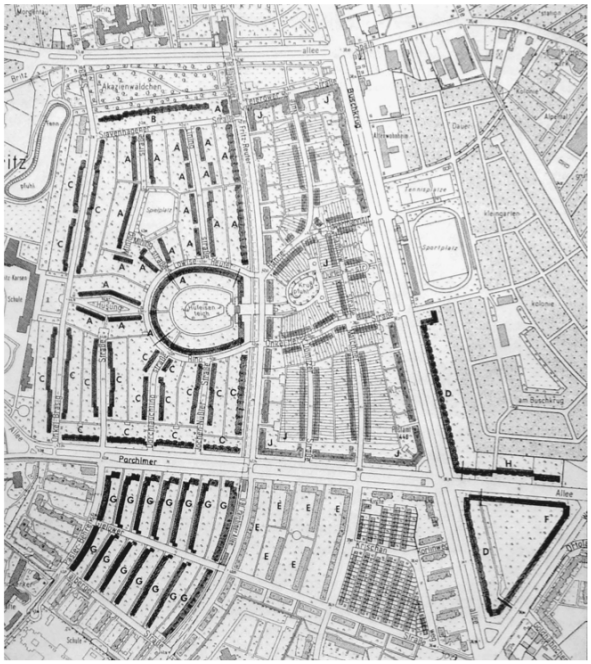


Fig. 226. Berlim (Britz). Hufeisensiedlung. Bruno Taut,1925-31

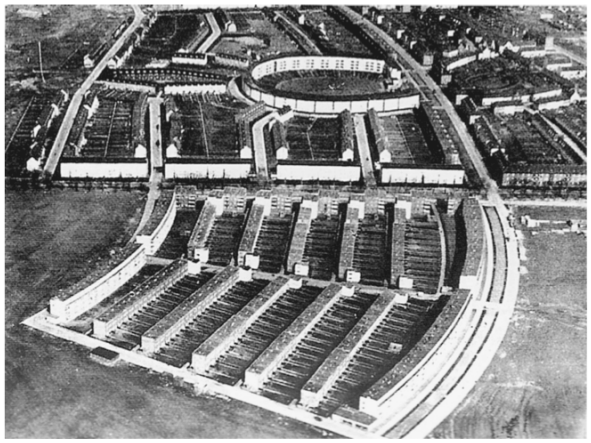


Fig. 227. Berlim (Britz). Hufeisensiedlung. Bruno Taut,1925-31

Por outro lado, se, como afirma Carlos Martí, o núcleo central da investigação desenvolvida no âmbito disciplinar da arquitectura entre 1910 e 1945 é justamente o tema da residência na expansão da cidade, e considerando que, tal como hoje, "(...) *uma das primeiras preocupações que perseguem as propostas residenciais da cultura moderna é a de restaurar algumas das condições da vida urbana que com a cidade industrial se haviam degradado (...)*"[25] - designadamente no que toca ao reequilíbrio entre a edificação e o espaço livre -, devemos ter presente alguns exemplos e conceitos teóricos que este período nos legou.

Não considerando, por agora, as *várias frentes ideológicas* e os princípios teóricos que estão na origem das propostas residenciais do Movimento Moderno, os exemplos que nos interessam estão directamente ligados ao que Carlos Martí definiu como um *novo paradigma* ou *modelo intermédio* que, partindo das formas de implantação linear, toma da Cidade-Jardim a exigência de uma relação imediata com o espaço livre e da cidade concentrada a preferência pela habitação plurifamiliar organizada em blocos[26].

O principal interesse que encontramos em alguns exemplos centro-europeus (como os *siedlungen* alemães e os conjuntos residenciais holandeses) construídos nos anos 20 e 30 do século XX, que de forma fragmentada e *impura* materializaram este novo paradigma, está, segundo Martí, ligado à afirmação de uma lógica de clara "libertação" relativamente aos esquemas de organização de planta central e à ideia do quarteirão encerrado, onde, no entanto, se pode reconhecer uma "*tradição positiva de construção da cidade*"[27].

Como segundo aspecto central da argumentação de Carlos Martí para a consideração deste modelo alternativo, é destacada a atenção que estas propostas concediam ao tipo arquitectónico, como factor da definição da forma urbana, que, tal como ocorria na cidade tradicional, é capaz de gerar por indução a estrutura geral do agregado urbano.

Tendo em conta os atributos referidos, bem como a flexibilidade e a "*capacidade de miscigenação"* que este paradigma de *edificação em linha* revelou para englobar muitas situações diferenciadas, e considerando a necessidade de articular a heterogeneidade que caracteriza a cidade, podemos esperar, como refere Carlos Martí, que estes modelos constituam ainda bases operativas e disponíveis sobre as quais possamos continuar a pensar a cidade contemporânea, estabelecendo um nexo com o projecto moderno.

---

[25] Carlos Martí Aris, *Las Formas de la residencia en la ciudad moderna: vivienda y ciudad en la Europa de entreguerras*, Barcelona: UPC, 1991, p. 20.

[26] Carlos Martí Aris, Las Formas de la residencia en la ciudad moderna: vivienda y ciudad en la Europa de entreguerras, Barcelona: UPC, 1991, p. 37.

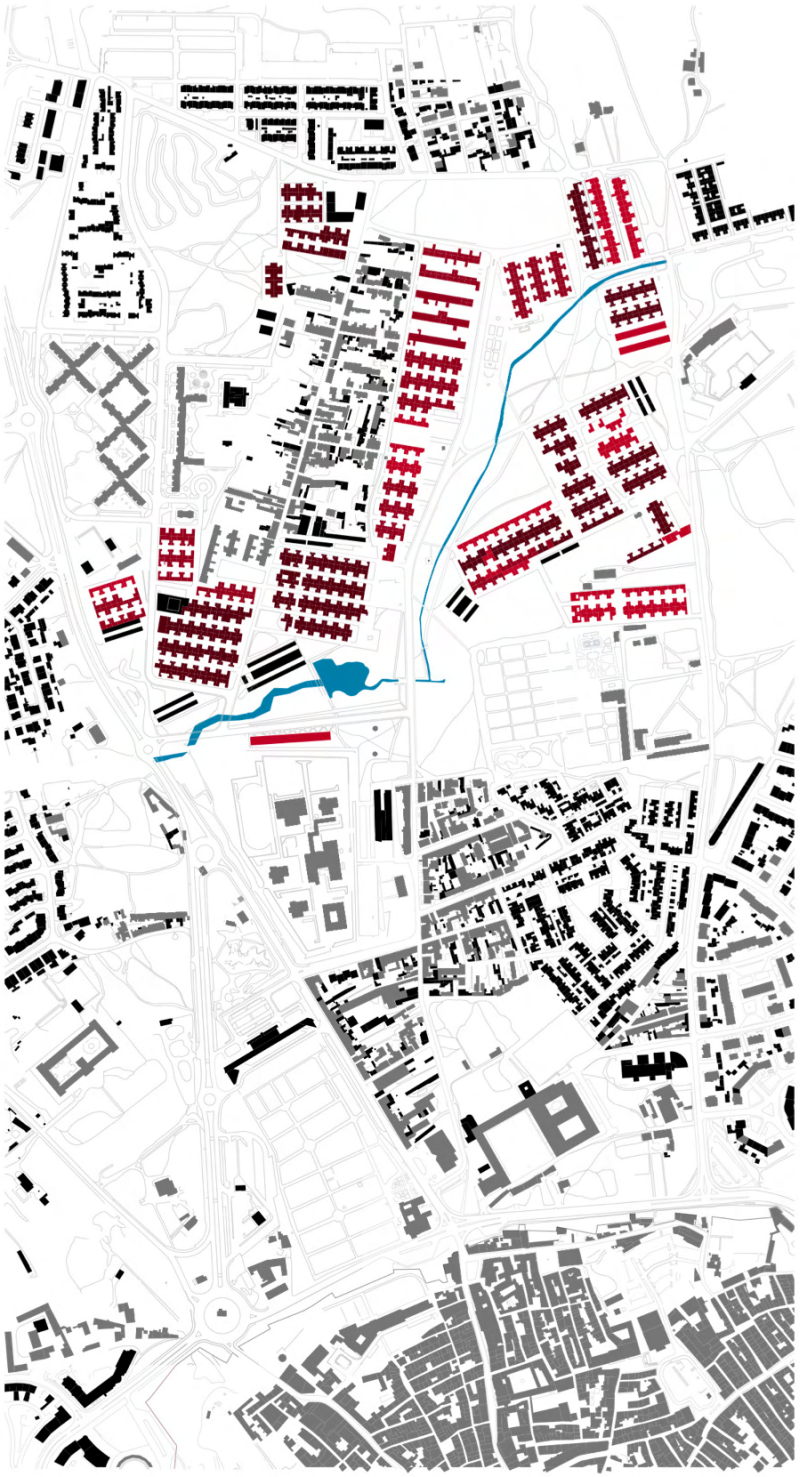
[27] Segundo Carlos Martí, estes exemplos expressam uma concepção de cidade onde se "*equilibram e se complementam o espaço construído e o espaço livre e em que a habitação humana, desde um nível mais elevado de sociabilidade, recupera o contacto com a natureza (...) Mas essa busca de uma relação equilibrada com o espaço livre, que subjaz a todas as propostas modernas, não pode entender-se (neste caso) como uma concepção abstracta e alheia à experiência histórica mas que, pelo contrário, revela a presença activa de alguns referentes históricos, com os quais se estabelecem claras relações analógicas*." idem, ibidem, p. 42.

No que diz respeito à construção dos novos espaços públicos, estes exemplos permitem-nos portanto pensar que as novas extensões de cidade, ao ocuparem vazios de edificação e espaços naturais e ao desenvolverem-se por agregação de partes que produzem descontinuidades, devem ser capazes de gerar (e preservar) outros espaços livres, materializando (novas) formas e sistemas de conformação de lugares públicos, que superem a simples justaposição de vazios autónomos ou residuais, aceitando e potenciando ainda outros aspectos, a nosso ver cruciais:

1. A inclusão do *tempo* na concepção do projecto. Ou seja, as possibilidades de crescimento, considerando uma estrutura de espaços públicos e de tipos edificatórios, tendo em conta um contexto urbano e um suporte (ou geometria) do território, que aceitem os crescimentos futuros.
2. A consideração das novas expansões, enquanto fragmentos que "colonizam" um território (interpretando-o e dando-lhe legibilidade topográfica e morfológica), segundo um critério que privilegie a concentração urbana e que promovam o relacionamento, quer das novas áreas entre si, quer com as existentes. Julgamos igualmente importante que as novas expansões permitam gerar tecidos urbanos suficientemente compactos e coesos, mediante a continuidade dos espaços públicos existentes ou a criar (que podem variar desde a infra-estrutura ao viário secundário); tomando sempre estes elementos (estruturadores) do espaço público, designadamente o sistema viário principal, como fundamentais para a criação de princípios de ordem e de legibilidade urbana.
3. A aceitação "entre os fragmentos de cidade projectados", de diferentes classes e de uma hierarquia de espaços públicos. Desde *bolsas* de espaço livre (de reserva), de condição mais intersticial, como de espaços públicos secundários mais "formalizados" gozando de uma condição mais aberta, relativamente ao sistema de espaços públicos que definem os tecidos urbanos criados. Estes espaços, que em certa medida se podem constituir, numa escala inferior ou intermédia, como complementares à presença de um lugar público "central", que deverá, por sua vez, constituir a referência espacial mais importante do conjunto, e que, a nosso ver, deve materializar-se em estreita relação com os restantes elementos, admitindo no entanto uma densidade e usos mais intensos e privilegiando simultaneamente uma relação significante com os contextos natural e urbano, por forma a potenciar que aí se desenvolvam actividades próprias dos espaços públicos principais.

A questão que nos parece decisiva enquanto tópico concreto e individualizável no âmbito da análise e projecto do espaço público na cidade contemporânea, e que pretendemos aprofundar ao tratar o nosso caso de estudo, será justamente os termos em que o projecto e o desenho dos espaços públicos abertos podem ser decisivos como matriz prévia (estruturante e significante) do desenho urbano da expansão da cidade; como sistema capaz de ordenar e tornar significante a relação entre o suporte geográfico natural, o tecido construído e o contexto envolvente. Por outro lado, procuraremos, simultaneamente, destacar a importância da caracterização morfológica e tipológica que decorre do edificado, na definição e apropriação destes mesmos espaços públicos.

4.2.2 O projecto (dos espaços públicos) do Bairro da Malagueira



EVOLUÇÃO DO EDIFICADO EM ÉVORA ENTRE 1981 E 2004

BAIRRO DA MALAGUEIRA

EDIFICADO 1981

EDIFICADO 1988

EDIFICADO 2004

EDIFICADO ENVOLVENTE

EDIFICADO EXISTENTE /PROJECTADO EM 1977

EDIFICADO EM 2004

DES. 01 ESC. 1 / 10 000

N

Introdução

Que sentido terá voltar a estudar o Bairro da Malagueira, passados cerca de trinta anos do início da sua construção?

Projectado e construído sob condições sociopolíticas particulares e num contexto tão específico como a cidade de Évora, que lições se poderão tirar do projecto do Bairro da Malagueira, que possam interessar à realidade urbana actual? Trará o exemplo do Bairro da Malagueira *respostas* quanto à forma de pensar e de projectar o espaço público na cidade contemporânea?

A selecção do Bairro da Malagueira como caso de estudo no contexto desta dissertação poderá parecer uma escolha fora do tempo e estranha à realidade urbana que vivemos actualmente. Julgamos no entanto que o interesse que esta obra nos suscita se prende, em primeiro lugar, com o carácter intemporal que apresenta, independentemente das motivações políticas e da especificidade da realidade urbana local vividas, sobretudo no início da sua construção.

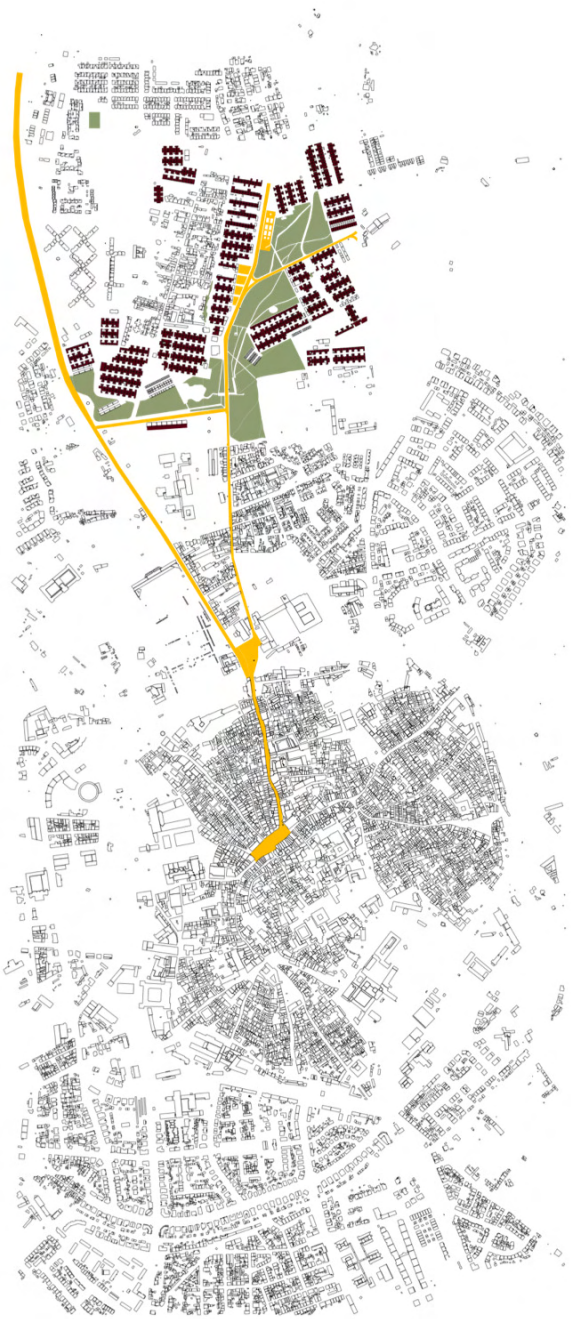
Por outro lado, ao estudar o espaço público na cidade contemporânea, o interesse deste exemplo prende-se com a forma inovadora e precoce com que Álvaro Siza enfrenta temas e problemas para os quais, no contexto actual, as respostas dadas são, em muitos casos, pouco convincentes. Mas este exemplo interessa-nos essencialmente pela forma consistente com que Siza se propõe fazer uma extensão de Cidade e a forma como, nestes termos, é pensado e concebido o espaço público.

De modo muito sintético, podemos afirmar que o Plano e o projecto de espaços públicos do Bairro da Malagueira se apresentam como exemplos notáveis de como se pode pensar e construir cidade, e por extensão os seus espaços públicos, à luz da actual condição urbana. Ou seja, a proposta confrontou-se com um contexto urbano onde eram já detectáveis problemas de descontinuidade, de relativa dispersão, heterogeneidade e fragmentação dos assentamentos pré-existentes (quer quanto à escala, quer quanto à morfologia, quer quanto aos modelos de referência), cuja origem e transformação se processou na ausência de referências perenes e de elementos estruturadores da cidade e do território.

O dado relevante é que, ao fazê-lo, Siza se propõe "fundar" um sector *intersticial* dos arredores da cidade de Évora, sem negar a especificidade das condições que encontra, quer sob o ponto de vista do contexto urbano, quer sob o ponto de vista do suporte físico, cultural, etc., quer ainda sob o ponto de vista das necessidades e condições de vida actuais.

Neste sentido, o projecto inscreve-se ou desenvolve-se no interior de uma realidade (urbana, cultural, social, física) mais instável, que caracteriza muitas partes da cidade actual, que o próprio projecto não nega, mas que, antes pelo contrário, toma como parte essencial da resposta ao problema.

A principal lição do projecto do Bairro da Malagueira está, por outro lado, centrada na capacidade de responder aos problemas que a cidade contemporânea coloca, não abdicando de alguns princípios



O BAIRRO DA MALAGUEIRA NO CONTEXTO URBANO DE ÉVORA

CONJUNTO EDIFICADO

SISTEMA VIÁRIO E ESPAÇOS PÚBLICOS DE LIGAÇÃO ENTRE O NÚCLEO HISTÓRICO E O BAIRRO DA MALAGUEIRA

DES. 02 ESC. 1 / 20 000

N

e de “materiais” da cidade tradicional, adaptando-os, recriando-os e conjugando-os com novos “componentes”, novas escalas, novos problemas, significados e solicitações que a sociedade coloca. Este projecto é portanto, acima de tudo, uma reflexão sobre uma (possível) ideia contemporânea de cidade e de espaço público que se adaptam a uma realidade urbana específica. Como todas as respostas consistentes, também neste caso as formas e os espaços se caracterizam por uma certa elementaridade, que decorre de uma resposta simples, mas *global*, que parte de uma realidade complexa, de uma análise minuciosa, sensível e objectiva da realidade.
Interessa-nos, por último, ler e interpretar o Projecto do Bairro da Malagueira como um exercício de síntese que é capaz de refundar um lugar, a partir da multiplicidade de relações cruzadas entre pré-existência, fragmentos urbanizados, território e cidade tradicional, entre passado, presente e futuro, entre tradição e inovação.

Mas o que, no âmbito desta dissertação, se revela mais estimulante e pertinente para nós é o facto do espaço público se constituir, neste caso, como um suporte indispensável desta proposta de expansão de cidade. É, julgamos, no espaço público, que se encontra a base fundamental, o sentido estruturador e integrador que a proposta contém, aliada ao controlo da tipologia e morfologia do edificado e à certeza de uma ocupação das habitações que o Plano propunha.
A proposta, no que ao projecto de espaços públicos diz respeito, ao atribuir-lhe o papel de elemento gerador e estruturador da forma urbana (que a explica e a dá a conhecer) e entendendo-o como a razão última que legitima as opções de projecto, não deixa simultaneamente de incluir e potenciar a presença de outras formas e tipos do espaço público na cidade contemporânea que comportam uma identidade mais aberta e fluida.
Estamos perante uma concepção onde o “espaço público”, surgindo-nos sob escalas, formas e tipos distintos mas relacionados, é entendido (mesmo em situações de dilatação da sua escala) como suporte e elemento indissociável do edificado (programas e tipologias das habitações), que pode ainda dar coesão, riqueza e significado ao urbano contemporâneo.

Tendo em conta a quantidade de estudos e publicações existentes sobre este projecto, procuraremos, no contexto deste trabalho, sobretudo sublinhar as singularidades e caracterizar o “conceito de espaço público” que o sustentam. Como também nos interessa reflectir sobre os modelos de espaço aberto que estruturam o projecto e o Plano, confrontando-os simultaneamente com outros modelos, materiais e processos que, em circunstâncias idênticas, materializam as actuais expansões de cidade.
Assim sendo, não procuraremos fazer uma análise exaustiva do Plano, nem das motivações políticas e sociais que o enquadraram, mas sim proceder a uma análise mais centrada na estrutura, nas formas, nos tipos e nos modelos que organizam os seus espaços públicos abertos.

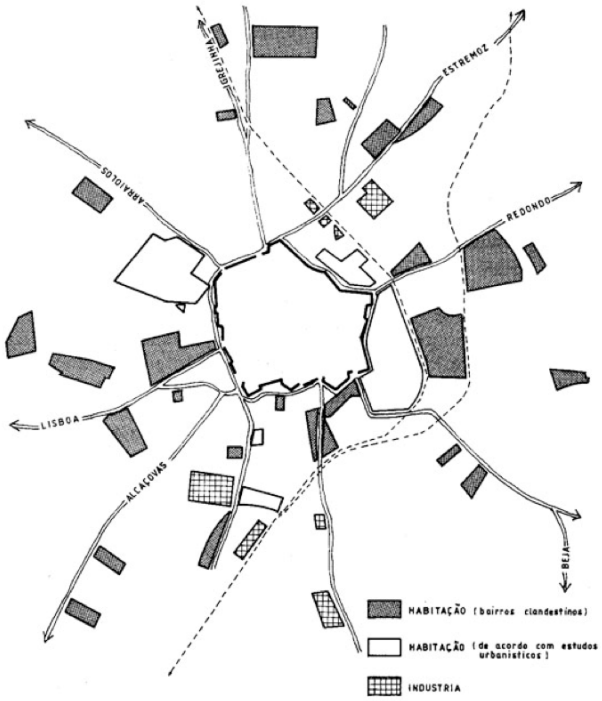


Fig. 228. Esquema da distribuição dos bairros clandestinos e da indústria em Évora (1975)

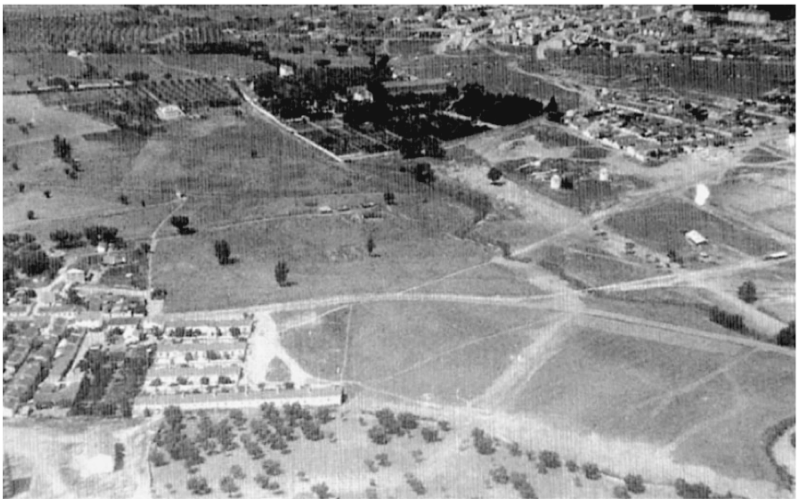


Fig. 229. Évora. Fotografia da área do Plano desde sul (antes de 1977)

Não podendo, nem devendo esquecer algumas posições e reflexões de Álvaro Siza sobre a cidade (quer através de algumas obras, quer através de alguns dos seus escritos), procuraremos utilizar como material fundamental da reflexão e análise deste caso de estudo, o material gráfico disponível e os textos do autor que acompanham as numerosas publicações deste trabalho, bem como os contributos de outros autores que estudaram o Bairro da Malagueira ao longo dos últimos 30 anos[28].

Antecedentes e caracterização da Área do Plano

Localizado nos arredores de Évora e integrado no Plano de Expansão Oeste da Cidade, o "Plano de Pormenor para a Zona da Malagueira" (com cerca de 27 hectares e classificada em Setembro de 1974 como expansão prioritária da cidade), para a qual tinha sido elaborado um estudo urbanístico sob a responsabilidade de técnica da DGSU[29] (Direcção Geral dos Serviços Urbanos), resulta da expropriação de terrenos realizada pela Câmara Municipal de Évora.

Após as experiências desenvolvidas em projectos de habitação social, quer em Vila do Conde (Caxinas em 1970), quer no Porto (Bouça entre 1973-77 e São Victor entre 1974-77), Álvaro Siza é convidado pela Câmara Municipal de Évora para a elaboração do Plano, iniciando os primeiros estudos em Março de 1977[30].

A área do Plano localizada a escassas centenas de metros da Porta de Alconchel, constitui uma zona de transição entre o núcleo urbano da cidade amuralhada e as áreas de Montes e Herdades que se podem observar em redor de Évora[31]. Aqui podíamos encontrar, entre manchas de azinheiras e oliveiras, diversas quintas de recreio e produção, que se misturavam com conjuntos construídos de habitações clandestinas mas também ocupações urbanas programadas, configurando, no seu conjunto, uma periferia ainda de carácter rural, que lentamente (sobretudo a partir da segunda metade do século XX) se foi fundindo com a extensão extramuros da cidade de Évora.

De geometria e topografia irregulares (acusando pontos de cota mais elevada a noroeste), a área do Plano é atravessada no sentido noroeste-sudeste por uma linha de água (a Ribeira do Torgela) e está limitada a norte pela via de acesso à Piscina Municipal, encontrando-se a sul, a poente e a nascente, rodeada por conjuntos de construções, que resultaram de uma ocupação relativamente espontânea

[28] São inúmeros os textos, monografias e publicações que têm o Bairro da Malagueira como objecto de análise. Pelo aprofundamento dado a este projecto, destacamos os trabalhos de Peter Testa, Brigitte Fleck e em particular Enrico Molteni.

[29] Este plano, tendo sido aprovado em Novembro de 1975, foi posteriormente vetado por Nuno Portas, que, ao assumir a pasta de Secretário de Estado da Habitação, estabeleceu uma ruptura fundamental na definição das políticas urbanas.

[30] Não podemos deixar de referir, neste contexto, a importância das operações SAAL (entre 1974 e 1976) que, tal como o plano do Bairro da Malagueira, se desenvolvem no sentido de dar resposta a uma carência efectiva e generalizada de habitação que se manifesta logo a seguir ao 25 de Abril de 1974, e que havia sido ignorada ao longo do período de ditadura que o pais viveu. Como outras circunstâncias específicas do processo de elaboração do Plano, devem ainda salientar-se como factores determinantes no processo de elaboração do plano, a existência de um forte movimento de participação dos habitantes (organizados em associações e cooperativas), bem como a previsão da auto-construção, que o transformaram num dos projectos mais polémicos em Portugal nestes anos, suscitando conflitos políticos cujos relatos são conhecidos e que aliás, desde cedo, condicionaram o financiamento e andamento da obra.

[31] A cidade de Évora possuía em 1977 cerca de 35 000 habitantes.



SITUAÇÃO ANTES DA INTERVENÇÃO

EDIFÍCIOS/CONJUNTOS EDIFICADOS SIGNIFICATIVOS NO ÂMBITO DO PLANO

EDIFICADO PRÉ-EXISTENTE

LIMITE DA INTERVENÇÃO

DES. 03 ESC. 1 / 10 000

N

dos terrenos adjacentes à cidade de Évora, reflectindo a ausência de uma política de ordenamento das décadas precedentes.

Deste conjunto, de origem, tipo e escala distintas, sobressaem alguns conjuntos de bairros clandestinos cujas origens remontam aos anos 40 do século XX (o Bairro de Santa Maria a Oeste, o da Nossa Senhora da Glória e Fontanas a Este).

Como presença marcante deve ainda referir-se, as Quintas da Malagueirinha e da Malagueira a nordeste e o caminho de acesso a esta última que atravessa o terreno no sentido sul - norte, que separava os Bairros clandestinos de Santa Maria a Oeste e o Bairro da Senhora da Glória a nascente, localizado junto à Escola Secundária André de Gouveia. Os blocos de habitação do FFH[32] (Fundo de Fomento da Habitação) com sete pisos e de planta *cruciforme*, localizados na Cruz da Picada a sudoeste, marginavam a estrada para Lisboa (antiga EN 114 e actualmente Avenida Túlio Espanca), com a qual a área do Plano se confronta a sul; o Bairro de Fontanas e o Bosque do Escurinho completavam a envolvente da área a poente.

O reconhecimento de elementos da paisagem rural alentejana (caracterizada pelos afloramentos rochosos e arborização dispersa), e a existência das quintas de recreio, de vestígios rurais de disseminados e dos bairros clandestinos, determinaram fortemente a natureza deste lugar. Embora a inexistência de um sistema de ruas caracterizasse igualmente o terreno, era, por outro lado, evidente a presença de um conjunto de traçados rurais, que conformavam um sistema de atalhos, assegurando e organizando os percursos de "pé posto", que garantiam a ligação entre as partes que marginavam o terreno (designadamente o acesso a cisternas e poços que se podiam encontrar em diversos pontos).

A situação pré-existente revelava ainda a existência de "duas ruas em espera", que organizavam linearmente os dois principais núcleos de construção clandestina. Uma que surgia na continuação da rua que partia da Porta de Alconchel (actual Avenida dos Salesianos) servindo o Bairro de Nossa Senhora da Glória e outra que organizava o Bairro de Santa Maria, permanecendo este como um núcleo mais isolado, embora assegurando um acesso a sul à Estrada Nacional e a poente ao Bairro de Fontanas.

A cidade de Évora a nascente (com as muralhas em primeiro plano e a catedral a dominar o perfil da cidade) e o aqueduto renascentista, a norte, completam o quadro de referências construídas mais importantes da área em que o Plano se insere.

O Plano: objectivos e estratégia geral

O Plano elaborado por Álvaro Siza, desenvolvido a partir de objectivos gerais previamente determinados pelo *Plano de Expansão Oeste*[33], elege desde logo a continuidade entre as zonas novas e as zonas pré-existentes, como a questão central à qual o Plano deveria responder.

[32] O FFH (Fundo de Fomento da Habitação) foi um programa de habitação estatal criado em 1969 e extinto em 1982.

[33] Entre outros objectivos, este Plano previa a criação nesta zona de uma *unidade residencial estruturada* de cerca de 12 000 habitantes (que correspondia à construção 1200 habitações), a integração e articulação dos bairros clandestinos e a preservação da faixa verde (que acompanhava a Ribeira do Turgela).

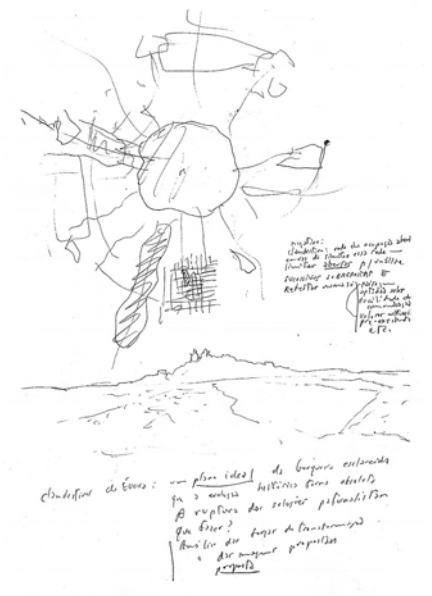


Fig. 230. Esquisso de análise e definição dos princípios gerais do Plano (Álvaro Siza, 1978)



Fig. 231 Perfil e vista aérea da proposta (Álvaro Siza, 1977)

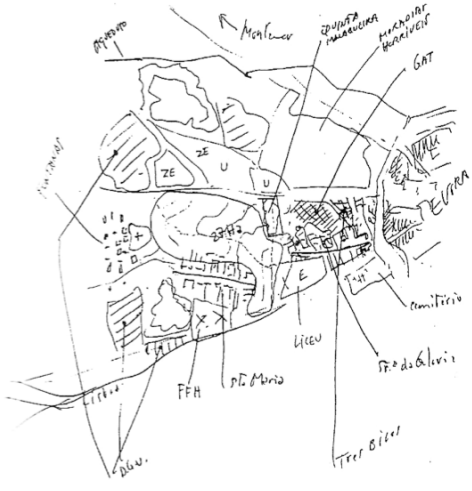


Fig. 232. Esquisso de análise do lugar (Álvaro Siza, 1977)

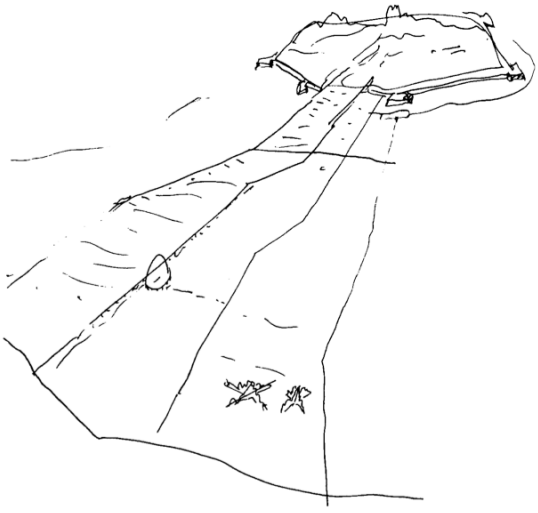


Fig. 233. Esquisso de análise do lugar (Álvaro Siza, 1977)

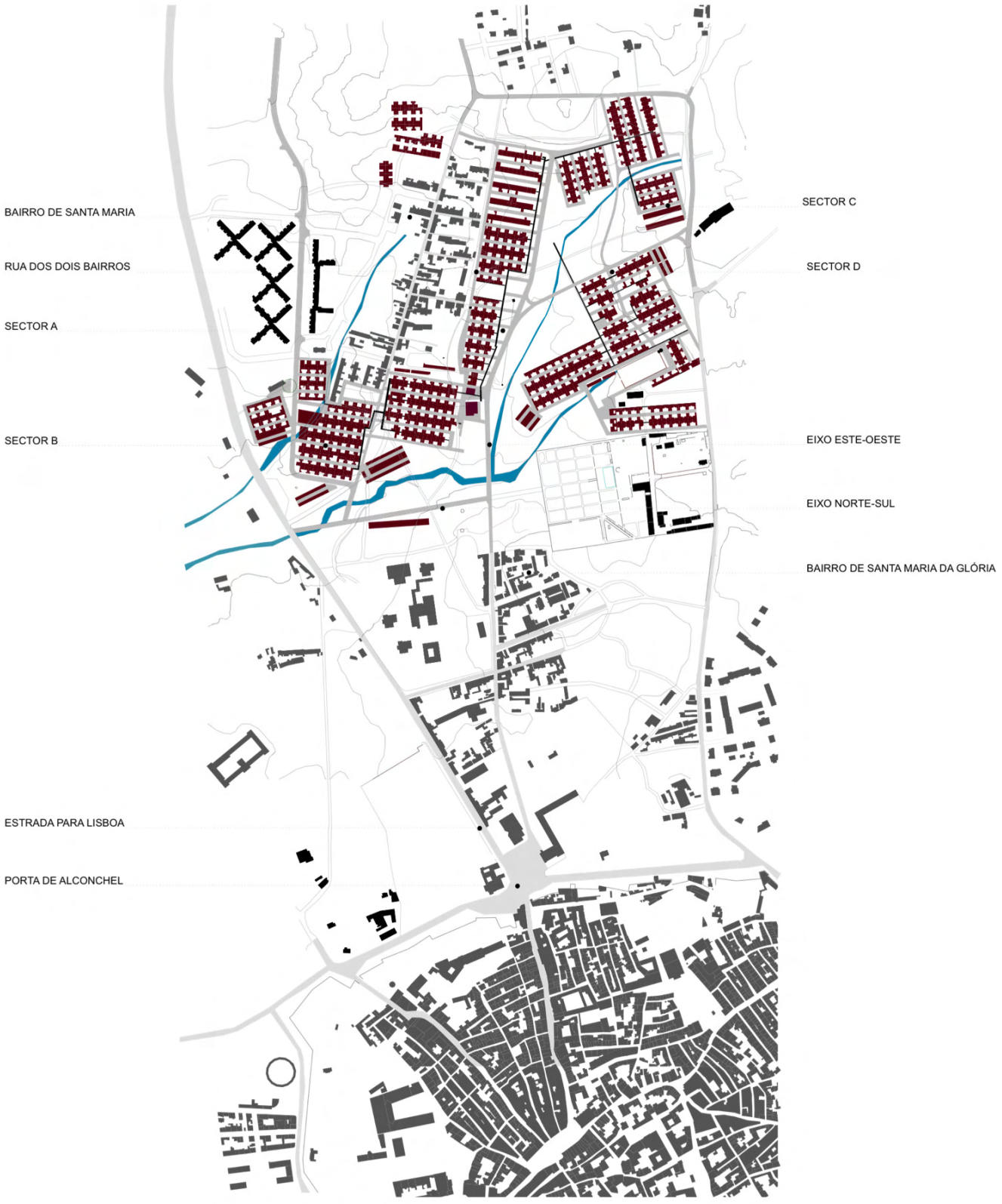
Como faz notar Siza, "(...) *a relação entre a cidade antiga e a sua expansão constitui o problema fundamental e o mais delicado do Plano* (...).[34]

Neste sentido, como o próprio Siza afirma, pode dizer-se que o Plano se desenvolve tendo como principal elemento de referência a *realidade*. A consideração e observação atenta e quase obsessiva dos sectores já construídos e de outros elementos (e actividades) pré-existentes - "(...) *de uma realidade espontânea, mas na realidade resultante de tendências de transformação e de uma adaptação secular ao meio, presente na cidade intramuros e do contacto directo com as populações a alojar* (...)*"*[35] - mas também do que são as características físicas e geográficas da área, serão determinantes na definição do carácter e da identidade dos espaços urbanos a criar.
A relação entre o "novo" e o "antigo" (suporte físico e geográfico e construções pré-existentes) são entendidos na concepção do Plano como entidades inter-dependentes, o que determina que as principais directrizes que orientam a matriz espacial do bairro, estejam assentes num "(...) *delicado contraste entre os elemento novos e as pré-existências*"[36].

Uma das decisões prévias que a proposta contempla, assenta precisamente na criação de um eixo viário que, seguindo a orientação este-oeste e correndo paralelamente à rua principal do Bairro de Santa Maria, se prolonga através do Bairro Nossa Senhora da Glória até à Muralha da Cidade, terminando na Porta de Alconchel. Este eixo estruturador é complementado pela criação de outra ligação viária principal, que se desenvolve por sua vez no sentido norte-sul, realizada com o intuito de estabelecer a união entre a Estrada de Lisboa e a via local que limita o terreno a norte. Esta via, ao cruzar-se com o eixo este-oeste, transformar-se-ia num percurso pedonal de ligação à Quinta da Malagueira, cujo destino final seria o de Parque de utilização pública.
Um segundo traçado, desenvolvendo-se sensivelmente no sentido noroeste-sudoeste, e correspondendo a um anterior caminho rural, constituiria a ligação viária efectiva ao limite norte do Plano, que ao entroncar com o eixo nascente-poente anteriormente referido, define, como poderá verificar-se mais adiante, o centro nevrálgico do novo Bairro.

Do ponto de vista morfológico e usando as palavras de Siza, a proposta traduz-se numa "(...) *expansão de baixa altura, adaptando-se à topografia de suaves pendentes* que se estende *densa e contínua, até à muralha e à colina da cidade (...)*"[37]. O princípio geral de "*construir seguindo a forma do terreno"*, leva a que, não apenas as ruas (e consequentemente as áreas edificadas) sigam a pendente natural do terreno (conduzindo assim a água para as linhas de água principais), como também se encontrem na topografia as principais directrizes de desenho do bairro.

[34] Álvaro Siza Vieira, "Plano de Pormenor para a zona da Malagueira, Évora", *Arquitectura,* nº 132, 1979, p. 40.
[35] Idem, ibidem, p. 38.
[36] Idem, ibidem, p. 40.
[37] Idem, ibidem p. 40.



PROPOSTA

EDIFICADO PROPOSTO

EDIFICADO EXISTENTE /PROJECTADO EM 1977

VIAS PROPOSTAS

VIAS EXISTENTES MAIS IMPORTANTES

N

DES. 04 ESC. 1 / 10 000

A variação do ambiente, afirma Siza, obtém-se pela "(...) *adaptação à topografia (variação do perfil), pela distribuição irregular dos programas habitacionais, pelos espaços resultantes do atravessamento de vias pré-existentes, pela inclusão de equipamentos e pelo contraste e encontro de zonas verdes e zonas construídas* (...)"[38].

Como princípio orientador do Plano, deve pois ser destacada a intenção de criar um tecido urbano relativamente denso que, tendo em conta a obrigatoriedade de prever um terço de terreno livre de construção, definiria sectores relativamente homogéneos, mas claramente individualizáveis no conjunto, cuja volumetria, como o próprio Siza admite, se baseia nas características morfológicas dos Bairros de Santa Maria e de Nossa Senhora da Glória (com os quais se estabelecem as continuidades viárias, anteriormente referidas).

O Plano apresenta-se assim, na sua estrutura geral, como uma associação de quatro grandes mosaicos ou sectores construídos de forma relativamente compacta (sectores A, B, C e D a serem construídos de forma faseada[39]) que, articulando-se com as principais vias previstas e dialogando com os elementos pré-existentes[40], se *espraiam* pelo terreno de forma descontínua, procurando dominar os limites da área do Plano[41].

Os sectores, constituídos por quarteirões (dispostos perpendicularmente às vias principais que os organizam), que se geram pela associação de habitações em banda (segundo a repetição de um módulo base de 8x12 metros, que se vai adaptando à topografia), dão origem a uma configuração variada em planta e em perfil das massas construídas.[42]

---

[38] Álvaro Siza Vieira, "Plano de Pormenor para a zona da Malagueira, Évora", *Arquitectura,* nº 132, 1979, p. 44.

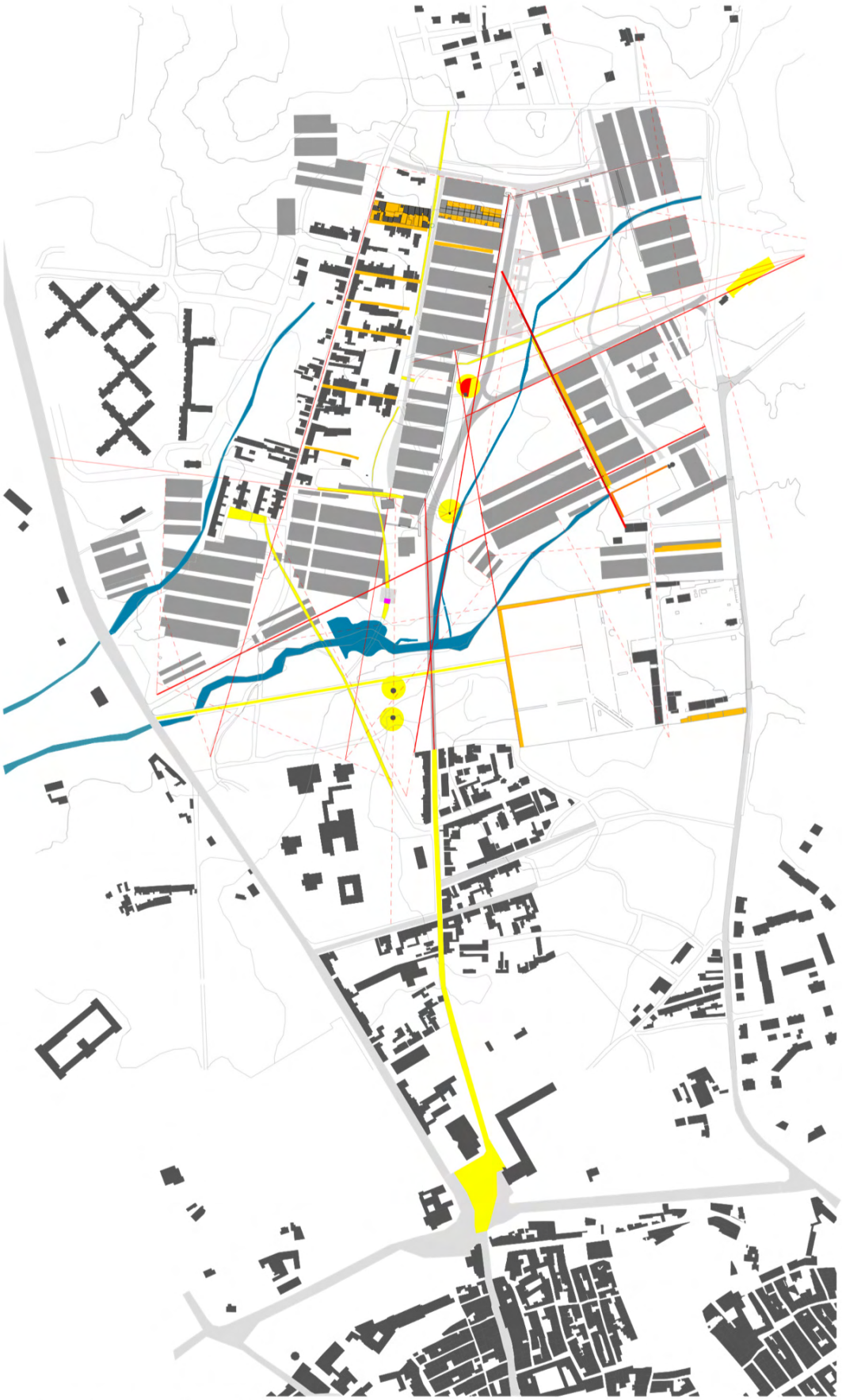
[39] O critério adoptado para a construção faseada das habitações é aliás significativo da importância concedida às pré-existências, revelando com muita clareza e em primeiro lugar, a intenção de integração os bairros clandestinos (em particular do Bairro de Santa Maria) e uma ocupação mais pulverizada dos limites norte e noroeste, a que se segue uma consolidação das *margens interiores* em torno do espaço central.

[40] Um destes elementos diz respeito à consolidação do Bairro de Santa Maria, que é reforçado pela criação de um novo tecido (sectores A e B) adossados a este último, limitado a sul pela Rua dos Dois Bairros e a norte pela Avenida da Malagueira (eixo nascente-poente), prolongando-se para sul até à "Estrada para Lisboa", ocupando assim o limite nascente destes núcleos pré-existentes.

Os outros sectores (designados por C e D), resultam de uma articulação igualmente determinada pelas pré-existências, ainda que resultando numa ocupação mais livre, ou seja, menos vinculada à presença de elementos construídos, ainda que visivelmente articulados com a topografia e a presença de antigos traçados, de pequenos vestígios (árvores, afloramentos rochosos, pequenas construções) e dos limites murados das quintas existentes (e dos limites da própria área do plano) e finalmente da linha de água do Turgela, que determinam a configuração irregular do grande espaço verde central.

[41] Alem da já referida definição do eixo poente-nascente, que liga a nova estrutura urbana com o a cidade de Évora, e do eixo Norte-Sul, são claramente identificáveis outros elementos estruturantes, que permitem reconhecer a importância concedida às pré-existências.

[42] A variação e flexibilidade que genericamente se pode produzir está ligada não apenas à possibilidade de adopção de dois tipos distintos de habitação, como também à natureza evolutiva destas mesmas tipologias, como ainda às variações que resultam da adequação relativamente à trama estrutural formada pelos muros de suporte a que se adossam as construções (que por sua vez decorre da adaptação destes muros ao próprio declive do terreno, que se produz cada 8 metros no sentido longitudinal e cada 12 metros no sentido transversal).



PRINCIPAIS REFERÊNCIAS PRÉ-EXISTENTES PARA IMPLANTAÇÃO DAS MASSAS EDIFICADAS E TRAÇADO DO ESPAÇO PÚBLICO

CONSTRUÇÕES PRÉ-EXISTENTES

TRAÇADOS GEOMÉTRICOS PRINCIPAIS

TRAÇADOS SECUNDÁRIOS

REFERÊNCIA PARA A DEFINIÇÃO DA MORFOLOGIA/MEDIDA DAS CONSTRUÇÕES PROPOSTAS

REFERÊNCIA PARA O TRAÇADO DO ESPAÇO PÚBLICO

DES. 05 ESC. 1 / 7 500

N

Definidos os objectivos e a estratégia geral, e identificadas as principais referências pré-existentes - que na realidade, constituem *"o denso de fundo de referências"* em que Siza se orienta, é seguramente a partir da articulação subtil entre manchas edificadas (de diferente configuração e dimensão), espaços abertos e equipamentos - ancorada na geometria dos traçados e no controlo da topografia - que a proposta ganha consistência e clareza para integrar a complexidade e diversidade que se propõe integrar e explorar:

"Na definição do desenho do Plano, o instrumento que permite a Siza dominar o plano horizontal, de modo que se converta num mapa no qual o contexto e o Plano se sobreponham sem distinção é a geometria: um mapa que se assemelha mais às amplas latitudes de um complexo mapa geográfico do que a ordens geométricas estabilizadas e fechadas (...)"[43].

A importância da geometria na definição dos princípios de composição de espaços abertos que estrutura o Plano pode ser facilmente observada na disposição dos sectores mais a norte, designadamente do sector que confronta com os terrenos da Quinta da Malagueira. Aqui, a implantação dos volumes define-se claramente pela presença de um traçado viário pré-existente (orientado sensivelmente no sentido nordeste-sudoeste, ligando a Quinta da Malagueirinha à linha de água (ele próprio pré-determinado pela presença do curso de água e pela topografia), o que justifica e condiciona por sua vez o prolongamento para sul deste sector[44].

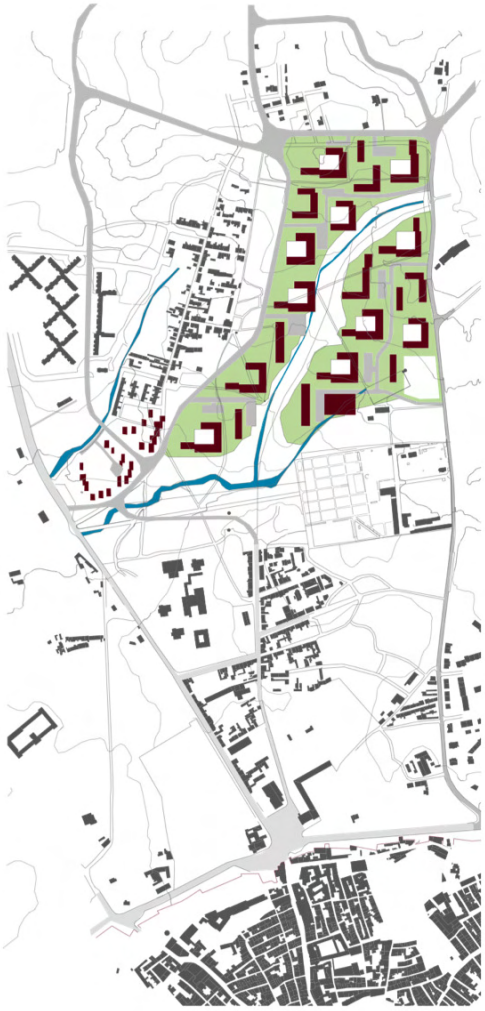
Partindo de um princípio de redução da segregação do trânsito (em contraste com o proposto pelo anterior Plano de expansão), para além das vias estruturantes às quais nos referimos, que ligam a área no sentido nascente-poente e norte-sul, a proposta considera um sistema viário intermédio que distribui para os sectores e permite a articulação com os bairros clandestinos (designadamente a sul através da Rua dos dois Bairros[45]).

Desta ocupação relativamente autónoma e periférica dos sectores construídos, *resulta* um espaço vazio central de grandes dimensões - o Parque Urbano da Malagueira - que, acompanhando sensivelmente a linha de água, se afirma como uma mancha verde estruturante, que se estende de forma contínua, quer para sul ao longo do Turgela, quer para norte fundindo-se com a Quinta da

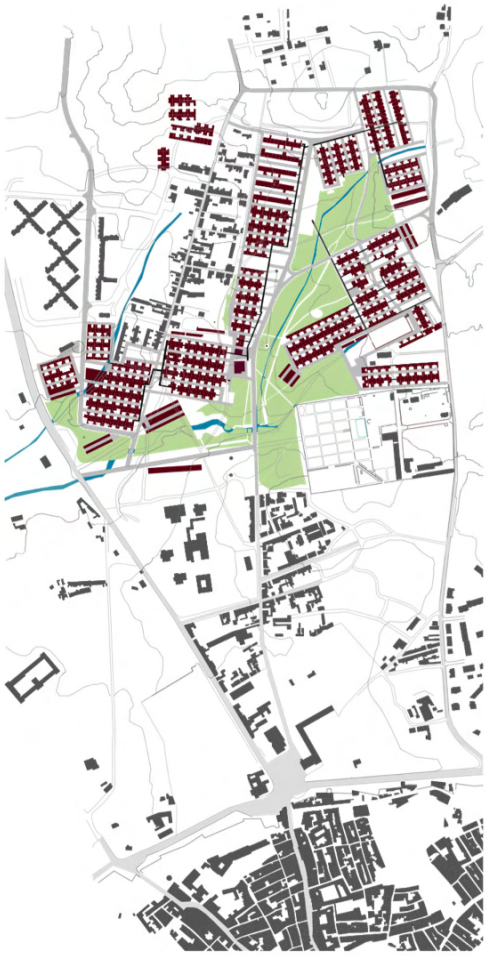
[43] Fulvio Irace,"Il quartiere Malagueira a Évora", *Abitare*, nº 252 (1986), citado por Enrico Molteni em *Álvaro Siza: Bairro de la Malagueira, Évora*. Barcelona: Edicions UPC, 1997, p. 22.

[44] Esta nova e importante directriz define um potente eixo pedonal (que liga directamente o núcleo do Bairro ao seu sector mais a nordeste), a partir do qual se organizam as bandas construídas do sector norte. Outra directriz fundamental na estruturação do sector sul do plano resulta da consideração do eixo sensivelmente paralelo à *Rua Principal do Bairro de Santa Maria* que guia a implantação das massas edificadas ao longo da *Avenida Principal da Malagueira*.

[45] Neste, como noutros casos, algumas ruas propostas neste sistema intermédio tornam-se essenciais na estratégia de articulação com o novo tecido. A este propósito Siza refere-se, em *Imaginar a evidência* (p. 115), ao *poder sair da clandestinidade*. A *Rua dos Dois Bairros* é a este título exemplar, na medida em que é sobre ela, ou a partir dela, que se concretiza de forma efectiva, através de um tratamento cuidadoso dos seus componentes (arborização, ligações, escala do construído) a articulação com este Bairro.



PLANO ELABORADO PELA DGSU (1975)



PROPOSTA CONSTRUÍDA

DOIS MODELOS DE ESPAÇO PÚBLICO . PLANO ELABORADO PELA DGSU EM 1975 E A PROPOSTA CONSTRUÍDA

ESPAÇOS VERDES

EDIFICADO

VIAS

DES. 06 ESC. 1 / 15 000

N

Malagueira, quer para oeste até às Piscinas[46].

O projecto do espaço público no contexto do Plano: objectivos e estratégia geral

Partindo de pressupostos idênticos aos do Plano elaborado pela DGSU, o Plano desenvolvido por Álvaro Siza determina no entanto uma morfologia urbana e um modelo de espaço público em clara ruptura com o que aquele Plano previa[47]. No caso do Plano desenvolvido por Siza, não se propõe um modelo único de espaço público, mas sim uma composição de espaços abertos que permitam a convivência entre diferentes tipos de espaço público e entre diferentes contextos e formas construídas, que se materializarão de forma faseada num arco temporal relativamente longo.

Mas mais do que isso, ou tão importante quanto isso, Siza está interessado na *vida* que se pode ou se deve gerar nos espaços urbanos que o Plano prevê, adiantando, aliás, que "*a dificuldade não reside em construir casas, mas comunidades*"[48].

Tal como o Plano, o projecto de espaços públicos constitui assim, fundamentalmente, uma resposta arquitectónica e urbanística atenta e consistente à necessidade de integrar as diferentes componentes e escalas, que à partida se revelavam de difícil conjugação.

Assim, nas diferentes escalas de trabalho, a concepção do espaço público extravasa os limites do Plano, *lançando pontes* para a cidade e o território envolventes, procurando potenciar e criar um princípio de ordem visível, que simultaneamente permita ao bairro aproximar-se da cidade histórica e integrar as pré-existências que, de forma desconexa, cresceram em redor de Évora.

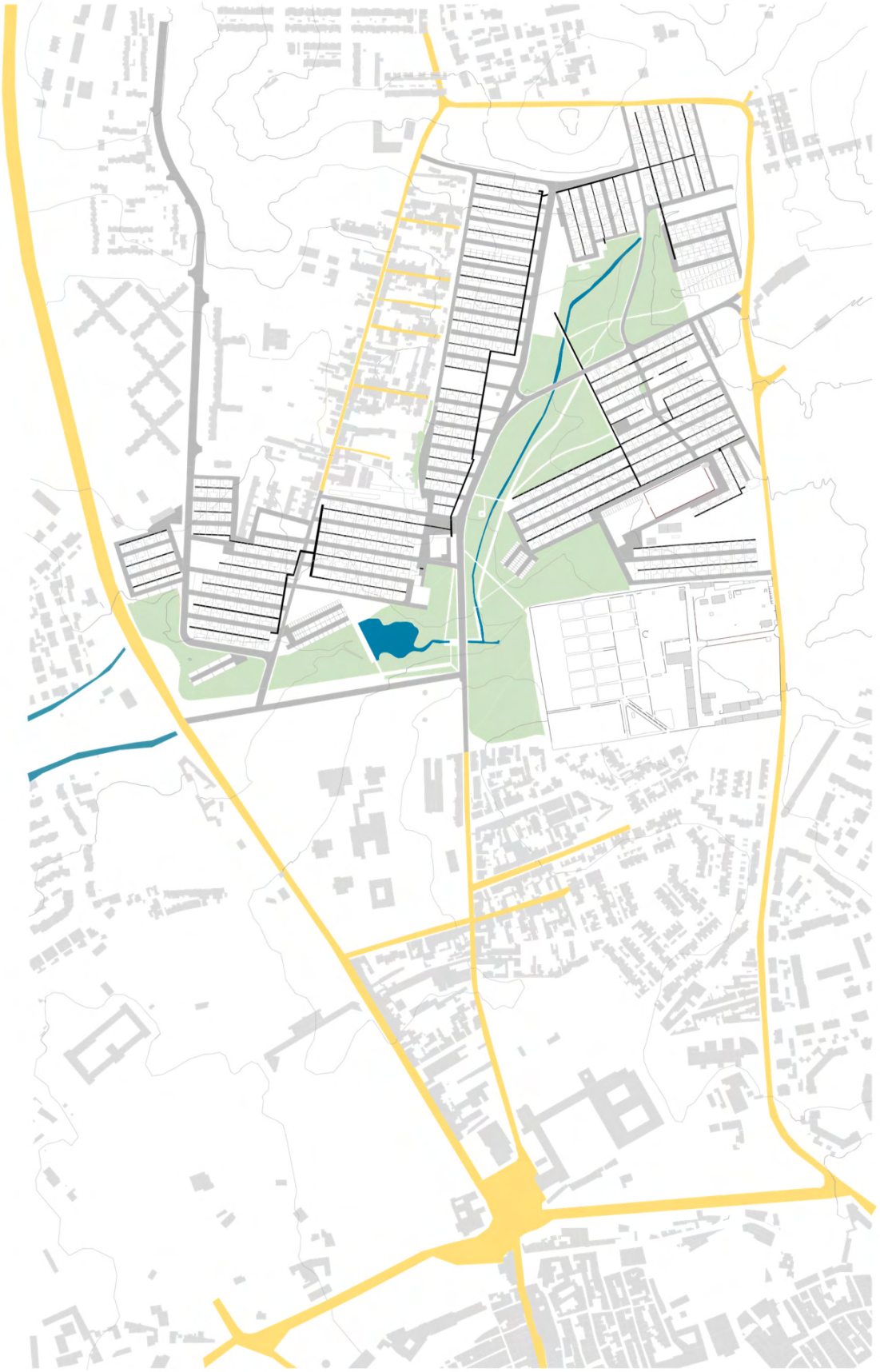
Siza parte portanto desta condição fragmentada, heterogénea e mais aberta desta área da cidade, ancorando-se em dois espaços públicos estruturantes, que possibilitam a aproximação ao principal ponto de referência principal - a *cidade amuralhada*. Estes elementos, como já atrás foi referido, são o eixo viário Este-Oeste que estabelece a *ligação umbilical* à Porta de Alconchel e o Parque Urbano que atravessa a área do Plano em diagonal (no sentido noroeste - sudoeste). Em conjunto, estes dois elementos reforçam esta intenção de articulação com o núcleo histórico e com os diferentes sectores que compõem o tecido residencial envolvente.

---

[46] Será curioso e importante notar que, se o Parque Urbano se afirma hoje (passados 30 anos) como o espaço central e agregador dos diferentes sectores construídos do Bairro, não garante por si só a unidade e a capacidade de inter-relação entre as partes que o constituem, já que a proposta, como se sabe construída por fases, só ganha a sua forma final ao fim de duas décadas e meia de construção.

[47] Como se pode comprovar, analisando o conjunto de blocos construídos pelo FFH a sudoeste, onde, por regra, o espaço público, reduzido à sua função viária e a um "índice de espaço verde" (considerado de forma abstracta), se transforma num espaço residual, carente de forma e de significado. A adopção deste modelo, ao basear-se numa clara segregação das funções urbanas e dos tipos habitacionais, determinaria seguramente, caso o plano realizado pela DGSU em 1975 se concretizasse, o desenvolvimento de um sector de cidade, subordinado aos atributos próprios das "extensões suburbanas desqualificadas" da segunda metade do século XX.

[48] Álvaro Siza citado por Brigitte Fleck em *Álvaro Siza*, p. 79. Esta observação pode constituir não apenas uma crítica aos conflitos e incompreensões que marcaram o processo de construção do Bairro, como também uma maneira de se demarcar do sentido e dos modelos de cidade e de espaço público presentes nos blocos FFH vizinhos.



ELEMENTOS ESTRUTURADORES DO ESPAÇO PÚBLICO

VIAS PROPOSTAS

"ESPAÇO VERDE CENTRAL"

DES. 07 ESC. 1 / 7 500

N

A obrigatoriedade de (segundo o Plano anteriormente aprovado) preservar e criar espaços verdes, designadamente na orla no curso de água existente (o que se traduzia na imposição de prever um terço da área do Plano liberta de construção), determina à partida a importância de um "espaço verde central" na estrutura geral do Plano.

Uma das decisões ou problemas prévios com o qual Siza se confronta será, portanto, o da definição do carácter deste vazio central, bem como a forma ou o tipo de relação que as zonas construídas estabelecem entre si e com este espaço, cuja leitura e importância no contexto do Plano seria inevitavelmente muito relevante.

Desde as primeiras hipóteses, o grande espaço verde central - o Parque Urbano - estabelece-se como a referência colectiva comum, sobre o qual se organiza e dispõe no projecto os diferentes núcleos compactos que, seguindo a topografia e apoiando-se nos vestígios e elementos pré-existentes, vão *pousando* na paisagem (à imagem dos assentamentos rurais que caracterizam a paisagem alentejana), acabando por admitir simultaneamente algumas semelhanças com os *assentamentos* espontâneos que marcaram a origem e transformação deste lugar.

A estrutura de espaços abertos públicos do Bairro reflecte assim, desde logo, a vontade explícita de estabelecer uma relação fluida, intensa mas precisa (ou seja, diferenciada e hierarquizada) entre este espaço público central, aberto, contínuo e tendencialmente verde e natural (ao qual é conferido um tratamento eminentemente paisagístico), e os novos sectores construídos que o Plano previa (que englobariam construções e os espaços públicos da matriz mais "urbana"). Constitui ainda um princípio geral na organização dos espaços públicos, a intenção de garantir uma grande permeabilidade com os outros elementos pré-existentes - exteriores ou nas margens da área do Plano - por forma a permitir igualmente uma relação filtrada mas significativa com o território e a cidade envolventes[49].

O Parque Urbano como espaço estruturador

A estratégia de projecto preconizada para o Parque Urbano da Malagueira resulta assim de uma concepção alargada ao espaço urbano envolvente ao Bairro, que procura integrar e articular-se com outras áreas verdes existentes (como as pequenas quintas de recreio ou produção), com vista à criação de uma estrutura verde centrada na Ribeira do Turgela[50].

"A estrutura verde proposta para o Bairro da Malagueira tem um significado de permanente relação com as zonas envolventes, que ultrapassam os próprios limites físicos do Bairro (...) mas simultaneamente a consolidação pretendida só é possível pela fluidez dos elementos naturais periféricos - de que se destaca a ribeira do Turgela e a vegetação das Quintas - através do carácter

[49] Esta intenção pode verificar-se quer na articulação que o Plano prevê com os bairros clandestinos, quer com alguns equipamentos existentes (ou previstos) como, por exemplo, a piscina, a escola, quer ainda na proposta de alguns equipamentos nos limites ou fora da área do Plano.

[50] É reveladora da importância atribuída às quintas agrícolas pré-existentes no contexto do Projecto, a comparação que é realizada entre estas "estruturas" com o próprio centro histórico da cidade Évora, conforme pode ler-se na *Memória Descritiva do Projecto de Espaços Exteriores* que acompanha o *Plano de Pormenor da Malagueira* (1987), p 4.



PARQUE URBANO CENTRAL

ÁREAS VERDES DENTRO DA ÁREA DO PLANO

ARBORIZAÇÃO EXISTENTE

PRINCIPAIS MANCHAS ARBORIZADAS FORA DA ÁREA DO PLANO

DES. 08 ESC. 1 / 7 500

N

de continuidade física e de espécies vegetais". [51]

A concepção deste espaço parte consequentemente do entendimento de uma realidade geográfica precisa, cuja matriz de base se apoiou na incorporação de uma paisagem pré-existente, prevendo por isso a manutenção e recuperação da sua estrutura geológica, topográfica e paisagística, hídrica, etc.[52].

"A área da ribeira designada por parque, é entendida como uma grande área de características naturais, e que, por contraste com as zonas densas de habitação, é um espaço aberto. O seu carácter é dado essencialmente pela vegetação, que tenderá a diferenciar sítios, a regularizar e a fixar as margens das linhas de água, o talude do pontão, surgindo como únicos temas construídos, o jardim e o dique. O parque é entendido aqui, não como a "construção" do sítio, mas sim como a "exaltação" do sítio cujas únicas regras a que obedece são as da sua própria natureza (...)"[53].

O Parque Urbano, entendido assim como o espaço de "(...) *maior grau de naturalidade, com carácter de continuidade e de protecção a elementos naturais da paisagem (...)"*[54], assume consequentemente uma escala e um valor paisagístico, que estabelece um contraste com os espaços urbanos e com os sectores construídos a que atrás nos referimos, sem que esta diferente identidade signifique ausência de relação ou ruptura. Bem pelo contrário, não só a concepção geral do Plano, a partir da definição dos principais traçados e configuração dos seus principais componentes, permite ler uma integração das grandes massas projectadas (mas também das pré-existências construídas) com os grandes vazios, como através dos elementos de excepção e de menor escala permite verificar a cuidada integração do *construído* no *natural*.

Neste caso, integração significa sobretudo a inserção controlada ao nível da forma e da escala (quer ao nível da altimetria quer da planimetria) de elementos construídos (*com ou sem volume*) num espaço vazio de carácter essencialmente paisagístico, com vista à demarcação, em conjunto com os sectores construídos, de espaços dotados de uma identidade específica. Mas integração também deve, ou pode, ser aqui entendida como a capacidade que o desenho do Parque revela, de organizar

---

[51] Álvaro Siza Vieira, João Gomes da Silva, *Memória Descritiva do Projecto de Espaços Exteriores* que acompanha o *Plano de Pormenor da Malagueira* (1987), p. 9.

[52] Note-se, a este respeito, a identificação na *Memória Descritiva do Plano de Espaços Exteriores* que acompanha o *Plano de Pormenor da Malagueira* (1987), de três *arquétipos de paisagem* presentes no local: *mata* ou *maciços de árvores* a poente (na cota mais elevada constituído por bosque de arbustos ou herbáceos); *montado* ao longo da Ribeira do Turgela (presente numa faixa de transição, central relativamente à área do Plano e da linha de água) e finalmente a *Linha de Água* a nascente. Não podemos portanto avançar para uma análise da concepção geral dos espaços públicos e dos percursos que se geram no parque urbano (projecto realizado sob a responsabilidade do arquitecto Álvaro Siza e do arquitecto paisagista João Gomes da Silva em 1987), sem referir a forma cuidada com que (previamente) se procedeu à implantação dos volumes das habitações, designadamente no que diz respeito às cotas altimétricas, procurando evitar-se grandes movimentos de terras, preservando-se assim a topografia original, as linhas de drenagem do terreno e as linhas de água.

[53] Álvaro Siza Vieira, João Gomes da Silva: *Memória Descritiva do Projecto de Espaços Exteriores* que acompanha o *Plano de Pormenor da Malagueira* (1987), p. 11.

[54] Idem, ibidem p. 9.

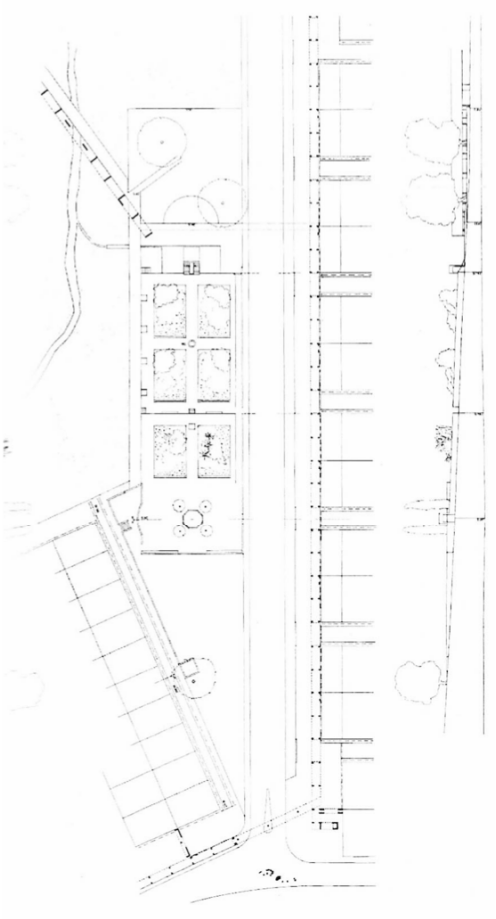


Fig. 234. Jardim das Fontes (Planta e perfil)





Fig. 235 e 236. Jardim das fontes

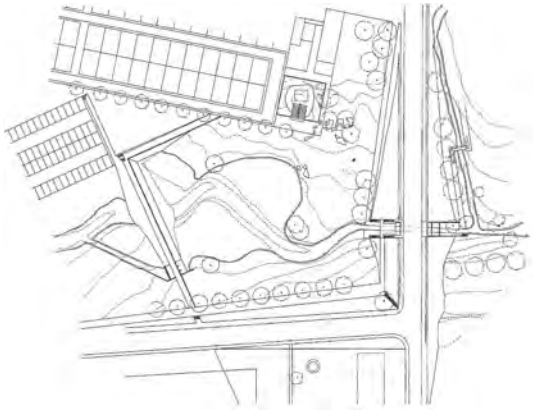


Fig. 237. Jardim do Lago



Fig. 238. Jardim do Lago

um conjunto de espaços e percursos (alguns deles, como referimos, aproveitando caminhos e traçados existentes) que asseguram as ligações entre os diferentes sectores.

A este propósito, julgamos incontornável a referência a dois espaços singulares que integram o desenho do Parque Urbano, e que não apenas se individualizam pelo seu carácter excepcional (*lugares construídos*, em oposição a *lugares naturais*, como pode ler-se na memória descritiva), como nos revelam a capacidade de interacção com os espaços envolventes, confirmando, por último, a riqueza e variedade de espaços públicos que constrói esta expansão urbana.

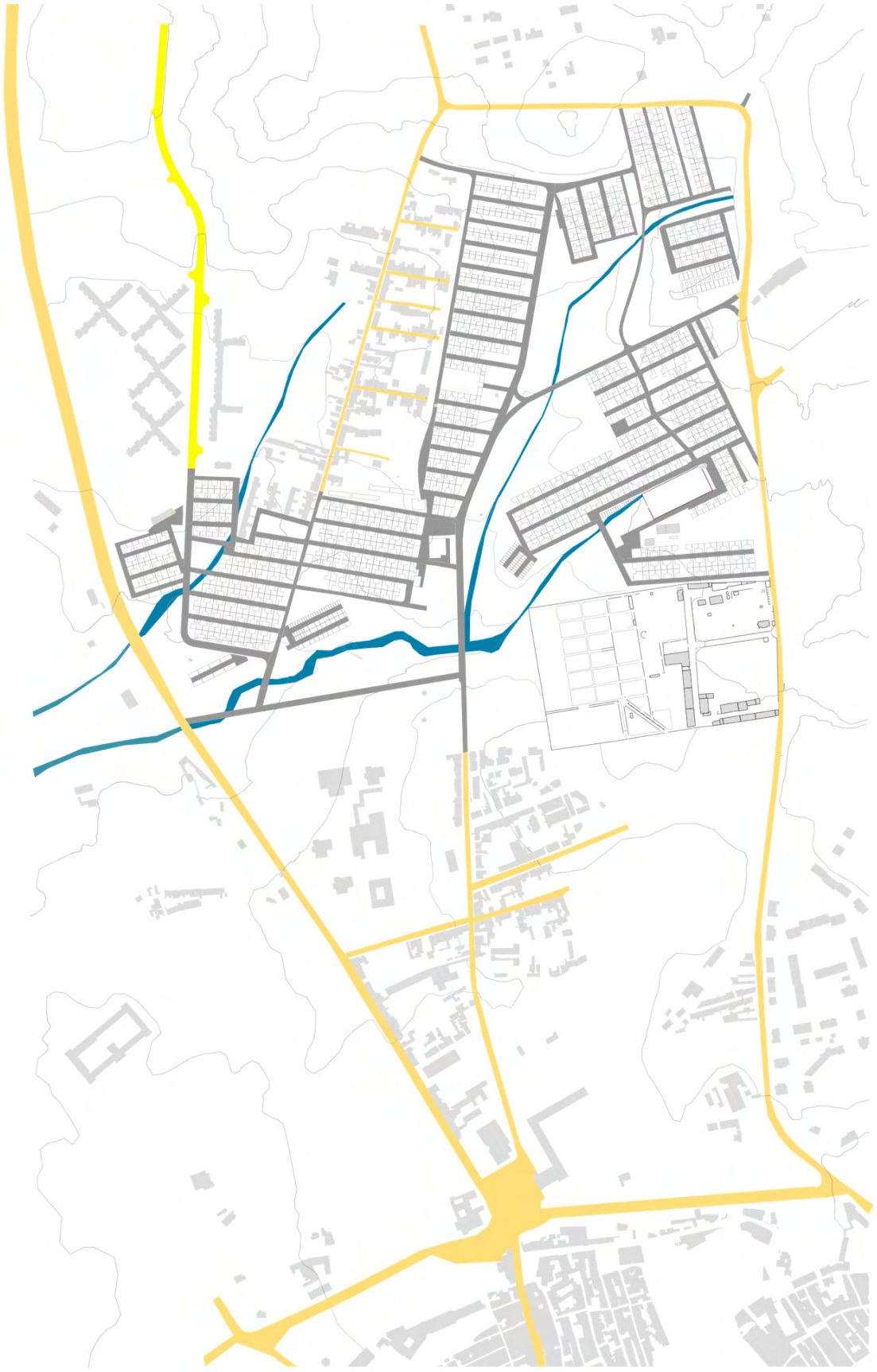
O primeiro exemplo refere-se ao *Jardim das Fontes* (também conhecido por Jardim dos Socalcos), que, implantado à cota alta, junto a uma nascente de água e tendo o perfil da cidade de Évora como pano de fundo, constitui o espaço público mais representativo da zona poente do Bairro.

Delimitado por muros de tijolo *à vista*, o espaço projectado remete-nos para a construção de um espaço com características formais, funcionais e simbólicas que associamos ao arquétipo do jardim, onde a presença de arborização (como ciprestes, palmeiras e magnólias) e da água (e dos restantes elementos formais que lhe estão associados) constituem os principais elementos da sua construção e desenho. Com uma configuração geométrica de base rectangular, e acompanhando a topografia, o jardim desenvolve-se em plataformas (revestidas a terra batida) que estabelecem um percurso que desce suavemente em direcção a nascente, pontuado por elementos (fontes, árvores, desenho de contorno dos canteiros) que reforçam a sua organização axial.

Esta composição é apenas parcialmente contrariada pela articulação que propõe com os percursos laterais que marginam o jardim. Se, com a Avenida da Malagueira, do lado sul, esta relação se resolve através de uma rampa pontuada por pórticos que marcam as entradas para as diferentes plataformas), já com o Parque Urbano, a norte, o limite do jardim é resolvido através das plataformas que se debruçam sobre o prado. O limite nascente do Jardim (composto por uma plataforma ligeiramente sobre-elevada relativamente ao parque) assume por sua vez um desenho que resulta da tensão originada pela intersecção da conduta, que determina uma percepção mais dinâmica e aberta do espaço, que se funde com o verde do parque.

O segundo espaço público marcante que podemos encontrar no Parque Urbano (por sua vez ligado ao Jardim das Fontes através de um percurso pedonal contínuo ao longo do parque, que acompanha a Avenida da Malagueira) encontra-se no limite poente do Bairro. Constituído pelo lago, parque ajardinado, dique, anfiteatro e praça, este conjunto deve a sua importância e singularidade não apenas à presença da linha de água, mas sobretudo à sua localização estratégica no Bairro, afirmando-se como o seu principal ponto de entrada e como principal espaço de articulação com a cidade mais consolidada (fazendo fronteira com o Bairro Nossa Senhora da Glória e a Escola Secundária André Gouveia)[55].

[55] As propostas nunca realizadas para esta zona revelam a importância que lhe era conferida no Plano. Para este sector, já do lado nascente da Avenida do Dique estava prevista a construção de um *Apart-hotel,* incorporando os moinhos existentes, cuja presença se torna hoje igualmente notável na configuração deste espaço.



TOPOGRAFIA E TRAÇADO VIÁRIO ANTES E DEPOIS DA INTERVENÇÃO

VIAS PROPOSTAS

VIAS EXISTENTES

DES. 09 ESC. 1 / 7 500

N

O desenho deste espaço está aliás marcado pela presença de um antigo traçado de ligação entre os Bairros de Santa Maria e Senhora da Glória, cuja matriz se retoma e serve de guia para a implantação do principal elemento da sua composição: o dique. A necessidade de construção de um dique, não apenas reforça o sentido de *ponte* que este percurso possuiu no passado, como permite a criação de um espaço público com qualidades únicas.

Aberto a sul e definindo um importante percurso pedonal, o dique introduz neste sector do parque uma ordem geométrica e arquitectónica muito precisas (que se materializa na marcação horizontal do seu volume construído em peças de tijolo maciço à vista e granito) que, retomando a orientação do traçado da implantação do sector D, gera uma tensão espacial relativamente à implantação oblíqua das massas construídas que "fecham" este espaço a poente.

O dique configura ainda, pela excepcionalidade do seu desenho e dos materiais empregues na sua construção, uma fronteira construída contínua, que estabiliza e delimita um espaço natural protegido, em forma de anfiteatro, marginado por alguns elementos singulares - os moinhos pré-existentes a nascente, o anfiteatro a poente, o pontão a norte - que se relacionam entre si mediante percursos e enfiamentos cuidadosamente concebidos. Por fim, o dique destaca-se como elemento de charneira, fundamental na articulação com a largo triangular a poente e com os volumes de garagem (a sul) que, adoptando uma orientação perpendicular ao talude e implantando-se sabiamente a uma cota inferior, dão sequência à continuidade dos percursos, desvelando-nos a presença da conduta que define a frente do sector construído mais a sul.

A Rua na definição do *espaço público primário*

Como contraponto a este sistema estruturante (definido pelas vias e espaços abertos principais), podemos também reconhecer na estrutura geral do espaço público do Bairro, um denso sistema (aparentemente) secundário de ruas, formando quarteirões de dimensão e profundidade variável, que dão origem às manchas edificadas, que recortam e se contrapõe à referida estrutura de espaços abertos de escala mais territorial.

Este "sistema genérico" de "ruas e quarteirões", de escala quase doméstica, constitui-se (igualmente) como um elemento caracterizador da estrutura de espaços públicos do bairro e da sua vivência colectiva, potenciando a criação de um *tecido urbano* denso e articulado.

A rua de seis metros de largura, sem passeio e acompanhando o terreno, serve de base à associação em banda de *casas pátio*[56], que, adoptando diferentes combinações, conformam um

[56] Da premissa de integração e criação de um tecido urbano articulado com as pré-existências, decorre igualmente a opção pelas tipologias a adoptar (casas-pátio em banda com pátio o máximo de 2 pisos, reduzida a duas hipóteses de tipologia), que parte da definição de uma unidade básica de 8x12 m, correspondente ao lote de cada parcela, a adoptar na construção dos 1200 fogos.
Os lotes de uma só frente previam a construção de habitações à face da rua com pátio nas traseiras. Em alternativa teria de ser adoptado um esquema de habitação em "L" com o pátio voltado para a rua, estando em qualquer dos casos o número de pisos reduzido a dois, variando consoante o programa (T2 a T5).

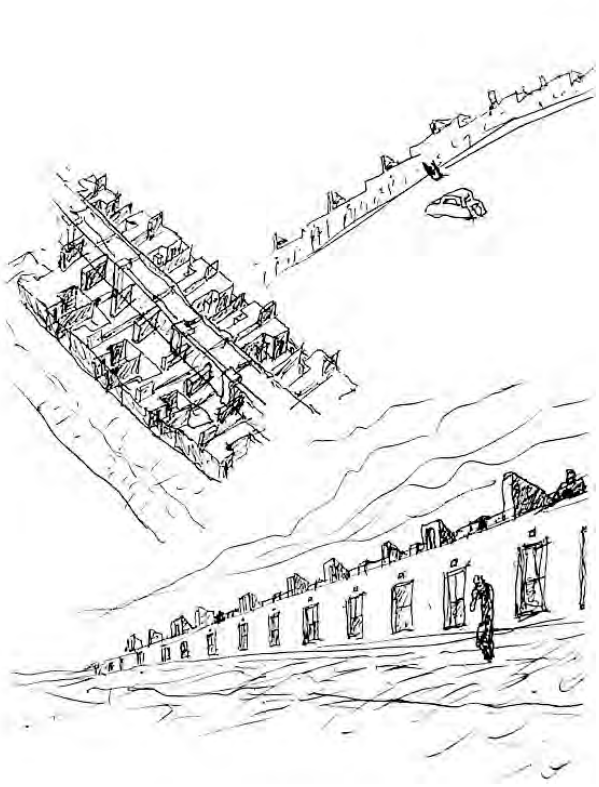


Fig. 239. Estudo de Conjunto de Habitações



Fig. 240. Vista de uma rua sobre o espaço central



Fig. 241. Alentejo. Penedo Gordo



Fig. 242. Vista de uma rua concluídas as primeiras habitações (1984)

tecido contínuo que garante a coesão e a legibilidade do espaço público do Bairro.

É na materialização precisa dos limites entre o espaço público e o espaço privado, entre o individual e o colectivo (cuja origem e expressão podemos seguramente encontrar na arquitectura popular alentejana), que se concretiza a forte intenção manifestada pelo projecto de se constituir, em primeiro lugar, como um suporte efectivo e significativo de uma vida comunitária e colectiva. Como é também a partir desta definição quase "elementar" da rua, que se estabelece a unidade, a escala, a medida - ou seja, a ordem comum - que rege a composição do espaço urbano do Bairro[57].

Como princípio geral, a relação entre as ruas e "fileiras" de habitações que geram os sectores e o "espaço público aberto" que os envolve é *directa*, enfatizando-se permanentemente, desta forma, a presença de elementos excepcionais, sejam elementos naturais, sejam elementos construídos. Por outro lado, a percepção do espaço público a partir da rua caracteriza-se quer pela constante variação dos enfiamentos visuais, quer pela simples variação das topografia, das tipologias e dos comprimentos das ruas (perdendo ou ganhando profundidade), quer ainda pela variação dos remates que se alteram constantemente, ao encontrar uma árvore, um equipamento ou uma situação específica da pré-existência.

Estando estas possibilidades de variação, na sua génese, ligadas à "simples relação" entre "medida e terreno", elas expressam-se contudo, subtilmente, quer pelos ritmos gerados, quer pela forma como reforçam as directrizes do Plano e como integram as pré-existências, fazendo com que a rua, tal como na cidade tradicional, partindo dos mesmos elementos de base, configure uma diversidade balizada por uma identidade comum.

As ruas que estruturam os sectores orientam-se por regra para o espaço central do Parque Urbano, privilegiando-se desta forma a relação entre o espaço interior do Bairro e o *espaço envolvente*, assegurando-se assim, e de uma forma eficaz, uma identidade distinta, ainda que complementar, entre o que são os espaços públicos genéricos, que organizam a relação entre o público e o privado e o que são os espaços públicos de carácter mais aberto ou de transição.

O sistema de espaços públicos na caracterização da dimensão colectiva do Bairro: a conduta e os espaços públicos de excepção

Se os sectores construídos e o espaço verde central se constituem como a principal *matéria-prima* que constrói a(s) identidade(s) e a(s) medida(s) do(s) espaço(s) público(s) no Bairro da Malagueira, temos, por outro lado, de considerar, como parte do *código genético* do sistema de espaços públicos, a existência de outros espaços, que asseguram as necessárias articulações desse sistema.

[57] Como observa Francesco Venezia, a definição espacial da rua *genérica* parece realizar-se mais por um processo de subtracção de massa construída, do que por um simples processo de adição de unidades individuais. Francesco Venezia,"Construído en el lugar", em *Álvaro Siza: Bairro de la Malagueira, Évora*. Barcelona: Edicions UPC, 1997, p. 120.
Se, passados 30 anos, esta leitura que nos é proposta por Venezia é aquela que provavelmente Siza ambicionava, ela não representa no entanto, como se sabe, o processo natural segundo o qual o Bairro se foi gerando.



SISTEMA DE ESPAÇOS PÚBLICOS INTERMÉDIOS

SISTEMA DE ESPAÇOS PÚBLICOS INTERMÉDIOS

PARQUE URBANO

SISTEMA DE CONDUTAS

EQUIPAMENTOS FORA DA ÁREA DO PLANO

EQUIPAMENTOS / ESPAÇOS DE COMÉRCIO CONSTRUÍDOS

DES. 10 ESC. 1 / 7 500

N

A consideração de uma rede intermédia de espaços públicos permite responder ao principal desígnio do Plano, que diz respeito à adaptação e integração da proposta às circunstâncias da realidade encontrada (onde naturalmente se incluem os bairros clandestinos com os quais os novos sectores se relacionam), funcionando como um elemento fundamental na criação da identidade colectiva do Bairro.

A leitura e importância desta rede intermédia torna-se particularmente significativa, nos topos dos quarteirões voltados para o grande espaço central - as "margens interiores" - onde se parece jogar e tornar mais visível o carácter (mais) urbano e até cívico do Bairro. É aqui que, de forma mais evidente, se constrói a identidade colectiva do Bairro (que complementa a dimensão mais "privada" presente na rua de acesso ás habitações) e onde se materializa a mistura de funções, que resulta da inserção de equipamentos e dos espaços comerciais. Para a concretização desta intenção foi determinante o recurso a um *sistema espacial*, composto por elementos reconhecíveis, que permitisse por um lado estabelecer a *escala pública do Bairro*, e, por outro, pudesse reforçar, com clareza, os princípios de desenho urbano que o Plano previamente havia definido.

Referimo-nos não apenas ao papel desempenhado pelos equipamentos na estruturação do Plano (como se sabe, muitos estão ainda por construir), mas sobretudo à adopção de um potente elemento articulador e estruturador - a conduta (também designada por *peaduto*).

Formalizada mediante um canal elevado de infra-estruturas (água, telefone, gás, TV) e assumindo em diversos pontos a dimensão de um pórtico *percorrível* (garantindo a protecção do sol e da chuva), a conduta estende-se e desdobra-se pelo terreno, constituindo-se simultaneamente como "guia" para a edificação.

Seja como *suporte infra-estrutural,* seja como um espaço de ligação que se ramifica por todo o Bairro, a conduta converteu-se também, ao longo do tempo, num poderoso dispositivo simbólico, que alude à complexidade e sobreposição de diversas escalas e extractos temporais presentes na cidade tradicional, sem com isso pretender estabelecer um simples jogo de mimetismos com o aqueduto renascentista que serve a cidade de Évora[58].

A conduta, construída em blocos de cimento, ao mesmo tempo que se constitui como um *elemento de ressonância* da cidade histórica (estabelecendo neste sentido uma "continuidade" do perfil da cidade de Évora), apresenta-se essencialmente como o principal elemento fundador, como elemento primogénito e de excepção, que permite "(...) *configurar o espaço desde o princípio e conferir uma certa identidade ao lugar e às pessoas* (...)"[59].

[58] É incontornável a analogia formal com o aqueduto de Évora (projectado por Francisco Arruda e construído entre 1531 e 1537) que, tal como no Bairro da Malagueira, se distingue também como um sistema morfológico marcante e gerador de situações diferenciadas ou mesmo híbridas. Não apenas no que diz respeito à morfologia e escala dos espaços públicos como também pelo contraste que se gera ao confrontar-se com as superfícies caiadas que compõe maioritariamente o núcleo histórico da cidade.

[59] "Álvaro Siza entrevistado por Laurent Beaudoin", *L´Architecture d´Aujourd´hui,* nº 278, (1991), p. 61.



O SISTEMA DE CONDUTAS NA ESTRUTURAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO

SISTEMA DE RUAS PROPOSTAS

SISTEMA VIÁRIO EXISTENTE

CONDUTAS PRINCIPAIS

CONDUTAS SECUNDÁRIAS

DES. 11 ESC. 1 / 7 500

N

É sobre a natureza elementar ou mesmo rude desta *espinha dorsal*, que se começa, de facto, a delimitar o território (e o espaço público), e a criar as fundações onde se vão adossar, seguindo ritmos diferenciados, as células de habitação, os equipamentos, os comércios (e alguns espaços públicos)[60].
"(...) *o que desejava levar a cabo em Évora era a construção de uma estrutura muito perdurável. No final o mais potente deviam ser as quatro paredes que delimitam a parcela, além dos elementos da infra-estrutura que as ligam* (...)"[61].
Como observa Franceso Venezia, a consideração por parte de Siza de "*elementos metafóricos de ressonância"*, em que Venezia inclui as condutas, a praça coberta e os edifícios para "*sítios difíceis",* "(...) *é capaz de capturar e implicar no estado nascente do bairro objectos em curso de extinção; de modo que o bairro se nos apresenta como um a cidade em fundação e, ao mesmo tempo, como uma cidade acabada de desenterrar* (...)"[62].

Mas se a conduta é entendida (na sua origem) como uma *espécie de infra-estrutura territorial de serviço*[63], ela pode ler-se como uma marca territorial que ajuda a definir limites, a estabelecer relações entre os sectores construídos, que reforça a hierarquia, a forma e a composição geométrica do sistema de espaços públicos abertos. Extravasando assim a sua função técnica, a conduta funciona, antes de mais, como o esqueleto ou *sistema morfológico de referência* que determina a estrutura e a hierarquia do Plano, dando valor simbólico, perenidade, escala e identidade ao sistema de espaços abertos, e que torna possível a multiplicidade de relações e de escalas e de usos dentro da área do Plano.
A conduta (ou o conjunto de condutas) corporiza deste modo uma matriz espacial contínua, que ao longo do tempo - à medida que se fossem construindo os edifícios singulares - condensaria e assinalaria a vida comum do Bairro, definindo, neste sentido, uma *outra escala, e um espaço* outro (mais híbrido e complexo, capaz de mediar as distintas naturezas de espaço público presentes no Plano) contraposta *à limitação da escala única* do tecido dos quarteirões, intuindo Siza desde cedo a dificuldade de construção dos equipamentos[64].

E se à conduta vemos associada uma natureza estruturadora e comum, que estabelece a métrica e o traçado para a fundação e repetição (quase anónima) de células de habitação, ela revela-se também, pontualmente, como um elemento de excepção no contexto do Plano.

---

[60] "*O que interessa na construção de uma cidade é a sua capacidade de transformação, algo parecido ao crescimento de um ser humano, que desde o seu nascimento possui certas características e uma autonomia suficiente, uma estrutura de base que pode integrar-se, opor resistência às mudanças da vida*". Álvaro Siza entrevistado por Laurent Beaudoin, *L´Architecture d´Aujourd´hui,* nº 278 (1991), p. 61.
[61] Álvaro Siza entrevistado por Peter Testa, *The Harvard Architecture Review,* nº 7 (1989) in Enrico Molteni*, Alvaro Siza: Barrio de la Malagueira, Évora*. Barcelona: Edicions UPC, 1997, p. 112.
[62] Francesco Venezia, "Construito in loco", *Lotus* nº 37 (1983), p. 80.
[63] Enrico Molteni*, Alvaro Siza: Bairro de la Malagueira, Évora*. Barcelona: Edicions UPC, 1997, p. 23.
[64] Álvaro Siza Vieira. *Imaginar a evidência*. Lisboa: Edições 70, 2000, p. 119.



Fig. 243. Conduta no Bairro da Malagueira



Fig. 244. Évora. Aqueduto no centro histórico

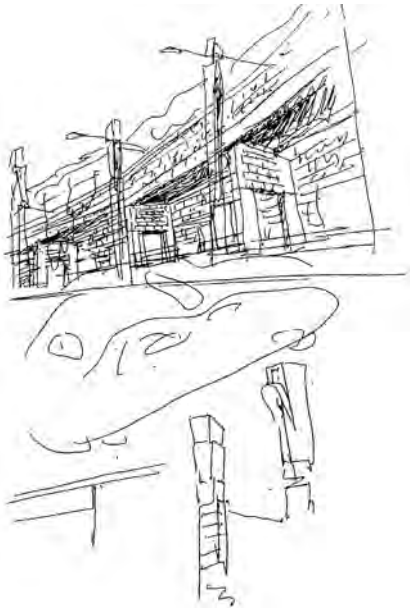


Fig. 245. Estudos para a *conduta*



Fig. 246 Estudos para a *conduta*



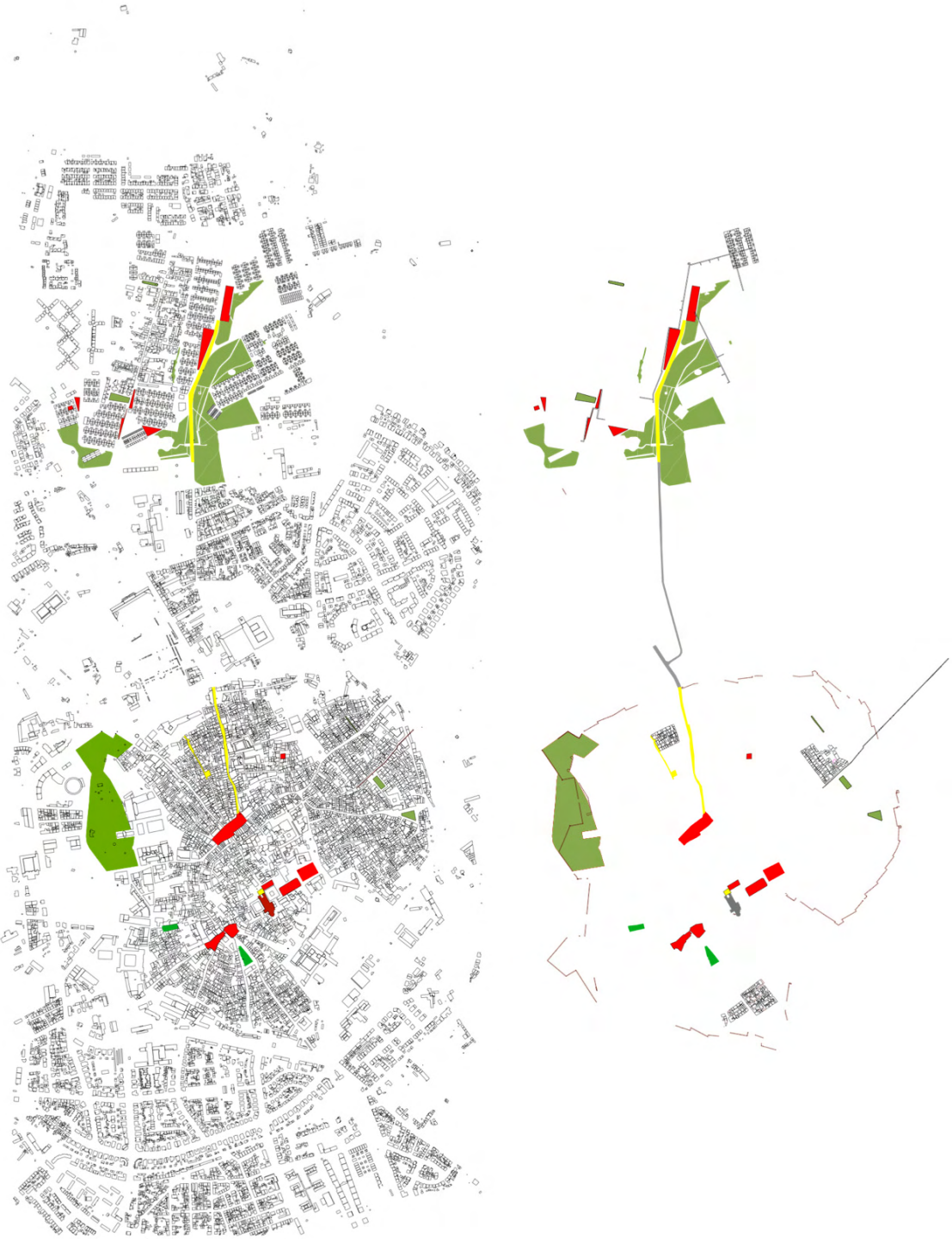


Fig. 247 e Fig. 248 . O sector norte durante a construção

A este respeito podem ser mencionados alguns exemplos, onde a conduta sofre metamorfoses, tornando-se evidente a necessidade de quebrar a regra, de pontuar, de rematar ou conferir densidade ou complexidade formal ao espaço público. Seja pela variação da expressão da superfície de revestimento (que em alguns casos passa a ser caiada de branco), seja pela introdução de outros materiais de revestimento (como o mármore rosa), seja pela variação da escala ou/e pela autonomização das superfícies construídas (à qual por regra está adossada), ganhando nestes casos uma dimensão quase escultórica, que se deve à procura de maior liberdade no tratamento formal[65].
Por outro lado, a variação da expressão, função e escala da conduta (e das relações que estabelece com o próprio tecido edificado e com os espaços livres), resulta igualmente da existência de uma hierarquia bem definida que permite distinguir um sistema principal (por regra percorrível e adossado aos topos dos quarteirões que se confrontam com os espaços abertos mais importantes. A conduta principal subdivide-se por sua vez em três sub-tipos que resultam da sua adaptação á topografia: a conduta de nível, a conduta recortada e a conduta inclinada que acompanha situações de inclinação média do terreno) e um secundário (por regra inacessível, já que sobre ele se adossam as paredes tardoz das habitações), que em algumas situações pode ser atravessado.

Se, como vimos, a conduta (e os equipamentos) em certa medida se revela principal elemento *de referência para* a articulação entre os espaços públicos estruturadores (de dimensão mais urbana) e o tecido edificado, permitindo estas duas ordens e escalas dialogar, é igualmente vital para o Plano a presença de outros espaços públicos intermédios, cuja importância se pode ler, fundamentalmente, na caracterização de situações de excepção.
Este sistema, ou conjunto de espaços, composto por elementos claramente referenciáveis à cidade tradicional - a rua coberta, a porta, a praça, o largo, o pátio, a travessa, o jardim - organiza assim um sistema de espaços públicos contínuo e diversificado que, à imagem do que sucede no centro histórico de Évora, estabelece uma segunda hierarquia, conferindo outros significados e outros usos ao espaço urbano. Ligando, integrando, rematando, fechando ou abrindo espaços, é a partir desta *ordem secundária* do espaço público que se criam as condições para as diferentes apropriações e leituras do espaço público e dos percursos que organiza.
As diferentes categorias de espaços que compõem este nível secundário de espaços públicos, encontram-se, aliás, claramente identificadas na anteriormente referida *Memória Descritiva do Projecto de Espaços Exteriores*.

[65] A *variação de escala* da conduta ganha uma expressão inequívoca na definição do espaço público central, sendo este elemento objecto de um tratamento excepcional no tramo ao longo da frente sul do eixo nascente-poente, onde se previa a construção da Semi-Cúpula (a que nos referiremos adiante). Aqui a conduta surge, tal como as casas, caiada de branco, admitindo simultaneamente uma diferenciação da dimensão, dos ritmos e da escala dos vãos que definem a arcada.



SISTEMAS DE ESPAÇO PÚBLICO DA "CIDADE MURALHADA" E DO BAIRRO DA MALAGUEIRA

PARQUES . JARDINS RUAS PRAÇAS . LARGOS

DES. 12 ESC. 1 / 20 000

N

Neste documento são identificados quatro tipos de espaço público - praça, largo, pátio público e verde urbano (jardim) – que, tendo em comum o facto de estarem claramente articulados entre si (e com o tecido edificado contínuo), cumprem naturalmente outros papéis e admitem configurações distintas no contexto do Plano. Assume-se deste modo uma reinterpretação dos modelos históricos que constroem a cidade tradicional (em particular, do sul do país), podendo assim observar-se na construção do espaço público da Bairro da Malagueira, um conjunto de situações e ambientes cuja origem, função e caracterização nos são familiares.

Assim sendo, também aqui associamos e identificamos a praça como um espaço de geometria regular, cuja definição decorre essencialmente da morfologia que o edificado lhe confere e da pavimentação uniforme (e distinta relativamente aos espaços de circulação automóvel); como identificamos igualmente o largo como um espaço de carácter mais "acidental, que surge do cruzamento com pré-existências, ou de geometrias exteriores ao próprio espaço; ou ainda o pátio público, entendido como um recinto claramente delimitado, vocacionado para a estadia, "enquadramento" ou recreio; finalmente identificamos o jardim (ou *verde urbano*, segundo designação utilizada na memória descritiva) entendido como espaço urbano cujo carácter advém sobretudo da presença de vegetação[66].

Analisando o modo como este conjunto de espaços se dispõe na concepção geral do Plano, o que quanto a nós mais se destaca é a forma como estes (uniformemente distribuídos pelo Bairro) ocupam uma localização estratégica (seja ela resultante de elementos pré-existentes, seja pela composição ou desenho da estrutura urbana proposta). Como se destaca, igualmente, o modo como estes espaços se encontram articulados entre si, segundo um sistema de percursos principais e secundários que cruzam o Bairro nas duas principais direcções (ligando e atravessando os sectores quer através de espaços e edifícios notáveis, quer através de vestígios pré-existentes).

A verificação deste princípio pode ser observado no sector D, se considerarmos um dos percursos principais, que se inicia no Jardim das Fontes e termina no Largo da Nora, cruzando-se com outro percurso (onde se gera um ponto nodal, de maior tensão espacial) que parte do limite norte do terreno e se prolonga em direcção a sul pela Rua da Malagueirinha, *desembocando* junto ao depósito de água.

---

[66] Tal como é referido na *Memória Descritiva do Projecto de Espaços Exteriores*, a caracterização distinta dos vários tipos de espaços que compõe o designado "*nível secundário*" de espaços abertos, tendo obviamente em conta o rigor do clima estival, tem como objectivo comum o controlo da luz e da sombra, o que em algumas situações implica também a introdução da água.
Devemos, por outro lado, salientar que na consideração deste nível secundário de espaços abertos, e em oposição ao carácter mais contínuo dos "*elementos primários"* (os espaços verdes, de escala superior e de carácter contínuo), estamos do ponto de vista morfológico perante uma concepção assumidamente mais fragmentada e descontínua do espaço público. Esta complexidade e aparente contradição são entendidos no Plano, segundo os autores, como um sinal de riqueza e diversidade que historicamente caracteriza a *paisagem urbana*. Álvaro Siza Vieira, João Gomes da Silva, *Memória Descritiva do Projecto de Espaços Exteriores* que acompanha o *Plano de Pormenor da Malagueira* (1987), p. 11.



TIPOLOGIAS DE ESPAÇO PÚBLICO

PARQUE
JARDIM / ZONAS ARBORIZADAS / AJARDINADAS
SISTEMA DE CONDUTAS
"RUAS LOCAIS"
LARGOS / ESPAÇOS PEDONAIS
PRAÇAS
SEMI-CÚPULA PREVISTA

DES. 13 ESC. 1 / 7 500

N

Como outro exemplo importante da marcação dos percursos urbanos principais, não podemos deixar de referir a Praça José Afonso, ao constituir-se como "ponto nevrálgico" onde se cruzam a Avenida da Malagueira (articulando através de um percurso urbano da maior importância o Jardim das Fontes a Oeste e o Parque do Lago a nascente). Saliente-se que, em qualquer dos casos, a presença da conduta "principal" constitui um elemento fundamental da caracterização dos referidos percursos, que abriga e reforça a presença dos espaços comerciais e equipamentos (bem como do parque verde central, enquanto estrutura verde contínua, que organiza e estrutura o conjunto dos sectores construídos).

Ao longos destes percursos, podemos encontrar a maioria dos comércios que, definidos pela conduta, reafirmam o papel da "rua comercial porticada" como palco da vida urbana. Embora nestes casos, por regra, não se trate da *rua corredor* (que rasga ou atravessa um tecido), mas sim de um espaço linear (com apenas uma frente edificada) que marca o limite de um tecido, que resolve as delicadas transições para espaços abertos, que resolve os topos dos quarteirões (como sucede no sector norte), ou que marca um percurso principal (como no caso da Avenida da Malagueira)[67].

Mas é fundamentalmente nos limites dos sectores que constroem o tecido residencial, bem como nos limites da área do Plano (onde o Bairro se confronta com as realidades urbanas pré-existentes), ou ocasionalmente em criteriosas intervenções no seu *miolo*, que o papel deste sistema de espaços secundários se torna mais relevante, na medida em que estabelece as articulações entre as diferentes realidades que o Plano pretende potenciar.

No entanto, a estratégia de desenho seguida, adquire aqui uma maior diversidade, quer na escala, quer na forma, quer na caracterização, em virtude das diferentes situações que podemos encontrar nos limites da área do Plano.

A título de exemplo, destacamos o espaço público mais complexo e morfologicamente mais fragmentado, que se pode observar na intersecção do sector nascente do Bairro de Santa Maria com os *novos sectores*, designadamente no remate nascente da Rua dos Dois Bairros, onde se gera uma "tensão espacial" que corresponde a uma sucessão encadeada de espaços públicos de geometria e leitura mais "complexa". Neste caso, parece querer enfatizar-se a natureza mais descontínua e orgânica da morfologia do Bairro de clandestinos, porventura antecipando a "tensão" que decorre da inflexão do traçado do eixo principal que, por sua vez, marca a entrada nascente do Bairro (a partir da Avenida da Malagueira) e que justifica uma implantação distinta do edifício (pré-existente) da Portugal Telecom (alinhando-se à face da Avenida da Malagueira).

[67] Serve igualmente como exemplo desta mesma estratégia de criação de itinerários estruturadores, a existência de um percurso, este menos directo, que se inicia sensivelmente no ponto de inflexão e de remate da conduta na *Avenida da Malagueira* e se desenvolve ao longo da *Rua da Sobreira, articulando-se* posteriormente com o *Largo Manuel Carlos* e com o parque infantil, terminando no jardim que, por sua vez, marca o acesso ao recinto desportivo.



ESPAÇOS PÚBLICOS ENTRE OS SECTORES / ESPAÇOS PÚBLICOS DE ARTICULAÇÃO ENTRE SECTORES

ESPAÇOS PÚBLICOS TRATADOS

ESPAÇOS PÚBLICOS NÃO TRATADOS

SISTEMA DE CONDUTAS

DES. 14 ESC. 1 / 7 500

N

Outro exemplo da afirmação de uma lógica mais excepcional e irregular na configuração do espaço público, pode ainda ser observada no sector que corresponderia à *entrada* nascente da Rua Principal de Santa Maria, onde o Plano previa a localização de um conjunto de edifícios singulares dispostos ao longo da rua *contra* a conduta (do qual apenas um se encontra construído). Neste caso, parece querer definir-se uma sequência linear, no sentido de conferir mais profundidade e um carácter excepcional a este sector da intervenção. A este espaço singular - tratado como porta - suceder-se-ia, a poente, um alargamento - efectivamente realizado - cuja frente, rematando os topos dos quarteirões (já do "lado interior" do Bairro), se realiza através da conduta que confere uma escala e um carácter mais urbano ao lado norte do largo arborizado criado (Largo Manuel Carlos), que estabelece a relação entre o tecido novo e o existente, configurando um vazio notável e de escala mais residencial.
Outra situação singular, onde a intervenção sobre espaço público se revela fulcral na resolução de uma fronteira entre o *novo e o antigo*, podemos encontrá-la ao longo da Rua dos Dois Bairros (o próprio nome da rua sugere esta identidade comum pretendida). Neste caso, a caracterização dos elementos secundários do espaço público faz-se de forma quase anónima. Apenas se considera a introdução de arborização contínua do lado sul da Rua (do lado do Bairro de Santa Maria), que se opõe aos topos cegos dos novos quarteirões que definem o seu lado norte. O desnível que se verifica entre a Rua dos Dois Bairros e as ruas secundárias que, no sentido contrário, organizam o Bairro de Santa Maria, permite e sugere a criação de uma sucessão de articulações pedonais, configurando um percurso variado e rico, do ponto de vista dos pequenos episódios urbanos que se geram: "portas", escadas, alargamentos.

Se a articulação com o tecido existente a sul se resolve através da criação de espaços públicos de escala mais reduzida, e claramente identificáveis (o jardim, o pequeno alargamento ou a praça) assegurando com "naturalidade" a sua integração, já nos sectores mais a norte, os espaços livres criados nos limites da intervenção obedecem a uma lógica mais aberta e descontínua. Por outro lado, a não realização de uma parte substancial dos equipamentos e garagens previstos nesta área (a norte e poente/nascente) torna a leitura dos espaços livres, por vezes difícil ou mesmo incompreensível.
Por este motivo, em alguns casos, o espaço público adquire características de espaço sobrante, desvinculando-se dos elementos construídos (ao contrário do que sucede na articulação, por exemplo, com o Bairro de Santa Maria). Não obstante, parece ser evidente, nestas situações (onde as poucas referências se traduzem em acidentes topográficos e na presença pontual de elementos vegetais ou afloramentos rochosos), uma procura de maior ambiguidade e indefinição no contacto com uma realidade mais aberta e menos urbana (ou, pelo menos, um menor compromisso com a criação de espaços públicos claramente demarcados e dotados de uma identidade formal reconhecível, como sucede nos casos atrás referidos).

De facto, neste sector do Bairro, as diferentes propostas nunca previram a construção de uma frente contínua (que desenhasse a frente norte do Bairro e expressasse um tratamento unitário) ou morfologicamente homogénea. Aqui, a proposta ao nível do projecto dos espaços públicos, pelo contrário, parece propor sempre uma leitura de descontinuidade e até de fragmentação, que apenas parece reservar aos volumes das garagens previstos (a maioria nunca realizados), a capacidade de atribuir alguma "estabilidade" ao espaço público.

A opção por uma proposta morfológica "menos clara" e a "ausência" de elementos verdadeiramente definidores e orientadores do uso dos espaços (de equipamentos, volumes de garagens, arborização, definição de praças, e a falta de caracterização arquitectónica posterior dos espaços sobrantes) leva-nos a considerar o tratamento do espaço público neste sector como um dos poucos exemplos onde, a nosso ver, do ponto de vista do espaço público, a consistência conceptual do Plano não resistiu[68].

Já no que diz respeito ao tratamento do espaço público nas *margens interiores* do Bairro, ou seja, na forma como se propõe, através do espaço público, a articulação ao longo e entre os diversos sectores construídos (e na forma como estes se relacionam com o espaço central, mesmo nas partes onde o espaço público não se encontra tratado), a proposta revela qualidades, a nosso ver, incontestáveis.

Em primeiro lugar (como já atrás referimos), torna-se fundamental reconhecer, particularmente a este nível (da interligação entre sectores a partir dos espaços abertos), a importância da conduta, sobretudo pela forma potente e precisa como organiza os espaços abertos entre os diferentes sectores. Em segundo lugar, devemos também assinalar a leitura cuidada que é realizada da topografia e de algumas pré-existências, na definição e valorização de percursos adjacentes, visíveis sobretudo a partir do interior dos quarteirões.

Devemos ainda destacar, nestes sectores da proposta, a integração fluida e orgânica entre espaços abertos de diferente escala, e a forma como se controla e caracteriza espacialmente a relação entre as massas construídas, que se alcança quer pelo domínio da escala dos espaços e profundidade dos percursos, quer pela já referida atenção à topografia (apoiando-se em construções e vegetações pré-existentes), quer ainda pelo recurso a outros elementos excepcionais previstos no projecto, como são a conduta e os volumes das garagens.

Por fim, e integrado no conjunto de espaços públicos urbanos de excepção que, pertencentes ao tecido construído, constituem espaços de fronteira com o espaço central de parque, não pode deixar se ser destacado o que seria o principal espaço de excepção do Bairro - a Semi-Cúpula. Este recinto

[68] Podemos identificar uma situação semelhante, na actual Rua dos Maroucos, a rua de traçado ondulado, que atravessa no sentido nascente - poente o sector D (a noroeste), ligando ao largo da Nora. Neste caso, o que seria um espaço público linear com atributos formais e usos claramente urbanos, caracterizado pela presença de edifícios singulares (equipamentos e comércio), transformou-se num espaço urbano "residual", de "traseiras", cuja escala se torna obviamente incompreensível, produzindo uma fractura evidente entre as partes norte e sul deste sector. A realização da proposta original, não apenas quebraria a profundidade excessiva que este sector apresenta actualmente, como também reforçaria a importância da presença da Quinta da Malaguerinha e do Largo da Nora (que, de resto, justifica em parte a deformação do traçado rectilíneo desta mesma rua).

coberto, implantado no *centro* do Bairro à cota alta (na Praça José Afonso), aberto sobre o parque central a norte e entrevendo o perfil da cidade de Évora a nascente, constituiria o elemento que simbolicamente asseguraria a unidade e identidade colectiva do Bairro.

Para além da sua escala cívica e da inegável dimensão plástica e escultórica que converteria esta "praça" semi-coberta numa referência arquitectónica incontornável no contexto do Bairro, o seu carácter notável decorre da forma intensa como se relacionaria com a paisagem circundante e com outras memórias que testemunhavam o passado rural desta zona (designadamente a existência de um poço e de um sobreiro).

A construção deste espaço contrariaria seguramente o carácter algo desolador da actual Praça José Afonso, como permitiria compreender a escala e uma certa austeridade do conjunto edificado que a define.

Considerações finais

Julgamos ter ficado patente que o projecto do Bairro da Malagueira nos dá pistas suficientemente sólidas da importância que ainda podem adquirir os espaços públicos num projecto de expansão de cidade.

Sob o ponto de vista da interpretação e da materialização do espaço público na cidade actual, o Bairro da Malagueira constitui uma "obra" notável, um excepcional e delicado "exercício" de relação entre *cheios e vazios*, *e entre abertos e fechados,* pensados simultaneamente à escala territorial, à escala urbana e à escala arquitectónica, considerando a especificidade do contexto em que vai actuar *e a* co-existência entre a dimensão individual e a dimensão colectiva da cidade.

No entanto, reconhecemos que, na sua essência, o Bairro da Malagueira foi concebido e construído como uma *grande arquitectura*, isto é, constitui-se como um projecto urbano que tem subjacente um controlo, uma coerência e uma inter-dependência absoluta entre os diferentes componentes que materializam esta proposta de expansão de cidade.

Neste sentido poder-se-á invocar que, porventura, esta coerência resiste (ou resistiu) com dificuldade à não execução (ou à adulteração) de algumas das suas partes, e que uma proposta urbana tão pré-determinada e interdependente, à partida, dificilmente pode servir como "modelo" para expansões futuras da cidade. Num contexto social, cultural e económico em que o desejo de novidade, de autonomia, de flexibilidade e a visão da cidade como um negócio se sobrepõe a outros atributos, pode aceitar-se esta objecção. Porém, julgamos que é justamente na coerência global e na dimensão arquitectónica - de *grande arquitectura* - que a obra incorpora, que reside a consistência do Bairro.

Mesmo reconhecendo que dificilmente se criarão condições para, num futuro próximo, se realizar uma expansão de cidade de 1200 fogos, e que a realidade social, cultural e política que se viveu à época tornam difícil a repetição de uma experiência semelhante (a que não será também indiferente a especificidade do contexto da cidade de Évora), o projecto do Bairro da Malagueira aponta-nos

modelos e soluções construídas que consideramos adequadas para enfrentar o problema do projecto do espaço público nas áreas de expansão da cidade consolidada. Isto é, sobre o modo de construir cidade de raiz, integrando simultaneamente a diversidade de escalas e morfologias das pré-existências num contexto heterogéneo e fragmentado.

Evocando-nos a presença de ambientes, formas e tipologias de espaços que associamos à cidade tradicional, a proposta construída contém ensinamentos e apresenta respostas inovadoras e consistentes aos problemas que se colocavam, demonstrando em que medida o projecto do espaço público pode ser um instrumento fundamental na gestão da complexidade e da diversidade que caracteriza a cidade contemporânea.

Um dos principais ensinamentos prende-se inequivocamente com o entendimento da base que se expressa na intenção de realizar uma expansão urbana intimamente articulada com a cidade existente (designadamente com o seu núcleo histórico e com os bairros clandestinos que cresceram em redor da cidade), em que a concepção e a materialização do espaço público, tendo subjacente uma hierarquia, e pensado em clara complementaridade com o conjunto edificado e com o território, se constitui como a base fundamental da estrutura urbana proposta.

Neste sentido, o exemplo da Malagueira afirma a actualidade e a indispensabilidade de reconsiderar e reinterpretar conceitos, valores e regras *ancestrais* de configuração do espaço público, que neste caso se voltam a revelar as nossas referências mais seguras quando confrontados com o problema de *fazer cidade fora da cidade consolidada*: o conceito de quarteirão, de fachada, de lote, de rua, de praça, de jardim, bem como a consideração da topografia e da geografia do local.

Consequentemente, este entendimento é não apenas reconhecível na configuração do *desenho do chão*, ou seja, ao nível da caracterização em termos de arborização, configuração geométrica, hierarquia e dimensionamento dos espaços públicos propostos (praças, ruas, largos, jardins, parque, etc.), mas é também, ou sobretudo, visível pela forma como o conjunto edificado se articula e se torna parte integrante do espaço público.

Nesta medida adquirem sentido, e são igualmente decisivas para a qualidade do espaço público, as questões programáticas, morfológicas e tipológicas referentes ao edificado (a opção pela casa-pátio enquanto elemento gerador de um tecido urbano constituído por volumes baixos e contínuos), contribuindo para a materialização de uma ordem legível, mas simultaneamente densa e complexa (que resulta de uma leitura antropológica e da geografia do lugar), fundamentais para o equilíbrio formal e para a identidade do conjunto urbano projectado.

Por outro lado, a consideração de uma hierarquia para o conjunto projectado, especialmente visível ao nível da configuração do sistema de espaços públicos (designadamente na estruturação do sistema viário e da configuração dos espaços públicos mais importantes), torna efectiva a vocação estruturadora que permite a articulação das diferentes partes e a integração das pré-existências, imprimindo simultaneamente um sentido de ordem a este novo sector da cidade.

Em síntese, a relevância deste exemplo traduz-se na *demonstração* de que, partindo de um plano (com uma visão politica por detrás) e através da materialização do projecto que não separa a

arquitectura do *desenho urbano*, a cidade se pode continuar a *construir,* suportando a multiplicidade e a individualidades das partes sem ter de assumir rupturas com os tecidos pré-existentes e com as características dos lugares, garantindo simultaneamente a dimensão colectiva e a unidade do conjunto.



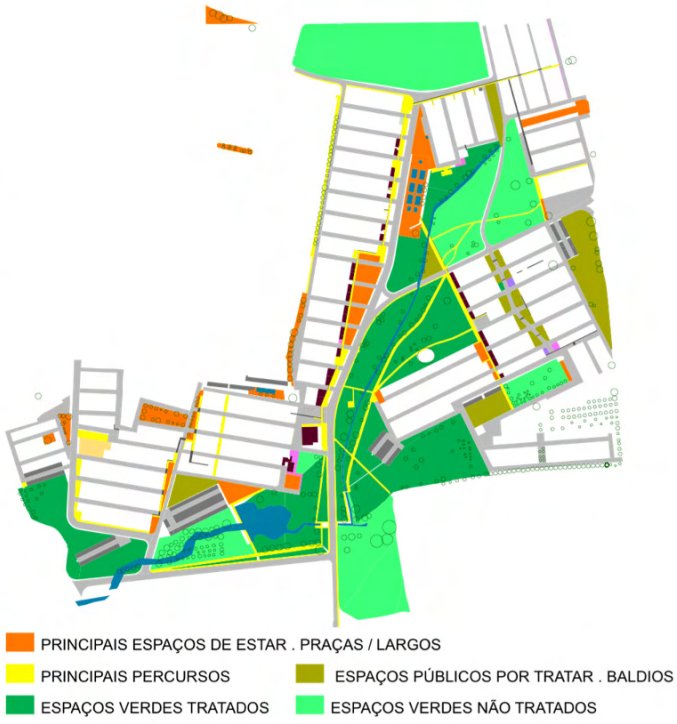
ELEMENTOS VEGETAIS



ELEMENTOS DE EXCEPÇÃO NA CARACTERIZAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO



EQUIPAMENTOS E SISTEMA DE PERCURSOS PRINCIPAIS



ESQUEMA DE SINTESE DAS TIPOLOGIAS
ESTADO ACTUAL E USO DO ESPAÇO PÚBLICO

ESQUEMAS DE SINTESE

DES. 15 ESC. 1 / 10 000

N



Fig. 249. Malagueira. Vista aérea actual desde nascente



Fig. 250. Malagueira. Vista aérea actual desde sul



Fig. 251. Malagueira. Vista aérea actual desde norte

4.3 Projectar o espaço público *na reconstrução da cidade sem plano*

4.3.1 Enquadramento

Tendo apresentado a perspectiva, segundo a qual equacionámos a questão do espaço público como elemento fundamental na expansão da cidade, para o qual convocámos o exemplo do Bairro da Malagueira, a questão ou problema que se pretende agora abordar prende-se essencialmente com o reconhecimento da importância do espaço público na (re)construção da cidade contemporânea "sem forma" ou "sem plano" que, de um modo geral, associamos às periferias urbanas.

Procuraremos acima de tudo avaliar em que termos, e sob que condições, o *projecto do espaço público* pode ou deve actuar *a posteriori,* em sectores urbanos de formação recente, onde em muitas situações o espaço público não teve um papel estruturador na sua urbanização, vendo a sua presença reduzida a um carácter residual, incapaz de dotar estas partes de cidade de uma dimensão urbana e morfológica reconhecíveis.

Indagar sobre os factores que podem conduzir a uma (re)configuração consistente do *espaço público* nestas áreas de cidade torna-se, a nosso ver, num dos principais problemas que se colocam à arquitectura e ao desenho urbano no contexto da cidade actual. Sobretudo porque estamos perante sectores urbanos com grande expressão no contexto metropolitano (das médias e grandes cidades europeias), cuja origem recente, coincidindo com o período que podemos chamar de *explosão* do *urbano sem forma* e transformação acelerada (que se inicia no segundo pós-guerra), coloca, a nosso ver, problemas ao equilíbrio e desenvolvimento futuro das cidades[1].

Importa no entanto salientar que a atenção à *reconstrução* destes sectores de formação recente (a partir do espaço público) tem como precedente e deve ser enquadrada dentro de uma fenomenologia mais ampla, que genericamente se traduziu na Europa pela *reconquista do espaço público*[2], a que fizemos referência na primeira parte deste trabalho. Esta *reconquista* inicia-se com a recuperação, entre outros, do centro de Copenhaga nos anos 60, e estende-se a partir dos anos 70

[1] Será por isso importante reconhecer de antemão, que estamos (portanto) perante o problema geral da *requalificação urbana*, num quadro urbano, senão diametralmente oposto, pelo menos claramente distinto daquele que tem sido objecto de análise, debate e experimentação privilegiados nas últimas duas décadas - como o da requalificação/regeneração urbana nas zonas centrais/históricas ou das grandes operações de reconversão que ocorre, por exemplo, em áreas industriais abandonadas, cuja localização estratégica, as torna em zonas altamente atractivas e com um grande potencial de valorização.
Este é também o caso de grandes operações urbanas que neste momento se desenvolvem em Portugal para algumas áreas industriais abandonadas ou desactivadas com grande potencial de valorização, como são os casos do Projecto da Margueira em Almada, e de uma extensa frente de água entre Santa Apolónia e o Parque das Nações em Lisboa.

[2] A Reconquista da Europa (*La reconquista de Europa. Espacio público urbano, 1980-1999*) foi justamente o título de uma exposição centrada na recuperação dos espaços públicos de diversas cidades europeias que esteve patente em 1999 no Centro de Cultura Contemporânea de Barcelona (CCCB).

e sobretudo 80 do século XX às principais cidades europeias[3] (como Paris, Lyon, Berlim, Barcelona, Roterdão, Roma); devendo ser entendida como uma resposta à degradação física e social a que se votaram os principais espaços públicos (a partir segunda metade do século XX), em que estes se viram esvaziados do seu conteúdo social ou simbólico, em consequência de intervenções que privilegiaram o automóvel e concepções de espaço público entendidos essencialmente como espaços especializados.

Este fenómeno de recuperação sistemática do espaço público (travando o avanço do automóvel, disciplinando o seu tráfego e favorecendo o uso do espaço urbano pelo peão) rapidamente se estendeu (sobretudo na década de 90) à recuperação de espaços industriais obsoletos, ou ainda à criação de parques em zonas periféricas, registando-se por fim, nos finais dos anos 80 (e sobretudo nos anos 90), a preocupação com a recuperação mais sistemática dos espaços públicos de bairros ou zonas urbanas mais degradadas ou periféricas, destacando-se neste caso alguns projectos iniciados em França e Espanha ainda durante a década de oitenta[4].

Devemos referir ainda que, mais recentemente, este fenómeno de *recuperação sistemática do espaço público* no contexto da "cidade alargada" surge claramente associado aos bons resultados alcançados em cidades como Lyon, mas sobretudo Barcelona, que, seguindo metodologias e linguagens distintas, converteram, como veremos, a recuperação do espaço público numa das principais estratégias (de sucesso) no que diz respeito às operações de requalificação urbana[5].

Uma caracterização de periferia urbana

Sabendo-se de antemão as diferentes acepções, formas e significados que as *periferias* podem *adoptar* (e que não cabe neste trabalho tratar) e sabendo-se que cada periferia revela os traços de um passado sobre o qual se fundou o seu próprio desenvolvimento[6], importará reconhecer

[3] Refira-se, no contexto português, a importância de projectos como a recuperação do centro histórico de Guimarães (iniciada pelo GTL em 1983), a recuperação do Chiado (iniciada após o incêndio de 1988) ou a recuperação da Baixa do Porto ao abrigo da *Porto 2001* (realizada a pretexto da organização capital Europeia da Cultura entre 2000 e 2004), que permitiram compreender o alcance e o papel estratégico da requalificação do espaço público na regeneração dos espaços centrais ou núcleos históricos.

[4] Recorde-se que esta atenção prestada à periferia não é alheia aos violentos confrontos que se dão em França em meados da década de 80 com sucessivas revoltas nos bairros problemáticos em redor das principais cidades (ou em cidades americanas como Los Angeles). Os primeiros tumultos, conhecidos como a "revoltas das periferias", iniciaram-se em Lyon em 1982, estendendo-se posteriormente a outras cidades francesas.

[5] O "sucesso" destes programas de requalificação não deixou de ter como consequência, a aplicação por vezes acrítica e descontextualizada de receitas testadas com sucesso noutras circunstâncias, circunscrevendo-se, por outro lado, em muitos casos as intervenções a zonas ditas "nobres" (ou com potencial turístico), que se *tematizaram,* servindo os propósitos do turismo e da "economia simbólica". Deste modo, esqueceu-se ou não foi dada a importância devida a algumas partes da "cidade" que, para além dos limites mais consolidados, apresentavam sinais claros de degradação.

[6] Mesmo considerando as diferentes formas e tipos que a periferia urbana hoje assume no contexto das cidades europeias, será importante considerar o processo dinâmico que preside à sua transformação, cuja origem, como se sabe, se refere à *cidade pré-industrial* (centrada na relação entre o burgo medieval e o seu território envolvente) e se consolida de forma muito clara no século XX, com a industrialização, alterando-se de forma substancial (no caso europeu) na segunda metade do século XX, a partir de um processo de dispersão urbana que resulta sobretudo do uso do automóvel privado e do aumento da mobilidade e comunicação.

previamente alguns traços gerais que nos permitam reflectir sobre as origens, a transformação e o significado actual do termo[7].

Tendo portanto em conta a complexidade e a dificuldade em tipificar de uma forma genérica o termo *periferia urbana* (seria porventura neste caso talvez mais "fácil" falarmos de "sectores desqualificados e desestruturados de cidade"), podemos afirmar que, na actual condição destes sectores urbanos periféricos, se podem, em geral, apontar a ausência ou escassez de funções centrais e de valores morfológicos, simbólicos (associados em muitos casos à ausência de uma memória histórica), como os principais indicadores ou factores para o seu reconhecimento. Por esta razão, sem surpresa, estas partes da cidade estão, em muitas situações, mais associadas *à exclusão ou privação* (e até marginalidade) do que à *distância geométrica* a que se encontram de um *centro* (que está, de resto, na origem do próprio conceito de periferia, ligada à ideia de "coroa urbanizada" em torno a um núcleo pré-existente polarizador).

Sendo certo que, deste ponto de vista, entre as diferentes periferias urbanas que podemos encontrar na maioria das cidades europeias, aquelas onde se torna mais evidente esta escassez de funções centrais são justamente aquelas onde a função residencial é dominante ou quase exclusiva (e que por isso, na maioria dos casos, denotam um estado patológico - nos vários sentidos, em particular de ordem social - para o qual o urbanismo e o desenho urbano tem tido dificuldade em encontrar respostas).

Associado ao problema da ausência de uma ordem formal (normalmente também plasmada na debilidade construtiva do edificado) ou como parte deste problema, podemos, na maioria das periferias urbanas, detectar a fraca qualidade ou escassez de espaços públicos qualificados e infra-estruturas capazes de estabelecer as continuidades (formais e funcionais) necessárias com outros pontos ou sectores urbanos mais ou menos próximos (sendo por isso nestas partes da cidade que a *crise do espaço público* se faz notar de forma mais aguda).

Será assim a ausência de uma hierarquia e de elementos estruturadores do espaço urbano, conjugada com a ausência ou escassez de uma identidade morfológica (resultantes da debilidade ou ineficácia de políticas de ordenamento do território ou de "erros de planeamento") e de funções centrais, que nos leva a associar o que vulgarmente designamos por *periferias urbanas* às paisagens "genéricas" e "desqualificadas" das nossas cidades. Paisagens aparentemente sem

---

7 A este respeito julgamos ser sugestiva e significativa a distinção entre "*periferia vil*" e "*periferia esplêndida*", proposta por Manuel de Solà-Morales (ver: "Territorios sin modelo" in *De cosas urbanas*, Barcelona: Gustavo Gili, 2008, p. 167), na medida em que nos remete justamente para a dificuldade que temos hoje em valorizar e caracterizar os territórios do urbano, que estão para além da cidade consolidada. Esta distinção, por outro lado, acentua a carga ideológica que tem sido usada para discutir e interpretar e enfrentar estas partes da cidade, entendidas (de forma preconceituosa) muitas vezes como *não-cidade* ou *cidade de segunda*, segregada - "*a periferia vil"* - e noutros como a *verdadeira cidade*, a cidade que nos dá a imagem da *cidade futura* - "*a periferia esplêndida*" - "elogiada" e "endeusada" por arquitectos como Rem Koollaas, de que as "periferias" de Atlanta ou Houston poderiam ser um exemplo.

história (onde podemos por vezes encontrar fragmentos de paisagens agrícolas, nós de auto-estradas, armazéns industriais, centros comerciais, etc.), que se apresentam como a última capa de um *tecido* heterogéneo e fragmentado, onde se escondem frequentemente origens muito distintas, e sistemas de relações mais complexos do que à primeira vista pode parecer[8].

A necessidade de *fazer centro* como base da recomposição das periferias urbanas

Esta caracterização genérica de periferia urbana permite-nos antever as diferentes acepções e alcances que poderão ter nestes casos as estratégias de requalificação ou renovação relativamente à recomposição ou reconstrução urbana. Ao contrário da requalificação urbana (que pressupõe à partida a existência de uma condição urbana mais equilibrada quer do ponto de vista funcional quer morfológico, simbólico, funcional, etc.), a recomposição urbana pressupõe, como refere Elio Piroddi, "*a necessidade de conferir a determinadas zonas de cidade de standards funcionais, morfológicos, ambientais e sociais, capazes de reduzir o actual estado patológico de subordinação às designadas zonas centrais apostando no transplante de "funções centrais" para as áreas periféricas, sob a forma de construção nova ou de reconversão* (...)"[9].

Devemos contudo aceitar como questão prévia e factor de diferenciação dos vários *tipos de periferia* no interior de uma realidade urbana, que uma recomposição urbana bem sucedida, estará certamente dependente do contexto específico e dos processos em que se gerou e desenvolveu um sector periférico de cidade, e naturalmente das relações - condições de acessibilidade e mobilidade - que se podem estabelecer com outras partes da cidade (designadamente com as suas zonas centrais), como está igualmente dependente das suas características tipo-morfológicas e da estrutura dos seus sistemas de espaços públicos.

Deste modo, e como vários autores têm sublinhado, não prescindindo de uma desejada (mas seguramente utópica) visão global e intervenção integrada de recuperação das periferias, a necessidade de *fazer centro* afigura-se não apenas como uma resposta necessária para fazer face aos processos de dissolução da urbanização periférica[10], como deve ser assumida, do ponto de vista do seu significado simbólico e funcional, como uma noção-chave para podermos pensar e actuar sobre a cidade alargada.

A noção de *re-centralização* (que podemos ver aplicada em casos de recomposição bem sucedidos, como nas cidades de Barcelona ou Lyon), entendida a partir da redefinição da(s) mobilidade(s), do reforço de funções centrais, e da criação ou consolidação de tecidos, sempre articuladas com políticas de requalificação e criação de espaços públicos, parece tornar-se fulcral como uma das estratégias ou princípios de actuação perante o desafio de *fazer cidade sobre a cidade sem forma*

[8] No entanto, como referimos na primeira parte deste trabalho, constitui também um dos aspectos caracterizadores da (nova) cidade que se estende para além dos seus limites mais consolidados, a existência de novas centralidades que acolhem funções ou actividades que o centro não pode garantir (por insuficiência de espaço ou saturação) e que, no limite, nos permite pensar a cidade alargada, conformada a partir de uma *constelação de lugares* capazes de lhe conferir uma identidade urbana.

[9] Elio Piroddi, *Le regole della ricomposizione urbana*. Milano: Franco Angeli, 2000, p. 40.

[10] Jordi Borja; Zaida Muxi, *El espacio público: ciudad y cuidadania*, Barcelona: Electa, 2003, p. 57.

ou periférica.

O papel do espaço público como elemento *recentralizador* e *re-ordenador* do *urbano sem forma e sem limites*, independentemente da escala de projecto considerada e do contexto urbano em questão, tem sido insistentemente apontado por autores como Oriol Bohigas, Bernard Huet, Vittorio Gregotti, Bernardo Secchi ou Nuno Portas.

A importância que estes autores atribuem ao espaço público (e que foi exposta na primeira parte desta dissertação), e que no essencial partilhamos, advém justamente da capacidade intrínseca do espaço público construir cidade e de potenciar a criação de lugares centrais. Por esta razão, também julgamos (independentemente das aspirações mais "individualistas" que marcam inequivocamente a origem, o carácter e a vida nas periferias da cidade e das potencialidades e diferentes formas de valoração que as periferias suscitam) que só reconsiderando o papel "reparador" do espaço público, enquanto componente capaz de estabelecer continuidades, de articular partes ou tecidos (diferentes) de cidade e de estruturar o território (conferindo-lhe significados concretos), nos permite pensar a cidade (mesmo a "periférica") enquanto facto urbano, político, social e cultural.

Julgamos também que só com este objectivo da *recentralização e da busca de uma identidade urbana* fará sentido pensar *o projecto do espaço público* nestas partes da cidade: como desafio urbanístico de máxima importância (e que por isso pressupõe, acima de tudo, uma responsabilidade política e cultural), como instrumento capaz de organizar cidade (nas suas múltiplas formas, tipos e escalas), suportando usos e funções distintas, e que simultaneamente seja capaz de expressar e conter identidade(s) e modos de vida colectiva, próprios das sociedades urbanas contemporâneas.

Comprometidos com este princípio de (voltar a) *fazer cidade sobre cidade*[11], de conferir sentido urbano *e habitabilidade à cidade sem qualidade* a partir do espaço público, vários exemplos podiam ser referidos. No entanto, seja pelo carácter pioneiro, seja pela qualidade e consistência de alguns exemplos, torna-se obrigatória a referência a alguns projectos de recomposição urbana (a partir do espaço público) realizados em Barcelona e Lyon nos anos 80 e 90.

O exemplo de Barcelona: a requalificação do espaço público como base da reconstrução urbana

Para além da indiscutível qualidade com que foram requalificados a maioria dos seus espaços públicos, o *caso de Barcelona* interessa-nos no contexto deste trabalho sobretudo pela abrangência da estratégia geral, pelas metodologias adoptadas e pelo impacto e diversidade (de escalas e temas) que caracteriza o conjunto das intervenções planeadas e realizadas. Outra das suas principais virtudes será justamente a capacidade de gerar um modelo especifico, simultaneamente

[11] Importa relembrar, a este propósito e neste contexto, que tomamos o *Segundo Pós-Guerra* como o marco temporal a partir do qual a "cidade deixou de se fazer sobre a cidade", na medida em que mesmo os exemplos de expansão ou criação *ex-nuovo* de cidade correspondentes aos anos 20 e 30, constituindo *adições* ou partes destacadas relativamente às *coroas precedentes* (como os cidades *satélites inglesas*, os *Siedlungen*, etc.), são concebidos em clara articulação com a cidade existente, quer do ponto de vista morfológico, quer funcional.

extensivo e abrangente para a acção do projecto na cidade (alargada), onde a acção transformadora do espaço público assume um papel relevante.

A abundância de estudos e publicações sobre o processo de reconstrução urbana de Barcelona (e sobre a importância do espaço público neste processo) dispensa um enquadramento ou descrição aprofundada sobre os objectivos e metodologias empregues. Importará mesmo assim referir que o primeiro conjunto de intervenções ou projectos de espaços públicos realizados, se inicia em 1980 sob o impulso de Narcís Serra como presidente da Câmara de Barcelona, dando sequência aos esforços e decisões estratégicas contidas no Plano Geral Metropolitano (PGM) de 1976, que havia previsto e estabelecido, como uma das prioridades, a reserva de terrenos para espaço público e equipamentos[12]. Ao tomar posse em Dezembro de 1980, Narcís Serra nomeia uma comissão responsável pelo planeamento[13], que define como principal desafio o desenvolvimento e elaboração imediata de intervenções muito específicas (e criteriosamente seleccionadas) sobre o espaço público, de que a cidade muito necessitava, com a intenção clara de, sem um investimento muito pesado, mostrar desde logo o compromisso político na renovação da cidade.

Ao optar pela elaboração de um programa de projectos rapidamente exequíveis, a comissão reconhecia à partida a importância de *concretizar* as obras (em oposição a uma relativa abstracção presente nos métodos de planeamento que até à época tinham vigorado), mas também reconhecia a importância do espaço público como elemento-chave da renovação urbana.

Passado o período inicial, em que as intervenções se cingiram a actuações dispersas na cidade, seguiu-se um ciclo de maior articulação e actuação mais sistemática e integrada, estendendo-se os projectos urbanos aos dez bairros de Barcelona, geridos de forma descentralizada e tendo em conta as especificidades de cada área.

Foi fulcral para o equilíbrio e consistência da estratégia seguida o reconhecimento das diferenças existentes entre os vários bairros, adoptando-se princípios de intervenção claramente distintos para os diferentes sectores da cidade. Deste ponto de vista, são assim muito diferentes as intervenções realizadas, por exemplo, num bairro como o da Grácia (com intervenções de escala reduzida, privilegiando a requalificação de pequenas praças, criando zonas pedonais e reconhecendo a importância da praça na tradição mediterrânica) daquelas realizadas em Montjuic, de escala mais *territorial* e tipologia muito mais variada.

Em 1983, com Pascual Maragall a assumir a presidência da Câmara de Barcelona, foi dado um

---

[12] "*Como outros aspectos positivos, o plano propôs um equilíbrio de usos e densidades que inclusivamente provocaram algumas mudanças no que diz respeito à especulação; e estabeleceu um sistema de regulamentos e critérios no uso e na forma, com o intuito de substituir a primazia do zoning e dos standards quantitativos por um processo de localização e formalização que supera timidamente as possibilidades do plano e inicia um intento de projecto; respondeu às exigências de uma coordenação territorial de maior escala, atendendo à relação entre centro e periferia, no âmbito metropolitano* (...)." Oriol Bohigas, *La reconstrucción de Barcelona.* Madrid: MOPU, 1986, p. 11.

[13] Nesse ano Narcís Serra cria uma *divisão de planeamento urbano* dirigida por cinco elementos que tem Oriol Bohigas, Albert Puigdomènech e Josep-Anton Acebillo (arquitectos e urbanistas) e Josep-Miguel Abad (vice-presidente da Câmara) e Jaume Galofré (jurista) como principais estrategas e responsáveis pela processo de renovação então iniciado.

novo impulso ao programa de renovação urbana, consolidando-se o programa de intervenções, (tendo-se em 1987 concluído mais de cem intervenções no espaço público), deslocando-se a partir desse período os projectos para escalas e âmbitos distintos, passando a recuperação da frente marítima (com o início do projecto do Moll de la Fusta) e a construção das *rondas*[14] a serem assumidas como prioridades na estratégia de reconstrução urbana iniciada poucos anos antes.

Um dos traços essenciais desta estratégia de intervenção na cidade na década de 80, caracteriza-se pela criação e requalificação de espaços públicos nas mais variadas situações (prevendo usos muito distintos e pensada às diferentes escalas do projecto). Entre espaços públicos renovados e criados, realiza-se neste período uma notável quantidade de obras, destacando-se, por exemplo, entre os projectos de requalificação, o Parque Güell, a Praça Reial ou o Moll da la Fusta e as quase anónimas intervenções nas zonas históricas. Como obras novas, são marcantes deste período a Plaça dels PaÏsos Catalanes, os Parques de Joan Mirò, de la Espania Industrial e de la Creueta del Coll (ocupando estas duas últimas terrenos de antigas instalações industriais) ou ainda o Parc de Besos na periferia de Barcelona. A concretização destas obras veio comprovar a convicção inicial de que a recuperação da cidade era ou devia ser de facto algo tangível a partir da criação ou recuperação dos seus espaços públicos. Por outro lado, a *materialização* destes projectos, além de demonstrar a diversidade de temas e tipos que podiam colocar-se ao projecto do espaço público, dava um sinal claro da "tolerância formal" e grau de experimentação que este admitia.

No entanto, será importante notar que esta convivência de estilos, de temas e de escalas de projecto distintos, tem um denominador comum, que podemos ver reflectido no reconhecimento da importância da continuidade e significado da estrutura e morfologia da cidade pré-existente.

Como segundo traço marcante (e ligado a esta diversidade e quantidade de projectos), pode dizer-se que a estratégia delineada foi realizada na convicção de que estas intervenções gerariam impactos positivos na envolvente próxima e menos próxima. Segundo um procedimento que Oriol Bohigas designou por *metástase,* os projectos a realizar foram assim entendidos como verdadeiros catalisadores do processo geral de melhoria e renovação da cidade.

Como refere Oriol Bohigas (aludindo à noção de metástase proposta por Xavier Rubert de Ventós), uma das inovações que decorre dos pressupostos metodológicos que conduziram as primeiras acções do programa urbanístico para Barcelona foi o facto de "(...) *levar a termo uma série de operações concretas que funcionam como focos regeneradores de um entorno, na convicção de que um processo real possa dar, à vez, resultados mais imediatos e radicais no que diz respeito às trajectórias dedutivas fundadas exclusivamente sobre a planificação sistemática à grande escala*".[15]

---

[14] Refira-se que por esta altura Joan Busquets, já à altura um membro importante do Departamento de Urbanismo da ETSAB (Escola Técnica Superior de Barcelona), se junta à equipa como responsável pelo Departamento de Planeamento e Infra-estruturas. Acrescente-se que este processo de reconstrução teve desde cedo um apoio e envolvimento muito apreciável e directo de membros da *Escola de Arquitectura de Barcelona*, quer enquanto projectistas envolvidos na elaboração de projectos, quer como responsáveis das equipas de coordenação dos projectos urbanos criados pelo Município.

[15] Oriol Bohigas, "Metastasi e strategia" in *Spazi Pubblici Contemporanei. Inovazione e identità a Barcelona e in Catalogna*, Quaderni di AU, 1989, p. 25.



Fig. 252. Barcelona. Localização das intervenções previstas no início da década de 80

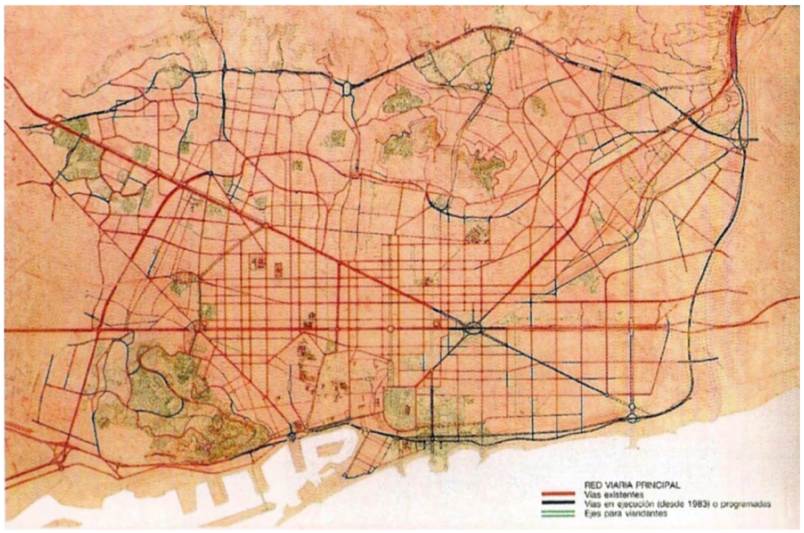


Fig. 253. Barcelona. Esquema viário proposto em 1985



Fig 254. Barcelona. *Áreas de Nova Centralidade* definidas no final da década de 80

A identificação da(s) escala(s), onde fosse possível atingir o equilíbrio necessário entre a *forma da cidade*, objectivos sociais, económicos e valores culturais, tornado visível na vida do dia-a-dia dos cidadãos, constituiu seguramente um dos pontos de ancoragem mais importantes do programa de reconstrução urbana da cidade de Barcelona nas duas últimas décadas do século XX.

Neste sentido, como nos lembra Joan Busquets, para esta *nova* aproximação metodológica no processo de recuperação urbana, terá sido sem dúvida fundamental a eleição da escala intermédia e a ideia do projecto urbano como forma de ultrapassar a relação "antinómica" entre o plano e o projecto[16]:

O conceito de "peça urbana" é trazido para a discussão, evidenciando as virtudes do projecto que a aplicação estereotipada pela arquitectura moderna tinha feito perder. Reivindicou-se então a "escala intermédia" como uma ponte entre decisões programáticas e estruturais. A ideia de "projectos dentro do plano" também emergiram como compromisso entre a reivindicação do plano como instrumento necessário para formar uma organização social equitativa e a formulação do desenvolvimento dos temas de uma cidade que requeria uma verificação interna (...).[17]

O desenvolvimento e implementação destas metodologias e princípios gerais, envolvendo directamente a construção de raiz ou a reconstrução de espaço público, conduziu assim, ao longo das últimas três décadas, a uma notável diversificação dos temas de projecto, que seguindo critérios e objectivos bem definidos, e desenvolvidas de forma faseada no tempo, se podem sistematizar nas seguintes intervenções estratégicas:

. abertura de novas praças, no sentido de promover a renovação e recuperação de tecidos habitacionais dentro do casco histórico[18];

. Intervenção sobre vazios ou sobre canais viários importantes em zonas relativamente degradadas nas franjas do ensanche de Cerdà;

. Intervenção sobre áreas industriais desactivadas e/ou degradadas, reconvertendo-as em passeios ou parques (urbanos ou metropolitanos)[19];

---

[16] Será no entanto importante lembrar que, num período de depressão económica como aquele que a Espanha viveu na década de 80, a administração pública foi a principal *investidora* na cidade, o que lhe permitiu uma liderança forte na gestão e desenvolvimento da cidade, onde as obras públicas eram apresentadas como um modelo a seguir. A recuperação económica na década de 90 permitiu actuações de maior dimensão, onde o controlo público não se fez sentir de forma tão marcada (como se pode verificar, por exemplo, na reconversão da faixa marítima entre o remate da Diagonal e a Villa Olímpica).

[17] Joan Busquets, *Barcelona: the urban evolution of a compact city*, Rovereto: Nicolodi, 2005, p. 348.

[18] Esta "frente de projecto" constituiu-se como uma das mais importantes e inovadoras do programa de renovação dos espaços públicos, destacando-se as *praças duras* (materializadas a partir do revestimento contínuo em pedra das superfícies horizontais) como uma das vias mais potentes para a reconsideração do conceito de praça.

[19] Juntamente com as *praças duras*, a criação de parques urbanos (alguns de escala metropolitana) foi uma das realizações mais destacadas do programa de espaços públicos desenvolvido em Barcelona, e que contribuiu seguramente para a reafirmação da arquitectura paisagista no contexto europeu e de um *modelo alternativo de parque*, marcado por geometrias de composição abstractas, onde se dramatizam os contrastes entre superfícies *duras* e *moles*, entre *natureza* e *artifício*, assumindo, nestes contextos, as obras ou instalações artísticas um papel de destaque.

. Recuperação dos interiores dos quarteirões do ensanche de Cerdà, criando espaços de uso público / colectivo (implicando em alguns casos a criação de equipamentos).

Dois exemplos: as intervenções em Nou Barris e Via Julia

Se é verdade que a organização de dois eventos importantes (Olimpíadas em 1992 e Fórum Internacional das Culturas em 2004) potenciaram e impulsionaram de forma decisiva o processo de "reconstrução" mais alargado de Barcelona[20] (a partir das suas franjas mais periféricas), julgamos porém mais relevantes, no âmbito das actuações de recomposição das periferias urbanas que estamos a tratar, a referência a duas intervenções em particular.

Separados no tempo cerca de vinte anos, o projecto do *Parque Central de Nou Barris* (1997-2007, da autoria de A. Arriola e C. Fiol) e o projecto de *Re-urbanização da Via Julia* (1983-1986, da autoria B. De Solà, J. M. Juliá), ambos realizados no extremo norte da cidade de Barcelona, tratando de problemas e temas de projecto claramente distintos, são em certa medida complementares e partilham no essencial uma ideia comum: configuram duas intervenções que procuram fazer centro a partir do espaço público, dotando uma área morfologicamente débil de qualidades urbanas e cívicas anteriormente ausentes.

A importância do projecto de *Re-urbanização da Via Julia* no âmbito deste trabalho, prende-se essencialmente com o sentido emblemático de que se reveste o projecto, ao confrontar-se, tal como no caso português que será objecto de estudo nesta dissertação - o caso de requalificação da área Central do Cacém - com a necessidade de criar um espaço público significativo numa área de periferia urbana de crescimento recente.

A resposta ao problema de projecto colocado, embora motivada na sua origem por razões técnicas (que correspondiam basicamente à necessidade de instalar uma estação de Metro numa via de tráfego rápido, que constituía uma barreira no contexto urbano envolvente, impedindo o contacto dos bairros de Roquetes e Prosperitats), ao propor a criação de uma *rambla* num contexto particularmente adverso, configura o que alguns autores designaram por *monumentalização* da periferia[21]. A principal ideia de projecto materializa-se assim na re-urbanização de um eixo viário (estruturante) existente, recorrendo a tipos e componentes do espaço público da cidade canónica,

[20] Será neste contexto importante acrescentar o reconhecimento da importância que a (re)construção do espaço público ("fazer cidade a partir do espaço público") mereceu desde os finais da década de 80 no âmbito metropolitano, em particular nas áreas urbanas desqualificadas, de crescimento rápido surgidas sobretudo nos anos 60 e 70. Desde a sua constituição em 1988, a *Mancomunitat de Municipis de Barcelona* (enquanto conjunto coordenado de municípios que formam a área metropolitana de Barcelona) tem como um dos principais objectivos e âmbito de actuação a criação de espaços públicos. Mais de metade do orçamento da *Mancomunitat de Municipis* é aliás utilizada com este fim, e tem vindo a aumentar sucessivamente nos últimos mandatos. No mandato de 2000-2003 este valor rondou os 2000 milhões de euros (dados recolhidos em: *Espais metropolitans 2000-2004: actuacions, projectes i estudis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona*, Barcelona: Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, 2006, p. 194).

[21] Oriol Bohigas. "Contro il caos", *Lotus* nº 84, (Fev 1995), p. 114, e Jordi Borja; Zaida Muxi, *El espacio público: ciudad y cuidadania*, Barcelona :Electa, 2003, p. 65.

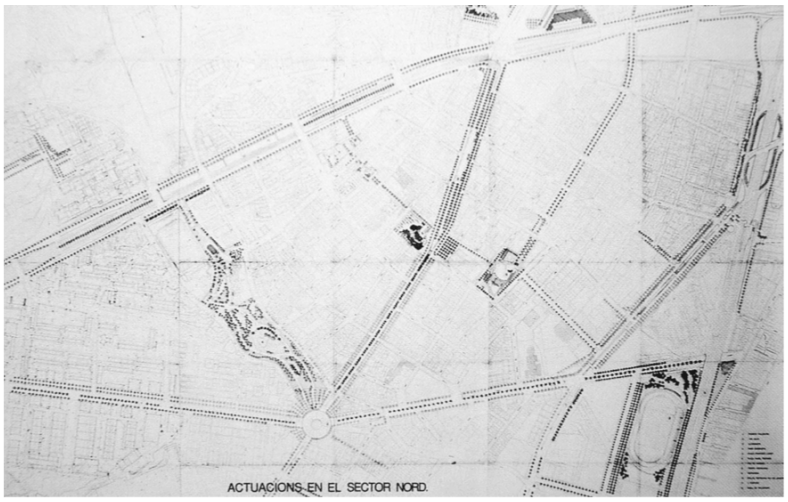


Fig. 255. Barcelona. *Re-urbanização* da Via Julia (1983 -1986) e outras intervenções no sector norte da cidade

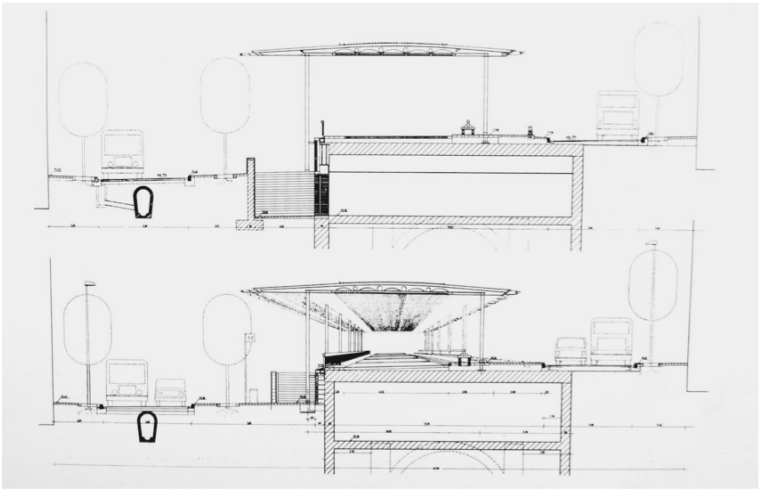


Fig. 256. Barcelona. *Re-urbanização* da Via Julia (1983 -1986). Perfis



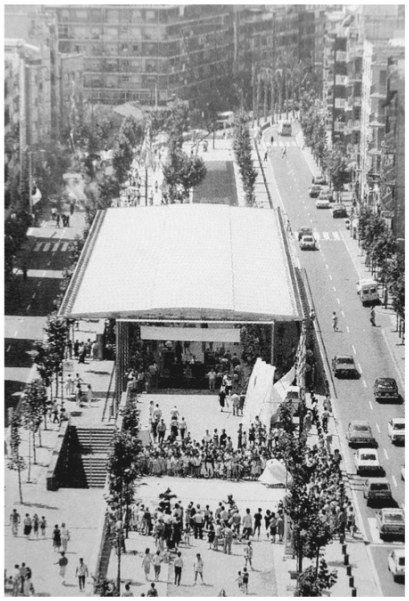


Fig. 257 e 258. Barcelona. *Re-urbanização* da Via Julia (1983 -1986)



Fig. 259. Barcelona. Via Julia depois da intervenção. Vista de norte



Fig. 260. Barcelona. Via Julia depois da intervenção. Vista do sector intermédio desde sul



Fig. 261. Barcelona. Via Julia depois da intervenção. Vista de sul

neste caso a uma tipologia especialmente significativa da cidade de Barcelona - *a rambla*.

A desmultiplicação do tramo viário em duas faixas (adaptando-se às difíceis condições topográficas presentes no local) permite criar uma plataforma central que, para além de concentrar os acessos à estação de Metro subterrânea, define um passeio pedonal (com cerca de 900 metros de comprimento e 40 de largura) constituído por três sectores claramente distintos, de onde se destaca no tramo central uma pérgula, marcando o centro nevrálgico da intervenção (e que corresponde simultaneamente ao acesso à estação de Metro).

A proposta (cujos perfis transversais e longitudinais permitem reconhecer as diferentes adaptações às variações da topografia) caracteriza-se também pela tensão formal que procura estabelecer entre os dois elementos escultóricos de carácter monumental (um da autoria de Sergi Aguilar, outra de Antóni Roselló) que rematam de forma distinta os extremos da intervenção. A solução proposta para o remate dos dois extremos do passeio criado constitui sem dúvida um dos aspectos chave da intervenção, resolvendo de forma potente os pontos de acesso ao novo *eixo cívico*, contribuindo decididamente para o reconhecimento da identidade formal e espacial da proposta[22].

Contudo, julgamos que, para além das *virtudes* formais que o projecto apresenta, o sucesso desta intervenção (à qual se seguiram outras de idêntica natureza em Barcelona, como a re-urbanização em moldes semelhantes da Rambla del Prim, da Rambla de Sant Andreu ou mesmo da Avenida de Brasil) resulta em grande medida da capacidade articuladora revelada pelo espaço público requalificado, que potencia o papel da rua como suporte urbano complexo, onde se tem de gerir de forma equilibrada usos pré-existentes e os novos requisitos funcionais que a sociedade urbana reclama (designadamente aqueles ligados à mobilidade[23]). Deste modo, os espaços públicos propostos, embora dotados de uma forte caracterização formal, são maioritariamente tratados como zonas não especializadas, e que por isso continuam a permitir uma utilização variada e complexa, num interior de uma ordem formal reconhecível e significante.

Já o interesse do projecto do *Parc Central de Nou Barris* para o nosso estudo pode dizer-se que se deve, sobretudo, ao facto de se tratar de um projecto de recomposição urbana, que visa conferir ordem, beleza e uma coerência possível a um *conglomerado urbano* que cresceu e se desenvolveu de forma rápida e desordenada, deficientemente articulado do ponto de vista funcional e formal com

[22] A escultura de A. Roselló, ao funcionar como uma grande luminária (literalmente como um "farol urbano"), gera durante a noite um efeito particularmente sugestivo, constituindo-se como um ponto de referência importante, numa área da cidade onde a presença de marcos urbanos de referência é escassa.

[23] A questão da mobilidade, traduzida de forma particular na reorganização do sistema viário à escala do território, foi aliás, como se sabe, outro dos aspectos centrais da estratégia seguida em Barcelona, entendida aqui não como uma mera questão de *fluxos de trânsito*, mas sim como problema urbanístico e arquitectónico, que reclama a integração de múltiplas variáveis a que os vários projectos de intervenção sobre o espaço público procuram dar resposta. Sobre esta temática, ver: Joan Busquets "Barcellona: una riflessione complessiva". *Casabella*. Nº 553-554 (1989), p. 70-76.

o núcleo consolidado da cidade de Barcelona[24].

A construção da Ronda de Dalt, a pretexto dos Jogos Olímpicos de 1992, veio melhorar as acessibilidades deste sector urbano com o resto da cidade, ainda que a sua construção tenha implicado um corte do aglomerado, que foi resolvido com a construção de uma rotunda de grandes dimensões (Praça Karl Marx) que se localiza no sector norte da intervenção. No entanto após a construção da Ronda, a sul da Praça Karl Marx (e prolongando-se até ao edifício do antigo hospital de Santa Creu), podia ainda observar-se, previamente à intervenção, a existência de um espaço desqualificado e residual, por onde passava uma ribeira, cujas margens serviam sobretudo como espaço de estacionamento dos edifícios de habitação adjacentes.

Prevendo algumas demolições e reorganizando alguns tramos do sistema viário existente, o projecto (envolvendo uma área de cerca de 16 hectares) desenvolve-se tendo como base de partida a criação de um parque urbano (o segundo maior da cidade) que pudesse funcionar como um pólo aglutinador da vida do bairro e elemento de articulação dos diferentes tecidos urbanos envolventes, tomando o antigo hospital psiquiátrico de Santa Creu como referência principal de intervenção (reconvertido em sede do Conselho Municipal do distrito de Nou Barris e biblioteca municipal).

A irregularidade planimétrica do espaço em causa, os desníveis acentuados e a heterogeneidade morfológica e tipológica da envolvente construída justificam a reorganização deste espaço como uma sequência de plataformas de pendente suave, ligadas entre si por rampas, conformando sectores claramente individualizáveis e sujeitos a diferentes tratamentos de superfície, que, por sua vez, cruzam percursos de ligação entre os bairros (de Guineuta e Can Peguera) que marginam o parque a norte e a sul (respectivamente).

Apenas uma via de tráfego automóvel (o Passeio Fabra i Puig) cruza o parque, o que justifica a construção de uma ponte pedonal que evita a descontinuidade entre os sectores do parque. A recuperação de elementos pré-existentes (como, por exemplo, do aqueduto que abastecia o antigo hospital), a utilização abundante e diversificada de arborização, a utilização da água como elemento de composição que marca alguns pontos importantes da intervenção, não impede (ou até reforça) a presença de uma complexa geometria e de elementos claramente contemporâneos na configuração dos seus espaços mais significativos, como base compositiva do parque.

Referimo-nos em particular à presença potente e *icónica* dos elementos escultóricos (construídos em madeira e fibra de vidro) que, assumindo diferentes formas (funcionando como pérgulas de dia e postes de iluminação de noite), conferem ao espaço público um dinamismo e capacidade expressiva que (atingindo por vezes uma escala inusitada) imprimem indiscutivelmente uma forte identidade à proposta, que se propaga para além da área de intervenção.

[24] Localizado no extremo norte da cidade de Barcelona, no sopé da montanha de Collserola, e com um topografia acidentada, Nou Barris forma-se a partir de núcleos rurais dispersos e escassamente povoados (apenas se destaca a presença do hospital psiquiátrico de Santa Creu, construído durante a segunda metade do século XIX), que nos anos 50 e 60, com a chegada de imigrantes do sul de Espanha, sofrem um repentino crescimento urbanístico, caracterizado sobretudo pela construção de blocos e torres de habitação.



Fig. 262. Barcelona. Parque Central de Nou Barris. Fotografia aérea depois da intervenção

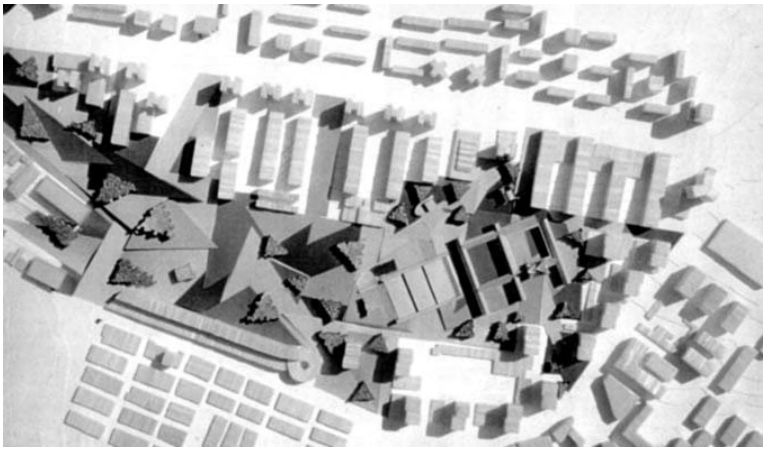


Fig. 263. Barcelona. Parque Central de Nou Barris. Sector poente da intervenção



Fig. 264. Barcelona. Parque Central de Nou Barris (antes da intervenção)



Fig. 265. Barcelona. Parque Central de Nou Barris. Sector poente



Fig. 266. Barcelona. Parque Central de Nou Barris. Sector intermédio



Fig. 267. Barcelona. Parque Central de Nou Barris. Sector intermédio

O Parque Central de *Nou Barris* surge assim, a nosso ver, no essencial, como um caso de *reconstrução* bem sucedida de um espaço residual e periférico que, à imagem de tantos outros que a cidade do século XX nos legou, se transformou num lugar público significativo, no interior de contexto urbano desestruturado, com origem numa urbanização apressada e desqualificada.

E esta resposta torna-se tanto mais relevante, na medida em que é capaz de introduzir a urbanidade, a dignidade e a beleza próprias da cidade central em sectores urbanos desqualificados, ao mesmo tempo que considera a introdução de novos programas e usos, como parte dessa estratégia (refira-se que, a partir do parque, se acede à Junta de Freguesia, à Biblioteca Pública, a um ninho de empresas e ao fórum para as novas tecnologias). A introdução de novos usos e de equipamentos públicos reforça a estratégia de (re)construir cidade, o que se amplifica pela forma cuidada e articulada com que se projectou o espaço público.

Concebido a partir da diversidade de experiências e de elementos que caracterizam o espaço público, e tendo simultaneamente como *pano de fundo* uma realidade urbana heterogénea e uma topografia irregular, o projecto alcança uma surpreendente unidade e coerência. Graças sobretudo à hierarquia subjacente aos traçados que organizam os percursos e os diferentes espaços do parque e à qualidade formal e funcional conseguida na articulação entre vários sectores construídos e redes de percursos, que lhe permitem constituir-se como uma referência para este sector de cidade. Este antigo espaço sobrante adquire assim um sentido colectivo e uma utilidade cívica e urbana anteriormente ausentes, mas permite também que, no seu interior, cada um possa encontrar o conforto e intimidade que ao espaço público cada vez mais se parece solicitar.

O exemplo de Lyon: a requalificação do espaço público como estratégia de reequilíbrio da estrutura metropolitana

O "caso de Lyon", enquanto exemplo de recuperação sistemática e integrada dos seus espaços públicos urbanos, quer nas zonas mais centrais e históricas, quer nos espaços públicos dos bairros problemáticos da sua periferia, permite-nos sublinhar (neste caso, de uma forma distinta à de Barcelona, sobretudo nos métodos adoptados) a importância da recomposição/regeneração da área metropolitana, centrada numa política global de requalificação ou construção de novos espaços públicos.

Se, no caso de Barcelona, a requalificação dos espaços públicos adquiriu, sobretudo mais recentemente (como no caso dos espaços públicos do recinto do Fórum 2004), uma marca de autor e espectacularidade, que superou largamente a liberdade formal e acentuada carga estilística das primeiras intervenções da década de 80, aos exemplos de Lyon, pelo contrário, são-lhe reconhecidos uma maior sobriedade e neutralidade, motivados em parte por um desejo de harmonização e de procura de uma identidade própria baseada num vocabulário comum para o

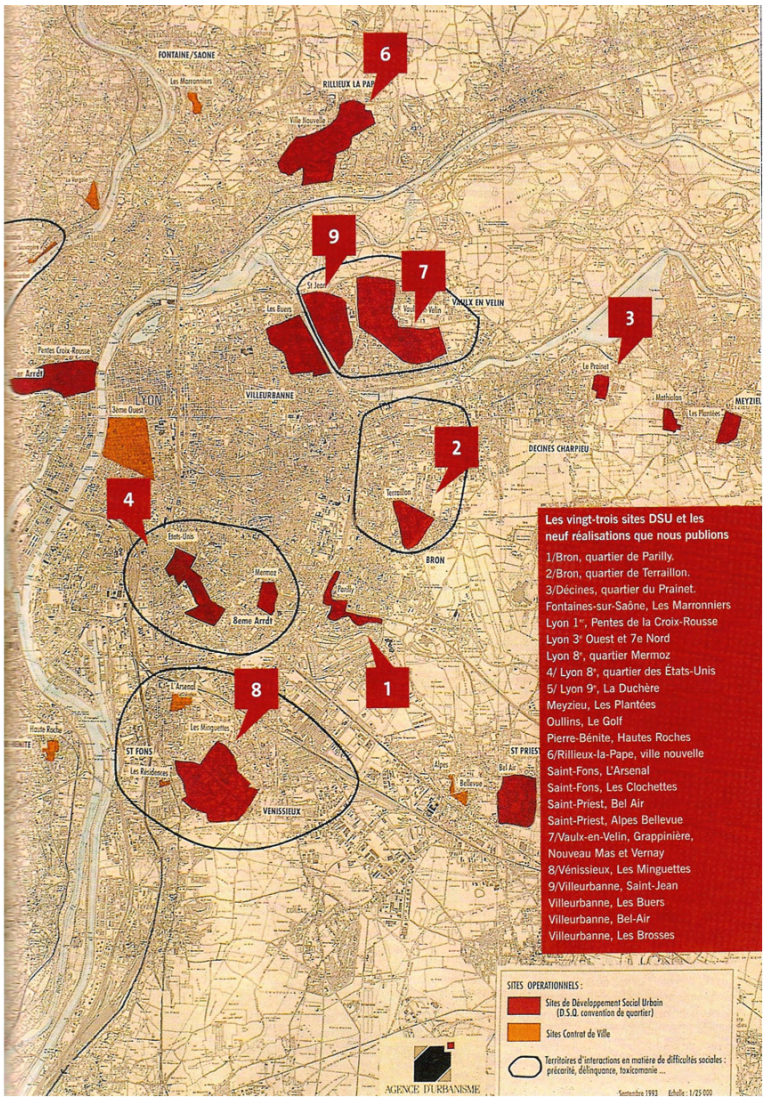


Fig. 268. Lyon. Esquema das principais áreas de intervenção na Área Metropolitana de Lyon *Áreas de Desenvolvimento Social e Urbano* (1993)

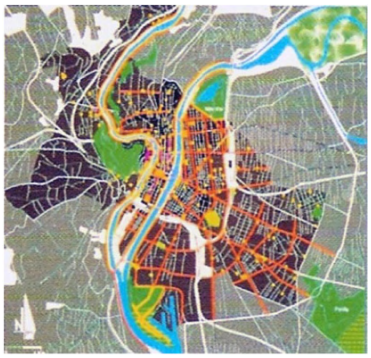




Fig. 269 e Fig. 270. Lyon. “Schéma d´aménagement des espaces publics” e “Plan Lumière” (1989-1992)

espaço público do aglomerado metropolitano[25].

A recomposição alargada da cidade de Lyon, por via de uma intervenção extensiva sobre o espaço público, deriva mais uma vez de uma decisão política, social e cultural, com o objectivo de voltar a conferir às ruas, praças e jardins, uma dignidade, beleza e utilidade que se havia em parte perdido ao longo das últimas décadas[26].

Mais do que um *exercício de estilo*, a estratégia de recuperação dos espaços públicos iniciada em Lyon no final dos anos 80, apresenta-se como uma proposta de clara utilidade social[27], que, tal como em Barcelona no início dos anos oitenta, tem como referência a realidade urbana e humana existentes. Como afirma Marc Bédarida referindo-se às características distintivas das intervenções em Lyon, "(...) *estamos perante um trabalho sobre o lugar e a marca do tempo, sobre as práticas e esperanças dos habitantes"*, e que serve de base aos vários projectistas convidados a operar na cidade.

Não podemos contudo analisar e compreender os resultados obtidos em Lyon, sem considerar as mudanças administrativas operadas[28], ou sem termos em conta o *schéma d´aménagement des espaces publics* como o documento (que faz parte do plano regulador aprovado em 1992 - *Lyon 2010*) que desencadeia e formaliza a atenção colocada no espaço público por parte das instâncias políticas.

Refira-se ainda que, para além do *schéma d´aménagement des espaces publics,* a implementação do Plano Lyon 2010, pressupunha a execução de uma série de iniciativas coordenadas, consubstanciada em seis planos com objectivos muito concretos e claramente articulados com a estratégia geral definida para o espaço público: o *Plan Presque´Île* (que visava a preservação e revitalização do centro histórico); o *Plan Lumiére* (que se destinava à criação de uma identidade específica e em certo sentido "teatral" para a zona central da cidade); o *Plan Bleu* (que visava a recuperação das margens do Rhône e Saône); o *Plan Vert* (centrado na recuperação e protecção

[25] Este entendimento de princípio quanto ao papel que se pretende ver atribuído ao espaço público coloca o caso de Lyon num patamar distinto de outras operações de renovação urbana mais mediáticas como a de Lille ou Paris, *orientadas* pela a política dos "*Grands Travaux*" lançada pelo presidente François Mitterrand, cuja matriz de concepção conduziu, inequivocamente, a um entendimento mais ambicioso e monumental (embora menos abrangente) das intervenções.

[26] O programa de renovação dos espaços públicos de Lyon tem na sua origem como principal protagonista e responsável político Henry Chabert, à data responsável pelo departamento de urbanismo, tendo Jean Pierre Charbonneau como técnico responsável pela implementação das políticas de requalificação urbana definidas.

[27] "*Actuando por partes, a partir de acções em muitos casos humildes, sem qualquer heroísmo, que não aquele de pretender fazer um trabalho bem feito, uma nova face de Lyon e da sua periferia se desenha, onde o defeito contemporâneo do primado formal é temperado pela procura de senso e de utilidade social*". Marc Bédarida, "Lione: la politica degli spazi pubblici", in *Casabella*, nº 629 (1995), p. 9.

[28] A reestruturação implicou, entre outras medidas, a recomposição administrativa da sua área metropolitana e a criação de um *gabinete do espaço público* que passou a coordenar todas as acções e projectos de intervenção sobre o espaço público no "*Grand Lyon*". A criação deste gabinete de espaço público no seio do departamento de desenvolvimento urbano da "Grande Lyon" pressupõe a existência de responsáveis de projecto para cada projecto ou obra em curso, permitindo a implementação de um método de trabalho horizontal que envolve naturalmente todos os actores e entidades envolvidas no processo de decisão e de concretização no terreno dos respectivos projectos.

dos espaços naturais e agrícolas); e o *Plan Couleurs* (que procurava valorizar os sectores da cidade menos conhecidos ou usufruídos pelos seus cidadãos, através da criação de uma paleta de cores).

Um dos princípios orientadores das mais de 100 intervenções previstas inicialmente para a área metropolitana de Lyon consiste na adopção, à escala do território, de uma linguagem comum, que torne reconhecível, para além de um sentido ordenador e qualidade estética, um carácter unitário e de uma certa "familiaridade" entre as várias obras realizadas[29]. Os espaços públicos da "Grande Lyon" pretendem-se assim *impregnados de um espírito comum*, revelador de uma cultura própria à cidade e à sua área metropolitana, o que leva inclusivamente à criação de um *vocabulário específico* (no que diz respeito à escolha de materiais de revestimento, pormenores, mobiliário urbano, tipo de arborização, etc.) que baliza as diferentes intervenções, "desde o centro à periferia". Pretende-se assim restituir, à luz da realidade urbana actual, uma *cultura urbana dos espaços públicos*, articulada com objectivos e desígnios muito precisos (como o incremento e ordenamento dos espaços; o desejo de clareza e continuidade formal e funcional; a reivindicação do diálogo e participação dos cidadãos nos processos de decisão e projecto). O reconhecimento da importância da investigação em torno de novas soluções construtivas e técnicas capazes de responder a solicitações específicas (como, por exemplo, o desenvolvimento de um protótipo de um armário técnico basculante e escamoteável, ou o desenvolvimento de uma técnica de aplicação e composição específica de um revestimento à base de asfalto com inertes de quartzo, utilizado em várias intervenções) ajudam a explicar a consistência dos mais de 200 projectos de intervenção sobre o espaço público que tiveram lugar na Área Metropolitana de Lyon ao longo das últimas duas décadas.

Do ponto de vista da prática do projecto, a existência de objectivos e metodologias comuns (recuperação do rigor e da simplicidade dos traçados, a valorização das "delimitações" e "transições", e a adopção de materiais de qualidade) e a existência do referido *vocabulário comum* (de regras usadas por todos os projectistas) não constituem um obstáculo à expressão e à identidade específica dos projectos realizados. Estes "termos de referência" (a existência de regras no que toca à escolha de materiais e ao tratamento e dimensionamento de elementos como guias, contra-guias, rampas de passeios, ao mobiliário urbano, etc.) funcionam mais como um signo de identidade, que permitem ao espaço público ganhar em muitos casos uma dimensão anónima e uma sobriedade (um pouco à imagem, como nos lembra Marc Bédarida, da tradição oitocentesca iniciada pelos engenheiros das "Ponts et Chaussées"), que por sua vez se contrabalança, por exemplo, com a valorização da arborização e dos restantes componentes vegetais, cujo tratamento

[29] A "defesa" de uma gama restrita de materiais e de soluções construtivas para o desenho do espaço público pretende ser o resultado de um processo de "decantação", sustentado na história e na cultura da cidade (no que se refere, por exemplo, à escolha de materiais de revestimento, com a predominância do granito, mas também de betão poroso limitado a cores e acabamentos pré-definidos) e que tem também origem no desejo de durabilidade, simplicidade e funcionalidade, bem como nas necessidades actuais, como bases de uma fruição e apropriação colectiva dos espaços públicos.

é igualmente determinante na caracterização do espaço público requalificado[30].

As primeiras intervenções planeadas e concretizadas pela *Comunidade Urbana da Grande Lyon* desenvolveram-se assim, sem surpresa, quer nas zonas mais degradadas do aglomerado metropolitano (designadamente nos *grands ensembles* - os bairros sociais de promoção pública da periferia construídos nas décadas 60 e 70 do século XX), quer nos lugares públicos mais representativos das zonas centrais (com especial destaque para a zona de Presque´île, reconhecida pela vitalidade do seu comércio de rua.

O "trabalho sobre a periferia", para além da já referida *qualidade homogénea* que se pretende ver estendida ao conjunto do território (onde, como referimos, os mesmos projectistas intervêm, dotados dos mesmos instrumentos e vocabulário usado nas "zonas nobres"), assume como princípio orientador a constituição de formas e espaços urbanos claramente definidos e legíveis. Trata-se, pois, de transformar espaços morfologicamente indefinidos ou desqualificados, em praças e jardins, mas também de reformular o traçado e os perfis viários, transformando-os em ruas e avenidas, por forma a que sejam reconhecidas pelos habitantes destas partes da cidade como espaços com qualidades claramente urbanas.

Dois exemplos: a intervenção no Bairro Prainet (Décines) e Praça 8 de Maio de 1945

Tal como no caso de Barcelona, também em Lyon, dada a quantidade e a diversidade de projectos concretizados, não é fácil isolar ou seleccionar exemplos. No entanto, e tendo em conta os casos de estudo que seguidamente trataremos, bem como as questões que temos vindo a analisar ao longo desta dissertação, julgamos pertinente a referência a duas intervenções em particular.

A primeira refere-se à intervenção realizada no Bairro de Prainet em Décines, situado na periferia de Lyon, onde o espaço público é recuperado em articulação com uma estratégia mais vasta de redefinição das acessibilidades no interior da área metropolitana, promovendo a integração de sectores monofuncionais e degradados numa lógica territorial e urbana mais alargada[31]. O segundo exemplo diz respeito à requalificação da Praça 8 de Maio de 1945, transformada no principal espaço público de um sector de cidade localizado entre o Bairro dos Estados Unidos (projectado por Tony Garnier nos anos 20 e executado parcialmente) e os novos bairros dos anos 60 e 70 constituídos por blocos de habitação em altura.

[30] Refira-se que, contrariamente a Barcelona (e a muitos outros casos europeus), a percentagem de arquitectos paisagistas responsáveis pelos projectos executados é claramente superior neste caso à dos arquitectos. Este facto pode explicar-se quer pelo interesse que a nova escola de arquitectos paisagistas franceses demonstra pelo espaço público, quer pela intenção manifestada por parte do município, de conferir aos espaços requalificados uma caracterização mais *plástica e sensorial* (ligadas à presença da água e vegetação).

[31] Com este objectivo, desenvolveu-se uma série de projectos de requalificação de espaços públicos dos bairros problemáticos construídos nos anos 70 como o caso de Darnaise em Le Minguetes (projecto de Alexandre Chemetoff).

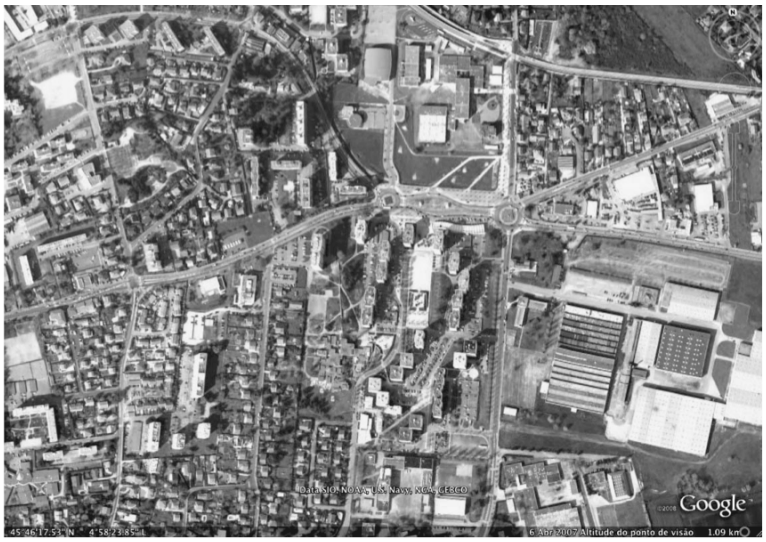


Fig. 271. Lyon. Bairro de Prainet - Décines. Vista aérea actual

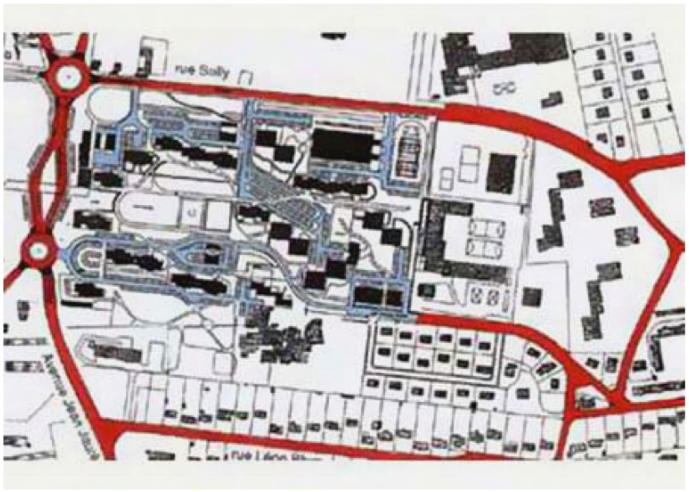


Fig. 272. Lyon. Bairro de Prainet - Décines. Esquema da reformulação do traçado viário

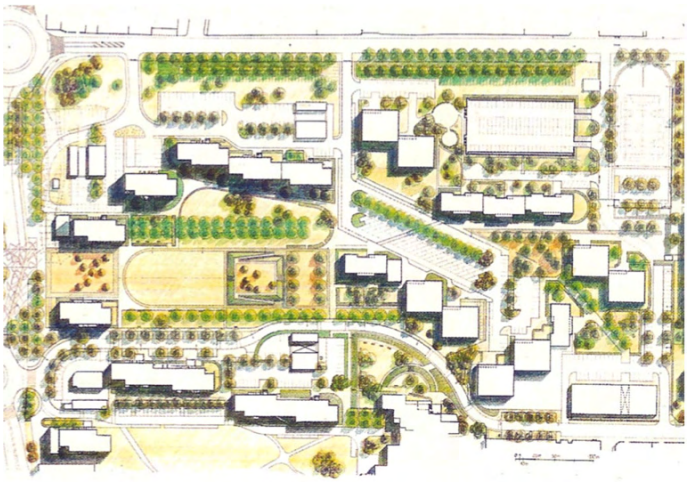


Fig. 273. Lyon. Bairro de Prainet - Décines. Planta do arranjo de espaços públicos



Fig. 274. Lyon. Bairro de Prainet - Décines (antes da intervenção)



Fig. 275. Lyon. Bairro de Prainet - Décines (depois da intervenção)



Fig. 276. Lyon. Bairro de Prainet - Décines (depois da intervenção)

O projecto de requalificação do espaço público do Bairro de Décines constitui um exemplo relevante de como um sector de cidade (neste caso um bairro popular com aproximadamente 800 fogos), desinserido do contexto urbano envolvente (embora *funcionalmente* ligado com o contexto urbano envolvente a partir de uma estrada municipal), pode ser reintegrado social e urbanisticamente no tecido urbano a partir de acções relativamente modestas, baseadas essencialmente num programa de requalificação dos seus espaços públicos. Neste caso e desenvolvido em paralelo com o projecto de requalificação dos interiores das habitações, o projecto de requalificação de espaços públicos centra-se essencialmente na resolução dos seguintes aspectos:

. redesenho e redimensionamento do perfil da estrada municipal que delimita o bairro a norte;

. redesenho e reorganização e hierarquização do sistema viário do bairro e do estacionamento automóvel (do qual resultou a criação de uma *rua interna* de distribuição);

. redefinição dos limites dos lotes, tendo sobretudo em vista uma maior clarificação entre o público e o privado;

. requalificação dos espaços públicos residuais, com a criação de distintos espaços de estar e equipamentos para os habitantes do bairro, procurando uma hierarquização no interior do sistema de espaços livres, de onde se destaca a criação de uma nova entrada do bairro a norte, marcando um novo eixo de referência, que organiza os principais espaços abertos da intervenção.

As inúmeras intervenções, que, tal como Décines, beneficiaram de uma requalificação em profundidade sobre o espaço público, sobretudo com vista à recomposição do tecido social, não podem ser compreendidas sem ser considerada a operação infra-estrutural de grande envergadura, como a construção da rede de metro ligeiro de superfície que, tal como sucedeu no Porto com o projecto do Metro, permitiu reforçar as conexões entre estes sectores mais periféricos com outras partes da cidade, designadamente com o seu núcleo histórico[32].

Uma situação mais consolidada, mas igualmente desqualificada e desinserida relativamente ao contexto urbano envolvente, caracterizava a Praça 8 de Maio de 1945 antes da intervenção de Françoise H. Jourda - Jourda Architectes e In Situ Paysagistes em 2001. Neste caso, trata-se inequivocamente de criar um *centro* num sector urbano de transição e socialmente degradado, a partir da requalificação profunda de um espaço aberto de grandes dimensões. Trata-se, no essencial, de converter um *vazio urbano*, transformando-o numa praça de dimensões consideráveis (a segunda maior praça de Lyon), que, para além de ter de alojar um mercado permanente, pudesse funcionar no dia-a-dia como um espaço de referência para outras actividades colectivas deste sector da cidade de Lyon.

[32] A implementação deste sistema de transporte ligeiro de superfície (projecto da autoria de Bruno Dumetier cuja primeira fase se concluiu no ano 2000), além de se materializar através de *inserções urbanas* (fomentando a inter-modalidade com outros tipos de transporte), permitiu também neste caso, criar um elemento de *centralidade linear*, que estabeleceu vínculos entre pontos geográfica, social e economicamente mais afastados do centro, seguindo critérios mais equitativos para o desenvolvimento metropolitano.

As virtudes que reconhecemos neste espaço requalificado estão, por um lado, ligadas às qualidades multifuncionais e atributos formais que o caracterizam, mas também à forma como este espaço é capaz de se articular com os tecidos envolventes, funcionando como um pólo dinamizador e elemento de ligação entre dois tramos importantes do Boulevard des États-Unis, funcionando como ponto de referência de um tecido urbano bastante heterogéneo.
Ao centro da praça, uma extensa zona ajardinada rebaixada acolhe toda um série de usos informais, enquanto que o corpo do mercado - uma estrutura de madeira, ferro e vidro - implantando-se ao longo do Boulevard des États-Unis, define um pórtico contínuo, ladeado por duas fileiras de árvores, que o transformam num percurso coberto, que assume distintas configurações, consoante os diferentes usos que aí se desenvolvem ao longo da semana.

Tal como nos exemplos citados anteriormente, ao tomar como caso de estudo o projecto de requalificação da Zona Central do Cacém, procuraremos acima de tudo avaliar e compreender de forma mais aprofundada de que modo o *projecto do espaço público* realizado foi determinante na reconstrução de um sector urbano de formação recente, em que, na sua origem, o espaço público não assumiu um papel estruturador, determinando em grande medida a escassa qualidade urbanística e arquitectónica e os *deficits* de urbanidade detectados neste aglomerado antes da intervenção.



Fig. 277. Lyon. Praça 8 de Maio de 1945. Vista aérea actual



Fig. 278. Lyon. Praça 8 de Maio de 1945 (vista antes da intervenção)



Fig. 279. Lyon. Praça 8 de Maio de 1945 (vista depois da intervenção)



Fig. 280. Lyon. Praça 8 de Maio de 1945 (vista depois da intervenção)



Fig. 281. Lyon. Praça 8 de Maio de 1945 (vista depois da intervenção)



Fig. 282. Lyon. Praça 8 de Maio de 1945 (vista depois da intervenção)

4.3.2 O projecto de requalificação do espaço público da Área Central do Cacém



Des. 16. A intervenção na Zona Central do Cacém no contexto da Área Metropolitana de Lisboa

Introdução

Integrado no conjunto das primeiras cidades que beneficiaram do Programa Polis, o plano de pormenor da Área Central do Cacém reveste-se de uma natureza e uma especificidade que o tornam num caso exemplar.

Ao contrário da maioria dos *projectos Polis*, o Cacém não possuía valores patrimoniais ou ambientais visíveis ou significativos (uma frente de mar, de rio, ou um centro histórico a recuperar ou revitalizar). Estamos perante o núcleo de um verdadeiro subúrbio, um espaço urbano fragmentado, descaracterizado, degradado urbanística e socialmente, e que, apresentando uma densidade construída relativamente alta, denota uma total carência de espaços públicos qualificados.

Enquanto núcleo de uma "cidade dormitório", cujo crescimento se deu de forma rápida, violenta e parcialmente desregulada, sobretudo nos últimos 40 anos, o Cacém denotava uma clara ausência de ordem e hierarquia na estruturação do espaço urbano, em particular do espaço viário - profundamente desordenado (agravado pela presença de uma topografia relativamente acidentada) e uma especial carência de equipamentos e de espaços públicos qualificados. Esta condição urbana incipiente pode ser verificada também na inexistência de um *centro* reconhecível e minimamente qualificado, ainda que, do ponto de vista funcional, a área em redor de estação de caminho-de-ferro, funcione (na prática) como o centro vital do Cacém, polarizando os principais serviços, equipamentos e comércio.

A singularidade do Projecto Polis do Cacém deve-se, por outro lado, à metodologia seguida na abordagem ao problema da requalificação desta área, onde se torna fundamental o enfoque pragmático, multi-escalar e abrangente relativamente ao tecido urbano pré-existente (actuando e entendendo a área de intervenção de forma global e indivisível), e onde o espaço público surge justamente como principal factor de coesão na implementação da estratégia da requalificação urbana de conjunto prevista.

Ao contrário de outras operações *Polis* (que em muitos casos actuam no espaço público de forma mais fechada sobre si mesma, inviabilizando uma *contaminação positiva* das áreas circundantes), o espaço público assume, neste caso, o papel de verdadeiro elemento ordenador da proposta de recomposição urbana que o plano contempla.

Sem concessões à *cosmética urbana, por vezes* presente em alguns projectos de requalificação urbana (inclusive nos do Programa *Polis*), é efectivamente a partir de uma caracterização urbanística, arquitectónica e paisagística precisas, que se atingem os propósitos de recomposição urbana expressos no Plano de Pormenor, transformando radicalmente os espaços públicos existentes ao nível dos seus usos e do seu significado.



Fig. 283. Zona Central do Cacém. Vista aérea durante as obras do Polis



Fig. 284. Zona Central do Cacém



Fig. 285. Zona Central do Cacém

Estas são, no essencial, as principais razões da escolha deste caso, como paradigmático no conjunto das *operações Polis*, em particular, e de outros programas ou projectos de requalificação urbana levadas a cabo em Portugal nas últimas décadas.

Com este exemplo, não podemos, nem pretendemos, certamente, demonstrar *um ideal de cidade*. Os problemas, ou a origem dos problemas detectados, extravasam seguramente (e inevitavelmente) as propostas contidas no plano ou no projecto de espaço público realizado. Nesta medida, o que pretendemos sobretudo evidenciar ou sublinhar com este exemplo será a capacidade de melhorar, de forma muito visível e estrutural, uma área desqualificada e degradada, ao intervir de forma coerente, sistemática e profunda no espaço público (com objectivos e critérios bem delineados e enquadrados numa estratégia mais global e atenta às várias escalas).

A resposta aos problemas encontrados não se baseiam na "rejeição do existente", mas antes numa acção de planeamento e de projecto *reparadora*/reconstrutiva que, ancorada fundamentalmente no espaço público, actua considerando (como parte do problema e da solução) uma pré-existência difícil e condicionada, com as suas arquitecturas sem qualidade, e uma cidade "sem forma" onde se detectam sinais de vitalidade próprias de um aglomerado urbano com cerca de 60 mil habitantes.

Tendo em conta o que foi referido, não se pode obviamente esperar que a actual Zona Central do (novo) Cacém seja actualmente um espaço urbano com as qualidades da cidade histórica (densa, formalmente rica, e complexa do ponto de vista dos usos e dos espaços urbanos, e das suas arquitecturas) ou que esteja totalmente reabilitada do ponto de vista da sua estrutura urbana (até porque uma parte fundamental da proposta - como a construção da praça central, ou a ligação em túnel a Agualva não estão ainda realizadas). Contudo, podemos afirmar que a Área Central do Cacém se tornou num espaço urbano mais qualificado, dotado de uma identidade e de uma hierarquia onde podemos reconhecer, sobretudo, uma vivência do espaço público que praticamente não existia antes da intervenção.

Suportado predominantemente na actuação sobre o espaço público, o projecto Polis do Cacém, pode assim ser entendido, em muitos aspectos, como um exemplo consistente do que podem ser as metodologias a utilizar em projectos de *reconstrução urbana em áreas de expansão recente*. Já que, em termos gerais, as características e os problemas aqui detectados não serão muito distintos daqueles observados na generalidade das áreas de expansão das áreas Metropolitanas de Lisboa ou do Porto. Áreas que partilham a mesma condição de *subúrbios* ou de centralidades desqualificadas na periferia, cujo crescimento recente, rápido e desordenado, gerou contextos urbanos problemáticos, sobre os quais as autarquias não têm conseguido, em muitos casos, actuar de forma eficaz e consequente.

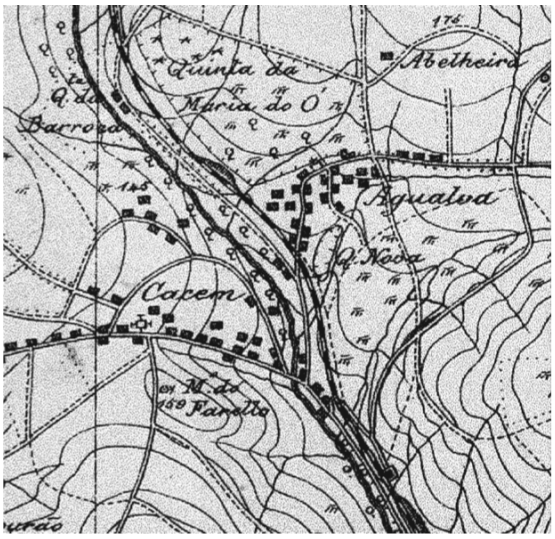


Fig. 286. Agualva-Cacém em 1893



Fig. 287. Agualva-Cacém em 1944



. Fig. 288. Agualva-Cacém em 1965

Antecedentes e contexto urbano

Com cerca de 80 000 habitantes, 10,51 km2 de área e promovida a cidade em 2001, Agualva-Cacém é a quarta cidade da Área Metropolitana de Lisboa, e a décima cidade portuguesa[33], constituindo um dos principais núcleos do importante eixo urbanizado que se desenvolve ao longo da "Linha de Sintra"[34].

A cidade de Agualva-Cacém (localizada sensivelmente a meio deste mesmo eixo urbanizado que liga Sintra e Lisboa - encontrando-se a cerca de 10 km da Vila de Sintra) teve origem num conjunto de lugares dispersos, de onde se destacavam Agualva - um aglomerado relativamente compacto, localizado do lado nascente da Linha de caminho-de-ferro - e o Cacém - do lado poente desta mesma linha, que se desenvolvia ao longo da estrada Lisboa - Sintra (actual Rua Elias Garcia) e que, cruzando-se com a Estrada de Paço de Arcos, aí definia o seu "centro".

O outro factor certamente decisivo na evolução deste aglomerado urbano foi a Ribeira das Jardas, enquanto elemento natural que determinou, em conjunto com a linha de caminho-de-ferro, um desenvolvimento *bi-partido* e relativamente independente dos dois núcleos anteriormente referidos (como que se pode aferir pela permanência e reduzida quantidade de atravessamentos destas duas barreiras, que poucas alterações registou ao longo das últimas décadas).

Evidenciando nas primeiras décadas do século XX (particularmente na décadas de 40 e 50) um crescimento significativo (que justificou a criação da Freguesia de Agualva-Cacém em 1953), é no entanto na década de 60 e 70 (coincidindo com as melhorias da Linha de Sintra e com o desvio da Estrada de Sintra do Centro do Cacém, e posterior construção do IC 19[35]), que se dá início à grande transformação, que conduz à sua integração na rede metropolitana de núcleos suburbanos em redor de Lisboa.

A década de 70, representa no entanto o período de maior crescimento (e que marca, de facto, o ponto de ruptura), designadamente pelas mudanças que se verificam ao nível dos usos e das tipologias de habitação, que alteraram profunda e irreversivelmente a forma urbana e a escala do edificado de Agualva-Cacém. Esta fase foi fundamentalmente marcada pela construção de blocos e edifícios de habitação de maior altura (em muitos casos com mais de oito pisos), quer nas áreas de expansão, quer no preenchimento de áreas não edificadas no interior do núcleo urbano), o que determinou não apenas o aumento da densidade como da população residente[36].

[33] Segundo Censo de 2001.

[34] Inaugurada em 1887, a vulgarmente designada "Linha de Sintra" constituiu um dos eixos privilegiados do crescimento da periferia de Lisboa, onde se concentra uma população que, só nos concelhos de Sintra e Amadora, se estima supere a população de Lisboa.

[35] O Itinerário Complementar 19 (IC 19) é o principal eixo viário que liga Sintra a Lisboa, constituindo-se como uma das estradas do país com maior fluxo diário de veículos.

[36] Este período é também marcado pela abertura de novas ruas (como, por exemplo, a Rua de Angola e a Rua de António Nunes Sequeira), bem como a construção de equipamentos (como a Escola Secundária Ferreira Dias, inaugurada em 1963) e o aparecimento de unidades industriais (designadamente na encosta norte do Monte do Cotão).



Fig. 289. Agualva-Cacém em 1977



Fig. 290. Agualva-Cacém em 1989



Fig. 291. Agualva-Cacém em 2007

A décadas de 80 e 90 confirmam a expansão e consolidação do tecido urbano do aglomerado (ao longo das principais vias, ou a partir de um processo de ramificação progressivo), sem critérios urbanísticos ou um desenho urbano pré-definido (decorrente sobretudo da divisão cadastral e dos interesses dos privados) de onde resultou uma urbanização incipiente (em alguns casos especulativa), e sem uma visão de conjunto ou uma concepção global e ordenadora do espaço urbano.

Paralelamente ao processo de expansão atrás descrito, registado sobretudo nas décadas de 60, 70 e 80 do século XX, assiste-se simultaneamente à transformação nas áreas centrais (onde a construção e o parcelamento tem origens mais antigas), quer por densificação progressiva, quer por substituição lote a lote.

Mais tardiamente (nas décadas de 80 e 90), assiste-se ao aparecimento de focos de urbanização (praticamente todos com origem em loteamentos privados, designadamente a sul (como a urbanização de São Marcos, por exemplo), o que determinou um crescimento disperso e poli-nuclear, característico desta e de outras zonas de expansão metropolitana recente[37].

Do crescimento rápido e desarticulado das partes que constituem o aglomerado de Agualva-Cacém resultou uma forma urbana fragmentada e heterogénea, onde se inserem, sem hierarquia e sem um desenho de conjunto, diferentes modelos de cidade; e onde, de um modo geral (designadamente nos núcleos mais centrais), se observa uma densidade acima do que seria desejável, bem como uma fraca qualidade das arquitecturas construídas e dos espaços exteriores que as envolvem.

Por outro lado, a uma escala mais territorial, são visíveis as deficientes articulações do tecido construído com as principais infra-estruturas que servem a cidade, determinando inúmeros *cortes* e *barreiras* que condicionaram o seu crescimento (como no caso do IC19 e da linha de caminho-de-ferro), agravados nestes casos pela ausência de uma estrutura viária ordenadora, que permitisse estabelecer as adequadas articulações formais e funcionais entre as diferentes partes que constituem este aglomerado urbano.

Esta situação é particularmente visível, ao nível da inserção da estação de caminho-de-ferro na sua envolvente urbana, na medida em que a sua *vocação de lugar central* (de ponto de referência e elemento ordenador) não se encontra potenciada, devido ao efeito de barreira que se criou. Esta circunstância deve-se igualmente à localização relativamente excêntrica da estação relativamente ao que se pode considerar a zona central de Agualva-Cacém - eixo Bons Amigos – D. Maria II / Rua de Angola (agravada pela condição de *cul-de-sac* da rua que garante o acesso à estação).

[37] Note-se que, como nos é indicado por um estudo recente sobre a transformação de Agualva-Cacém (Pedro Arrabaça, *Formas urbanas na cidade construída. Agualva-Cacém 1953-2001*, Lisboa: CEGUL, 2003), uma parcela muito significativa do crescimento de Agualva-Cacém dá-se fundamentalmente com a construção de numerosos conjuntos de habitação *plurifamiliar* (promovidos principalmente pela iniciativa privada e essencialmente através de loteamentos) nas franjas das áreas de crescimento das décadas de 50 e 60. As áreas de promoção pública correspondem, por sua vez, a uma percentagem substancialmente mais baixa (com destaque para a urbanização Mira-Sintra no limite norte, e da Quinta das Flores a poente), registando-se ainda a presença, ainda que pouco significativa, de áreas de promoção clandestina, e que correspondem a áreas de promoção privada mais excêntricas, edificadas nas décadas de 60 e 70.



Fig. 292. Estação de Agualva-Cacém



Fig. 293. Agualva. Avenida dos Bons Amigos (situação actual)



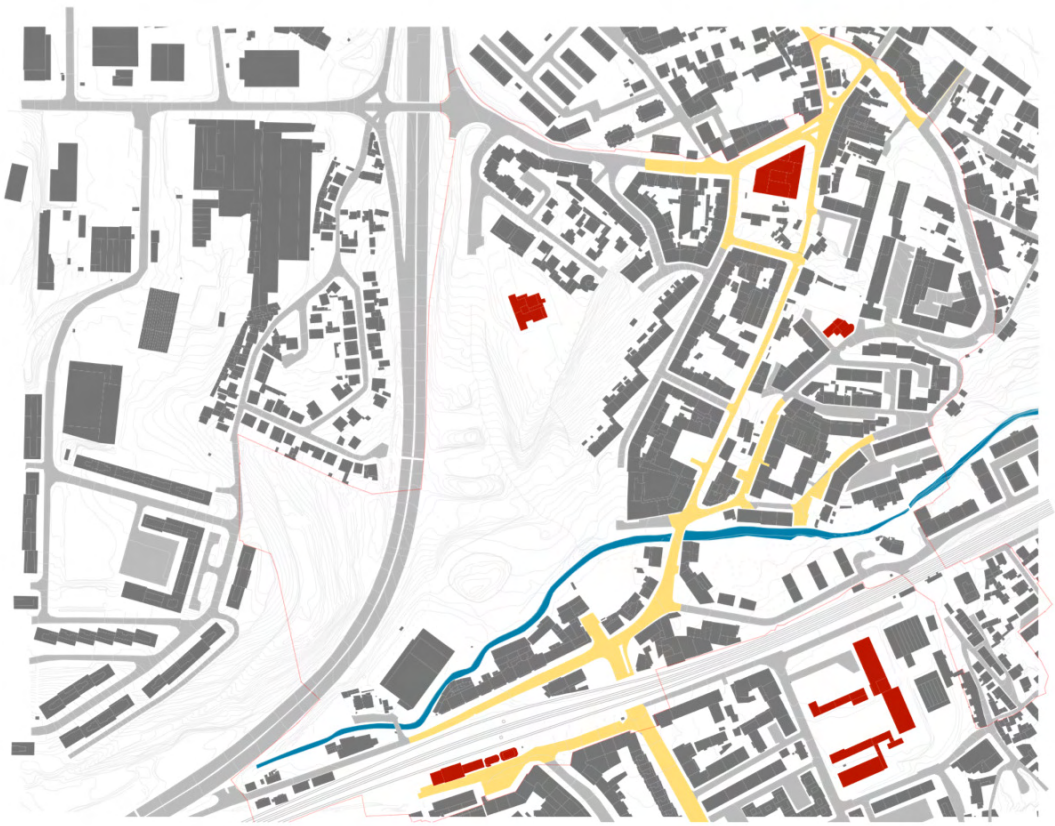
Fig. 294. Cacém. A Ribeira das Jardas antes da intervenção

A estação de Agualva-Cacém apresenta-se, deste modo, desinserida do *continuum urbano*, revelando-se incapaz de organizar o espaço público em seu redor. Apresentando-se a sua localização tanto mais crítica, se considerada do lado do Cacém, face à barreira que constitui o talude do caminho-de-ferro, cujo único atravessamento viário fluido se processa em túnel pela Avenida dos Bons Amigos.

Com o aumento de população e a generalização do automóvel verificada nos últimos vinte anos, acentuou-se naturalmente a degradação deste "quadro urbano débil", assumindo na Zona Central do Cacém proporções ainda mais graves, já que esta se apresenta como uma das zonas mais densamente construídas (e onde se encontram a maior parte dos serviços e equipamentos).
O *colapso* no funcionamento da circulação automóvel e a ausência de estacionamento conduziu, sem surpresa, à total desqualificação de um incipiente sistema de espaços públicos, já de si fatalmente determinado pela pouca qualidade das "arquitecturas" que o definiam.

Por fim, e não menos importante, assistiu-se ao longo das últimas décadas à obstrução progressiva do leito de cheia da Ribeira das Jardas, com a ocupação progressiva das suas margens por construções (dando origem a uma "frente construída" para a ribeira, composta por traseiras e logradouros), que não apenas impossibilitaram o contacto da cidade com o seu (único) espaço natural de referência, como agravou o efeito de corte gerado pelo talude da linha de caminho-de-ferro.
Igualmente *penalizadoras* do desenvolvimento urbanístico de Agualva-Cacém terão sido, como atrás referimos, as ocupações mais recentes (sobretudo dos anos 90) de encostas de topografia acentuada, como as ocorridas no *Monte do Cotão*, com edifícios de volumetrias excessivas (em média com 10 pisos) e onde não foram minimamente acauteladas as acessibilidades ao núcleo urbano do Cacém, nem a integração com as restantes áreas de urbanização recente, nem tão-pouco o seu impacto na paisagem.

Embora o desenvolvimento de Agualva-Cacém (como atrás referimos, ocorrido em grande parte nas décadas de 70, 80 e 90) corresponda maioritariamente a áreas de habitação plurifamiliar em bloco isolado (edificadas em torno dos núcleos principais e ao longo das estradas para Sintra e para Belas), reconhece-se contudo a existência de uma mistura de diferentes tipologias edificadas, que tornam a morfologia urbana bastante mais heterogénea. Estas tipologias variam desde a habitação unifamiliar, ao bloco isolado (menos comum), à edificação contínua gerando quarteirões (ainda que definidos na maioria dos casos de forma incipiente), resultantes de um processo de substituição *lote a lote*.



ZONA CENTRAL DO CACÉM ANTES DA INTERVENÇÃO . EDIFICADO E SISTEMA VIÁRIO

VIAS VIAS COM ACTIVIDADE COMERCIAL/SERVIÇOS PRINCIPAIS EQUIPAMENTOS

DES. 17 ESC. 1 / 7 500 LIMITE DA INTERVENÇÃO

N

Genericamente, pode assim afirmar-se que, numa área central relativamente extensa, a forma urbana resulta de um processo de transformação do tecido edificado mais antigo, conduzido pela promoção privada sem loteamento[38].

Esta situação é particularmente evidente na área central do Cacém, onde, se excluirmos a existência de um conjunto de habitações unifamiliares a sul (Rua Miradouro) e dos blocos isolados na Rua de Angola, verificamos o predomínio de um tecido urbano, formado por edifícios de habitação colectiva *em banda* (construídos à face da rua). Nestes casos, predominam as frentes com larguras entre os 10 e os 15 metros, resultantes da edificação por substituição e/ou parcelamento de lotes com origens mais antigas.

Estas características podem observar-se no sector norte da Área Central do Cacém, limitada pela Rua D. Maria II (Elias Garcia) e Rua Alfredo José Marques, onde se reconhecem claramente os antigos traçados viários e o cadastro irregular que serviram de base à edificação. A este sector correspondem as áreas de maior fragmentação da forma urbana, apresentando diversas situações de descontinuidade na morfologia do edificado, onde a falta de legibilidade (hierarquia/significado/uso) e de articulação e continuidade dos espaços públicos se torna mais evidente.

A Área Central do Cacém: caracterização do espaço público antes da intervenção

Com a generalização do automóvel privado (ocorrida em Portugal, como atrás referimos, sobretudo a partir da década de 90 do século XX), os aglomerados urbanos resultantes de um crescimento acelerado e desordenado (como foi o caso de Agualva-Cacém) revelaram-se ainda mais vulneráveis, determinando a degradação do espaço urbano até limites intoleráveis, ao não apresentarem soluções para o aumento exponencial do tráfego e para o estacionamento de veículos (agravado neste caso pelo tráfego automóvel intenso que atravessa o Cacém).

Tal como diagnosticado no relatório anexo ao *Plano de Pormenor para a Área Central do Cacém*[39], uma estrutura viária desordenada, sem hierarquia e mal articulada com os principais acessos à cidade, carente de espaços de estacionamento (e confrontando-se com uma topografia difícil), transformou o espaço público do centro do Cacém, já de si "*disfuncional*", incipiente e "*desqualificado*", num mero suporte funcional onde se geravam congestionamentos de tráfego permanentes, estando os restantes vazios sobrantes, ocupados por um estacionamento desordenado.

[38] Pedro Arrabaça, *Formas urbanas na cidade construída. Agualva-Cacém 1953-2001*, Lisboa: CEGUL, 2003, p. 59.
Neste mesmo estudo, Pedro Arrabaça refere que, apesar da urbanização muito frágil e deficiente que caracterizou o crescimento e a transformação recente de Agualva-Cacém, para vários sectores foram elaborados estudos pelo gabinete técnico da Câmara Municipal de Sintra, no sentido de dar respostas pontuais a pedidos de loteamento, mas que na maioria dos casos nunca foram seguidos.

[39] *Plano de Pormenor da Área Central do Cacém. Relatório*, p. 8.





Fig. 295 e Fig. 296. Zona Central do Cacém. Vistas de dois espaços públicos antes da intervenção



Neste sentido, não se poderia falar, antes da intervenção, da existência no Cacém de um espaço público legível e dotado de significado social, mas apenas de um conjunto de espaços residuais, consequência directa da ausência de critérios de desenho urbano, onde a prevalência dos interesses privados e a negligência, incapacidade ou ausência de controlo por parte das entidades oficiais, determinaram negativamente e de forma implacável a qualidade dos espaços públicos abertos[40].

Um dos sinais mais reveladores do que acabámos de afirmar, podia ser observado nas múltiplas situações de *impasse* verificadas na estrutura viária, concebida maioritariamente como mero acesso às habitações, e que se interrompe noutros casos pela presença de uma topografia acidentada.

O mesmo estado de abandono e de degradação podia reconhecer-se na área envolvente do que se pode considerar o *principal espaço natural* da cidade de Agualva-Cacém - a Ribeira das Jardas. Delimitada por muros e apresentando um conjunto de espaços residuais / expectantes ao longo de partes significativas do seu troço urbano, as margens da ribeira (em particular a margem esquerda) funcionavam como traseiras urbanas[41], consubstanciando um obstáculo que determinava (em conjunto com a linha de caminho-de-ferro), uma condição urbana de clara descontinuidade entre os núcleos urbanos de Agualva e do Cacém. A *legibilidade da ribeira no espaço público* resumia-se ao único ponto de atravessamento viário, que, no prolongamento da Rua D. Maria II/Elias Garcia, ligava Agualva e Cacém[42].

Neste quadro urbano e físico prévio à intervenção, extremamente condicionado e degradado, surgem, no entanto, sinais de uma inevitável e reconhecida vitalidade urbana, traduzida no

---

[40] Registe-se, a título de exemplo, a inexistência, em muitos casos, de infra-estruturas básicas e a deficiente presença de iluminação pública, arborização, passeios, mobiliário urbano, etc. O diagnóstico realizado pela equipa projectista na memória descritiva que acompanha o projecto de espaços públicos é, aliás, revelador desta condição precária que caracterizava o espaço público antes da intervenção:
"1- Descontinuidade nos percursos viários e pedonais, verificando-se numerosas situações de impasse, interrupção ou deformação pontual nos passeios, desnivelamento entre soleiras e arruamentos, obstáculos à circulação de peões, exiguidade extrema em passagens ou escadarias;
2- Ocupação indiscriminada da via pública com estacionamento nos limites da capacidade integral do espaço disponível;
3- Indiferenciação ou contradição quanto à hierarquia das vias;
4- Inúmeras situações de pátios, pracetas ou logradouros que, estando integrados no espaço público, não se encontram caracterizados como tal;
Arborização muito escassa e em más condições de desenvolvimento, sem consequências sensíveis na vivência e qualificação do espaço urbano;
5- Falta de legibilidade na implantação das condições de operacionalidade do transporte público;
6- Carência generalizada de micro-espaços de estadia ou de recreio informal;
7- Ausência total de esplanadas para cafés ou restaurantes;
8- Deficiente dotação, localização e caracterização das passadeiras de travessia para peões;
9- Mobiliário urbano escasso e inadequado;
10- Iluminação pública deficiente".
Risco*, Projecto de Espaços Públicos da Área Central do Cacém - memória descritiva* (2004), p. 4.

[41] Além da existência pontual de algumas *bolsas de espaços livres* ao longo da Ribeira das Jardas, podem ainda identificar-se duas *reservas* significativas de espaço livre de construção na Zona Central do Cacém: a norte o actual Parque Urbano da Quinta da Bela Vista e a sul uma franja de terreno, de topografia difícil, confrontando com o IC 19 e prolongando-se até à margem direita da Ribeira das Jardas, limitada por sua vez pela *fábrica da Melka* a nascente.

[42] Para além deste atravessamento, que definia o principal acesso de nascente ao Cacém (correspondendo à antiga estrada Lisboa - Sintra), registe-se a importância do "Nó do Cacém" como "segunda entrada" do Cacém, partir de sul, que recebe o tráfego da EN 249-3 (estrada para Paço de Arcos) e do IC 19.

movimento gerado, quer em redor dos equipamentos e serviços mais importantes, quer em ruas, onde a presença de comércio é significativa (como é o caso da Rua Elias Garcia, do Largo e Rua de D. Maria II, da Rua António José de Almeida ou da Rua do Zambujal).
Outros sinais de vitalidade podiam (justificadamente) ser observados, ainda que de forma dispersa, no fluxo gerado pelos percursos de e para a Estação de Caminho-de-ferro localizada em Agualva.

O Programa Polis no contexto da *requalificação urbana e ambiental* do Cacém

Surgem no final dos anos 90 os primeiros estudos (encomendados pela Câmara Municipal de Sintra a Manuel Salgado/Risco) que procuram estabelecer princípios de actuação visando uma requalificação mais global e aprofundada da Área Central do Cacém. No estudo base entregue em Abril de 1999, que constitui aliás a matriz de base que guiará o Plano de Pormenor, pode já encontrar-se um conjunto de princípios fundamentais que sustentarão o plano de Pormenor realizado ao abrigo do Programa Polis[43].

A integração do Cacém no lote das primeiras cidades a usufruir do Programa Polis (Programa Nacional de Requalificação Urbana e Valorização Ambiental de Cidades) resulta do reconhecimento (nos estudos realizados anteriormente ao lançamento e à constituição do Programa em Abril de 2000), de uma série de pressupostos e de intenções, parcialmente convergentes com os objectivos essenciais deste programa de requalificação urbana[44].
O terceiro Plano de Desenvolvimento Regional (PDR - MEPAT 1999) relativo ao período de 2000-2006, como é salientado no relatório de Março de 2000, produzido pelo Grupo de Trabalho que lançou o Programa Polis (Grupo de Trabalho criado pelo despacho nº 47/A/MAOT/99), consagra no essencial as orientações contidas no Plano de Desenvolvimento Económico e Social (PNDES), e cria condições para realizar um programa ambicioso em matéria de "*requalificação urbana* e *valorização ambiental das cidades"*, destacando de resto as orientações estratégicas que balizarão o Programa Polis:

. Criação de novas centralidades urbanas no interior das áreas metropolitanas;

[43] A recuperação da Ribeira das Jardas para espaço público, bem como a reestruturação do sistema viário ou a transformação da Baixa do Cacém (tendo em conta a sua vocação cívica), são já entendidos neste Estudo Base, como acções fundamentais, consideradas e postas em prática mais tarde na intervenção de requalificação urbana da Cidade de Agualva - Cacém.
[44] Como já referimos, o *Programa Polis* surge na sequência da valorização crescente no contexto europeu, da temática da requalificação urbana, observada de uma forma sistemática em Portugal, a partir dos anos 90, impulsionada pela grande operação de reconversão urbana que foi a Expo 98. Porém, no âmbito das políticas territoriais, os Planos de Desenvolvimento Regional (MEPAT, 1993) e o Plano de Desenvolvimento Económico e Social (PNDES), antecedem e abrem caminho à reflexão do papel das cidades no processo de desenvolvimento nacional e regional; alertando designadamente para a necessidade de considerar o papel dos "(...) *sistemas urbanos territoriais como um elemento estratégico do desenvolvimento, enquanto forma de organizar a concentração, de promover economias de aglomeração, de consolidar factores (avançados) de competitividade e de mobilizar os espaços de influência das cidades". Viver o Cacém, Programa Polis, Plano Estratégico*, Lisboa: Ministério das Obras Públicas e Ordenamento do Território, 2000, p. 19.

. Reconstrução e requalificação urbanas, bem como qualificação ambiental dos espaços urbanos e valorização de factores geradores de novas identidades;
. Reforço e consolidação de um sistema urbano equilibrado em termos nacionais, baseado na rede de cidades de média dimensão, que assegure qualidade de vida e condições ambientais.[45]

Estes objectivos estratégicos, constituem a matriz de base que está na origem do Programa Polis, permitindo lançá-lo, em Abril de 2000, como um programa de requalificação urbana orientado para a concretização de *"(...) uma política audaciosa e promover uma concentração de esforços para requalificar as cidades, melhorar a sua competitividade, reforçar o seu papel na organização do território e melhorar a qualidade de vida dos seus habitantes (...)"*[46].
Concebido portanto para reforçar o papel das cidades - entendidas como "alavancas" para o equilíbrio e desenvolvimento regional - o Programa Polis tem no entanto bem vincados quatro objectivos específicos:
. Desenvolver grandes operações integradas de requalificação urbana com uma forte componente de valorização ambiental;
. Desenvolver acções que contribuam para a requalificação e revitalização de centros urbanos e que promovam a multifuncionalidade desses centros;
. Apoiar outras acções de requalificação que permitam melhorar a qualidade do ambiente urbano e valorizar a presença de elementos ambientais estruturantes tais como frente de rio ou de costa;
. Apoiar iniciativas que visem aumentar as zonas verdes, promover áreas pedonais e condicionar o trânsito automóvel em centros urbanos"[47].

Estes objectivos específicos são, deste modo, entendidos como parte de uma estratégia, capaz de fazer face a um conjunto de problemas genéricos observáveis nas principais cidades portuguesas, onde os problemas urbanísticos e ambientais são recorrentemente referidos nos diagnósticos realizados.
Face a este quadro de intenções e objectivos propostos genericamente pelo Programa Polis, e face ao diagnóstico anteriormente traçado relativamente à Área Central do Cacém, é compreensível a sua inclusão no primeiro conjunto de intervenções Polis. Tal como se pode ler no documento estratégico referente à intervenção do Programa Polis no Cacém: "(...) *a Baixa do Cacém apresenta-se como uma área urbana degradada pela falta de opções ao nível do urbanismo e da arquitectura mas também das preocupações de integração ambiental dos elementos naturais da paisagem. Assim, os objectivos do Programa Polis estão pois em perfeita consonância com as mais prementes*

[45] *Viver o Cacém, Programa Polis, Plano Estratégico*, Lisboa: Ministério das Obras Públicas e Ordenamento do Território, 2000, p. 19.
[46] Idem, ibidem, p. 19.
[47] Idem, ibidem p. 19.

necessidades do território e dos seus habitantes (...)"[48].

A escolha da Área Central do Cacém, como um dos primeiros sectores urbanos a beneficiar do Programa Polis, é aliás, e até certo ponto estranhamente (dadas as preocupações ambientais e o carácter pedagógico que o motiva), o único caso representativo de uma *realidade suburbana*, a ser seleccionado (no conjunto de áreas problemáticas que compõem as Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto)[49].
As restantes cidades seleccionadas, apesar de apresentarem sintomas e problemas, que decorrem de um crescimento em muitos casos rápido e desordenado, ocorrido ao longo dos últimos trinta anos, possuíam (como já atrás referimos) núcleos urbanos suficientemente consolidados em torno das suas zonas históricas, marcadas pela presença de elementos naturais e monumentos, que lhes conferiam simultaneamente uma estrutura, um significado e uma identidade claramente urbanas.

Este pequeno enquadramento, que julgamos essencial para melhor compreender os objectivos e metodologias de um Programa de requalificação como o Polis, permite acima de tudo destacar, que as vantagens da inclusão do Cacém neste mesmo programa se traduzem directamente, quer na agilização dos processos administrativos e jurídicos, quer no aumento da capacidade financeira para a realização dos projectos e das obras (beneficiando adicionalmente, como em todos os outros casos, das vantagens da constituição de uma sociedade - neste caso a *Cacém Polis* - que resulta de uma parceria entre a Administração Central e a Câmara Municipal de Sintra, permitindo uma gestão descentralizada dos projectos integrados no seu plano estratégico).

Assim sendo, e na medida em que os estudos entretanto realizados pela Risco, sob a orientação de Manuel Salgado, tinham anteriormente diagnosticado as questões fundamentais e definido um conjunto de objectivos estratégicos, o Plano de Pormenor para a área abrangida elaborado ao abrigo da Cacém Polis permitiu acelerar e tornar mais consistente, abrangente e ambiciosa a estratégia de intervenção delineada nos estudos precedentes, facilitando a sua concretização num arco temporal mais reduzido[50].
Considerando por um lado os objectivos genéricos previstos no Programa Polis e, por outro, as actuações dominantes contidas no Relatório Anexo ao Plano Director Municipal (PDM) de Sintra (no

[48] *Viver o Cacém, Programa Polis, Plano Estratégico*, Lisboa: Ministério das Obras Públicas e Ordenamento do Território, 2000, p. 21.
[49] O "lote" das primeiras dezoito cidades (se exceptuarmos o Cacém) constitui-se assim, ao contrário do que se poderia esperar, por um conjunto de cidades que, para além de serem na sua maioria capitais de distrito, partilham ainda a existência de elementos naturais ou patrimoniais, potencialmente valorizáveis das respectivas realidades urbanas.
[50] No caso concreto do Cacém, a integração no *Programa Polis* permitiu alargar a área da intervenção, passando a abranger aproximadamente uma área de cerca de 45,5 hectares, centrada na Baixa do Cacém, delimitada genericamente a norte pelo Parque Urbano, a nascente pela Linha de Caminho-de-Ferro, a sul pelo IC 19 e a poente pela estrada de Paço de Arcos.

capítulo "Medidas de Política Municipal de Ordenamento"[51], o *Plano de Pormenor da Área Central do Cacém* estabelece os seguintes objectivos sectoriais:

1. Estruturação das acessibilidades ao Cacém;

2. Qualificação do desenho urbano, com vista à melhoria das condições de vivência humana;

3. Requalificação do sistema ambiental criado pela Ribeira das Jardas em articulação com os estudos em curso;

4. Programação de infra-estruturas de suporte à área do interface rodo-ferroviário;

5. Valorização dos espaços públicos, dignificando a imagem urbana;

6. Desenvolvimento da função de centralidade do lugar, nomeadamente pela introdução na área de terciário;

7. Melhoria da dotação de parqueamento, em função das características da área de intervenção.

Considera-se ainda neste documento que "(...) *particularmente em relação às medidas de política de ordenamento, o Plano de Pormenor deverá ter em conta outro tipo de medidas, respeitando as suas orientações e articulando-se com elas de forma a garantir a sua execução*"[52].

Fazer cidade: a requalificação do *espaço público* como objectivo central do Plano

(...) *Os problemas que se colocam, perante o contexto urbano pré-existente, prefiguram uma tensão crescente entre a enorme vitalidade urbana da área central do Cacém e o seu espartilhado e fragmentado suporte físico. Do nosso ponto de vista, deverá ser objectivo principal deste plano, aliviar esta tensão, introduzindo elementos que organizem o espaço público segundo cinco qualidades essenciais às cidades modernas*:

. Mobilidade - serem suporte da circulação de pessoas e veículos;

. Identidade - serem objecto de identificação por parte da comunidade;

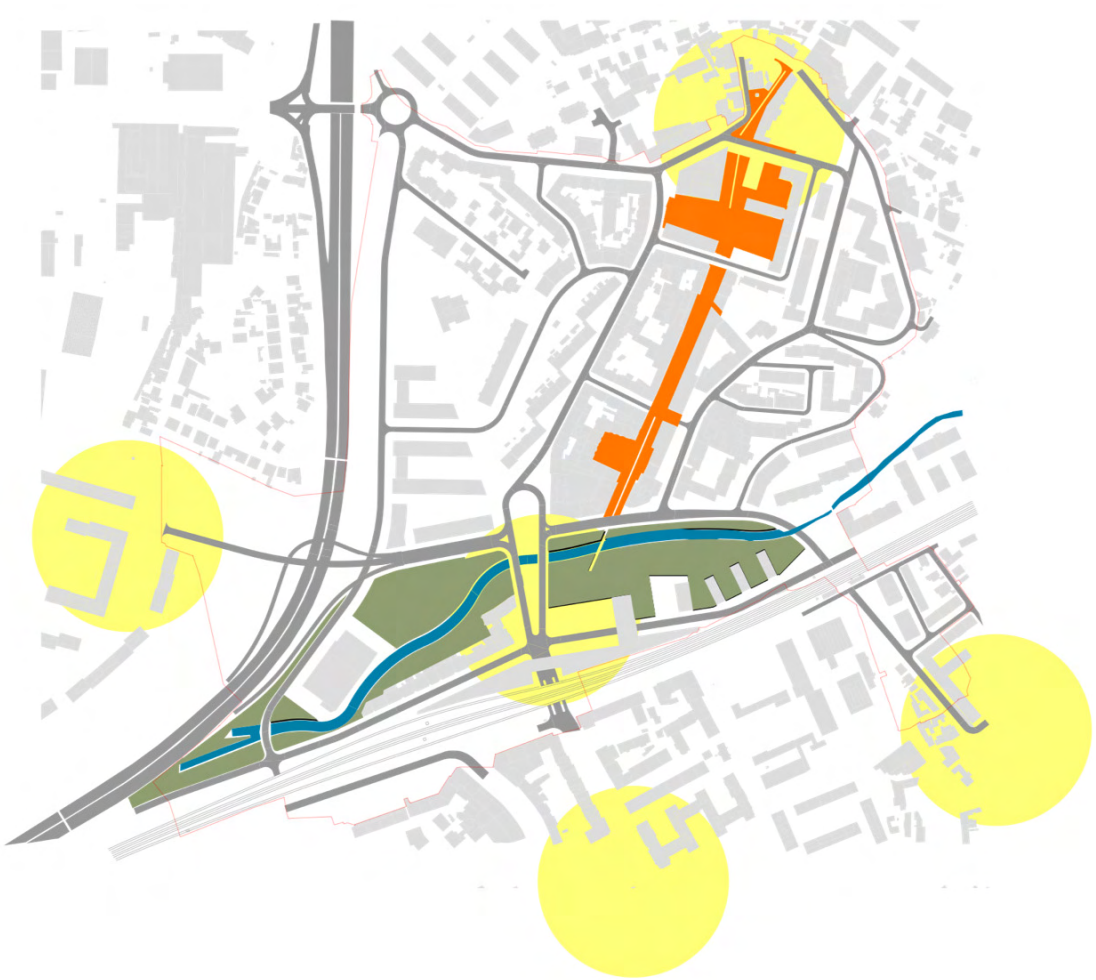
. Habitabilidade - serem suporte de actividades culturais, desportivas, de contemplação e lazer;

. Produtividade - serem espaço complementar no desenvolvimento das actividades económicas;

---

[51] Neste documento são igualmente definidas uma série de "actuações dominantes" das quais destacamos, como directamente aplicáveis no caso da Área Central do Cacém, as seguintes:
- criar as infra-estruturas necessárias à melhoria global da mobilidade e acessibilidade;
- melhorar a qualidade de vida;
- revitalizar a vida comunitária;
- ampliar a fruição da cidade e da natureza.

[52] Estas medidas são:
a) Acessibilidades viárias (*Actuação Estratégica Dois*); Articular a rede viária proposta com as circulares poente e nascente a Agualva-Cacém, em particular, e com a rede viária concelhia, em geral.
b) Reestruturação e requalificação da rede ferroviária (*Actuação Estratégica Três*); Integrar a quadruplicação da via férrea até à estação da Agualva-Cacém no redesenho do respectivo interface; Renovação da estação de Agualva-Cacém.
c) Plano Geral de Circulação e Gestão da Via Pública (*Actuação Estratégica Quatro*)
Estrutura Verde concelhia e reequilíbrio da rede hídrica (*Actuação Estratégica Cinco*); Ordenar e requalificar as margens da Ribeira das Jardas, tornando-a um elemento de fruição urbana e promovendo a sua ligação e correcta articulação com o Parque Urbano de Agualva-Cacém.
Relatório Anexo ao Plano Director Municipal (Julho 1998), p. 253 a 260.



o objectivo estratégico do plano . O ESPAÇO PÚBLICO NA RECOMPOSIÇÃO DAS "CENTRALIDADES PRÉ-EXISTENTES"

"CENTRALIDADES" PARQUE LINEAR DA RIBEIRA DAS JARDAS "EIXO" RUA D. MARIA II

DES. 19 ESC. 1 / 7 500 LIMITE DA INTERVENÇÃO

N

. Sustentabilidade - constituírem modelos de ocupação em que os custos futuros das acções presentes estejam contemplados.
O conceito de intervenção deste plano caracteriza-se pela composição de uma Rede Qualificada de Centralidades Pré-existentes que, no seu processo de construção, irá permitir libertar os sistemas de origem natural das tremendas pressões a que hoje estão sujeitos.
A interpretação da situação actual, permite identificar cinco centralidades na zona do plano dispostas em "estrela", da qual a Baixa do Cacém é o "centro" e o Largo do Mercado, a Praça da República (Agualva), o Alto da Bela Vista (Cotão) e a Av. dos Bons Amigos as "pontas". Assegurar ligações urbanas de qualidade entre estes mini-centros é o motor da execução deste plano. Reabilitar estes mini-centros, por indução, fora da área do plano, e por intervenção, dentro da área do plano, é o objectivo instrumental de curto prazo. Transformar todo o tecido edificado na sua relação com o sistema da Ribeira das Jardas e com o território envolvente, o objectivo estratégico fundamental (...).[53]

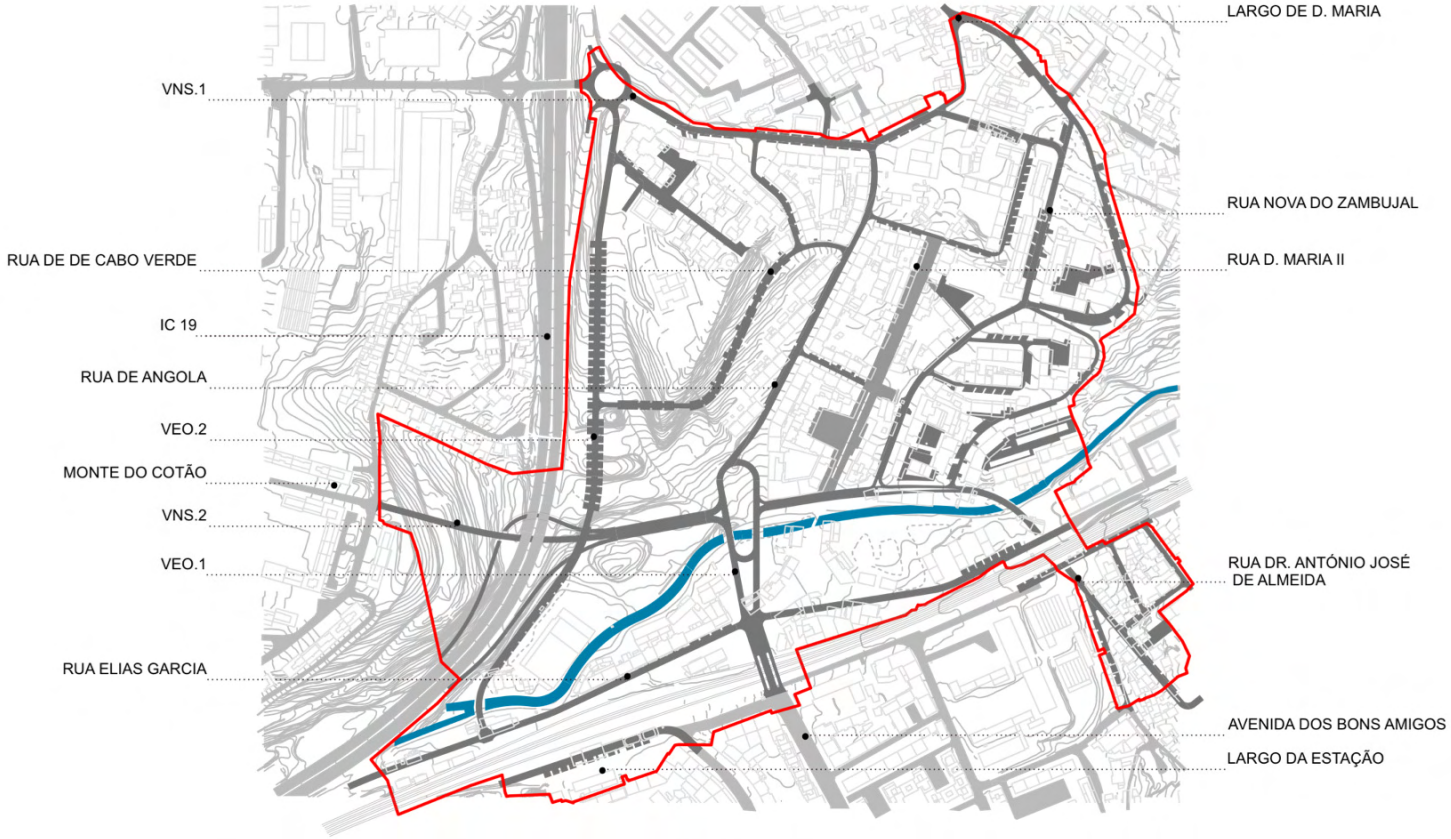
Não iremos deter-nos com aspectos de detalhe ou com uma descrição aprofundada do Plano de Pormenor (PP) elaborado. No âmbito desta dissertação, estamos sobretudo interessados em salientar em que medida a forma como a estratégia definida neste Plano se materializa e depende de uma actuação estratégica e aprofundada sobre espaço público.
A concretização desta estratégia, como pode concluir-se pelos extractos retirados da memória descritiva que acompanha o Plano de Pormenor, decorre assim de vectores de actuação concretos, directamente ligados ao problema do (re)desenho do espaço público.
A proposta de intervenção sobre o espaço público pode ser lida em dois níveis distintos mas articulados de forma coesa e indissociável. Um primeiro nível centra-se na redefinição, ao nível do Plano de Pormenor, de uma estrutura primária de espaços públicos, como resposta às debilidades detectadas sob o ponto de vista da ineficiência do sistema viário (ausência de hierarquia, descontinuidades, dificuldades de articulação com os principais acessos, etc.) explicitada no plano com grande clareza.

Como segundo nível de actuação (naturalmente mais visível e com resultados mais imediatos, e a que nos referiremos de uma forma mais pormenorizada), destaca-se a requalificação do espaço público, realizada de acordo com um rigoroso e detalhado *projecto de espaço público*. Esta actuação sobre o espaço público, realista e coerente (elaborada em estreita articulação com os princípios estratégicos definidos pelo plano), permitiu operar transformações muito importantes ao nível do seu significado e do seu uso (de resto visíveis ao nível da circulação no espaço público a partir da escala

[53] *Plano de Pormenor da Área Central do Cacém. Relatório,* p. 16.



EXISTENTE



PROPOSTA

ESTRUTURA VIÁRIA EXISTENTE E PROPOSTA

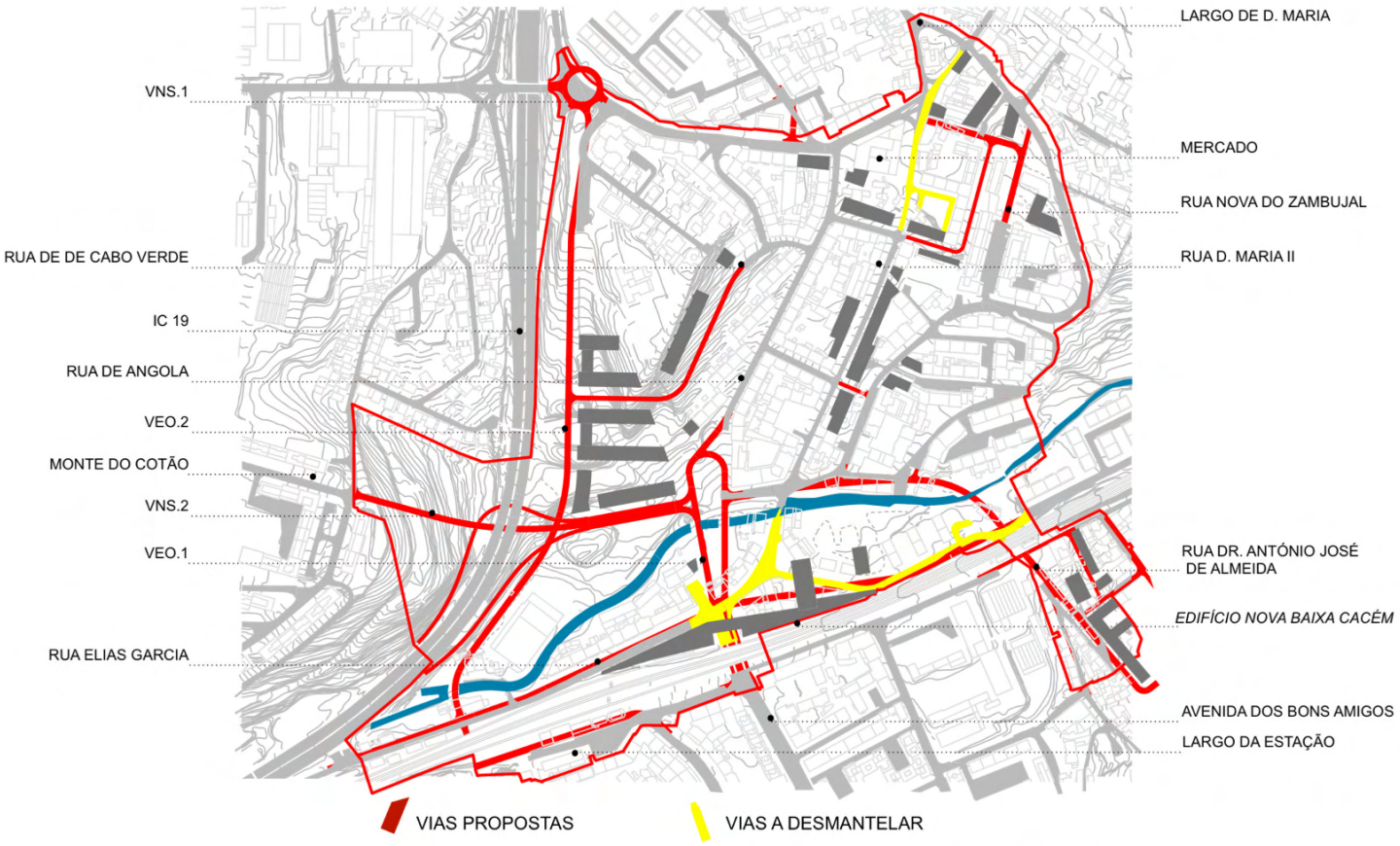
DES. 20 ESC. 1 / 7 500 LIMITE DA INTERVENÇÃO

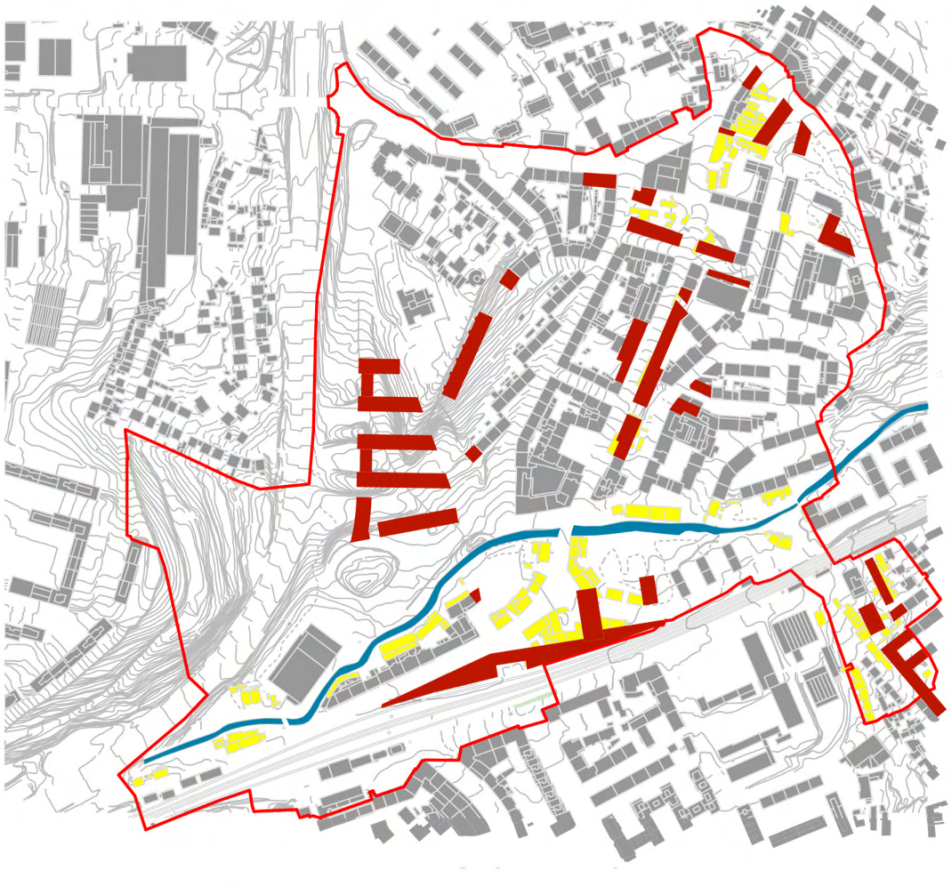
N

do peão, o que, como se concluirá, se torna fundamental num processo de reconstrução urbana com estas características).

Relativamente à definição de uma *estrutura global* para o espaço público, esta assenta sobretudo na reconsideração do sistema viário (entendido como elemento *ligante* e estruturador), repensado de uma forma *estratégica* e tendo fundamentalmente em conta o conceito de reabilitação dos *mini-centros,* que o plano procura pôr em prática como primeiro vector ou conceito geral do plano.
Como critérios para a definição dessa estrutura, entende-se não apenas como fundamentais, a mobilidade, continuidade, hierarquia e a racionalidade na concepção do (novo) sistema viário, mas também a definição de um grande espaço público central, reconhecido na proposta como o (novo) espaço público de referência para vivência colectiva do *novo Cacém*.
Perseguindo este objectivo, o plano propõe a reformulação do sistema viário como actuação prioritária, considerando a existência de quatro vias principais de acesso e de atravessamento da Zona Central do Cacém. Dois eixos norte/sul - a Estrada de Paço d´Arcos (designada no plano por VNS.1) e uma nova via (VNS.2) que faz a ligação entre o Monte do Cotão e a Baixa do Cacém (que se prolonga para Agualva pela Rua Dr. António José de Almeida, ligando a Baixa do Cacém com o Largo da República, ao atravessar em túnel a linha de caminho-de-ferro), e dois eixos nascente/poente - um a ligar a Avenida dos Bons Amigos à Rua de Angola (VEO.1), prolongando-se pelo Beco dos Pomares/Avenida de Elias Garcia até ao Nó de Paiões; uma nova via paralela ao IC 19 (VEO.2) estabelece a nascente a ligação entre a Rua Elias Garcia (a sul da Estação) e o novo nó redesenhado a poente (que redefine por sua vez, a articulação entre a EN 249.3 e o núcleo central do Cacém). Esta nova via (VEO.2) permitiu ainda a criação de uma outra que estabelece a ligação entre a futura frente edificada e a Rua de Angola.
Paralelamente, o Plano prevê uma ligação viária até aqui inexistente (e ainda por realizar) entre a Rua Elias Garcia e a Avenida dos Missionários, que no futuro definirá um importante ponto de intersecção entre o troço requalificado de Alameda-Rotunda (que resultou da nova ligação entre Avenida dos Bons Amigos e a Rua de Angola)[54]. Este ponto, marcando o centro da *Nova Baixa,* terá como principal referência construída o extenso edifício previsto (adossado à linha de caminho-de-ferro), que concentrará, para além na nova estação de interface, outras funções de terciário[55].

[54] Refira-se que esta estratégia definida para o sistema viário principal, teve também como objectivo reequilibrar os fluxos viários de entrada e saída do Cacém, que se encontravam em grande parte concentrados no antigo "nó do Cacém".
[55] A transformação da actual estação (apeadeiro) do Cacém num *interface rodo-ferroviário* (recentemente concluído) constitui igualmente uma das principais apostas do Plano, visando não apenas responder a novos requisitos funcionais adequados ao aumento considerável de passageiros verificado nas últimas duas décadas, mas também (re)pensando-a como parte fundamental na requalificação da imagem da cidade e dos seus espaços públicos.





PLANTA SÍNTESE DA PROPOSTA . ESTRUTURA VIÁRIA E EDIFICADO A DEMOLIR E A CONSTRUIR

EDIFÍCIOS PROPOSTOS

EDIFÍCIOS A DEMOLIR

DES. 21 ESC. 1 / 7 500

LIMITE DA INTERVENÇÃO

N

Ainda como vector fundamental da estratégia geral prevista pelo Plano, e parte integrante do conceito de mobilidade defendido, devemos destacar a criação, ao longo da Rua de D. Maria II, do *eixo pedonal* entre a *Nova Baixa* e o (novo largo do) Mercado (cruzando assim o centro do Cacém no sentido nascente-poente). Este eixo é vital e estruturador no contexto do sistema de espaços públicos proposto, implicando igualmente uma profunda redefinição do sistema viário (com abertura de novos arruamentos secundários), sobretudo na zona envolvente ao Mercado e ao Largo de D. Maria.

Como terceiro vector ou princípio estratégico fundamental proposto pelo Plano, e mais uma vez claramente articulado com a visão reparadora que é proposta para o espaço público, devemos sublinhar a recuperação da Ribeira das Jardas, reconvertida num canal verde estruturador de toda a intervenção. Esta intenção, como referido no relatório, surge aliás como uma das mais "*imperiosas tarefas"* do Plano, ao considerar a necessidade de "(...) *estruturar a relação da Ribeira com a cidade, fazendo com a Ribeira uma nova cidade* (...)[56]. A importância deste objectivo torna-se evidente se considerarmos o investimento realizado na demolição de uma quantidade muito significativa de edifícios existentes.

Além da actuação ao longo da Ribeira das Jardas, o Plano prevê ainda como quarto vector prioritário, a actuação (imediata) em sectores estratégicos *(*designados no Plano como *Áreas Estratégicas de Reformulação do Edificável*[57]), considerando a necessidade de actuar ao nível morfológico a partir da edificação pontual ou de conjuntos edificados ou ainda a partir da construção de obras de arte (como túneis), permitindo assim consolidar ou potenciar a criação de frentes urbanas contínuas (obrigando em certos casos a demolições e/ou à redefinição cadastral). Esta situação pode ser verificada sobretudo ao longo do já referido eixo Largo de D. Maria / Mercado / Rua D. Maria II, mas também na área envolvente à Escola Primária nº 1, com a construção de uma frente edificada ao longo da também já referida VEO.2. (mas também do lado norte da escola), ou ainda no sector de ligação com o Largo da República, já do lado poente da linha de caminho-de-ferro.

Por fim, como um dos cinco vectores estratégicos considerados pelo plano aprovado, surge a requalificação integral dos espaços públicos da Área Central, o que implicou, como seguidamente procuraremos evidenciar, um rigoroso e consistente projecto de espaços públicos, com vista à criação de um sistema estruturado e articulado de espaços públicos, de onde se destaca a designada *estrutura verde*.

A importância da *estrutura verde* que o Plano preconiza pode ser reconhecida quer no seu papel intrinsecamente ligado ao sistema de espaços urbanos e à sua estrutura (de onde se destaca

[56] *Plano de Pormenor da Área Central do Cacém*. Relatório, p. 20.

[57] Neste âmbito, foram propostas no Plano intervenções em seis áreas estratégicas:
a) *Área da Escola Primária nº 1; b) Área da Rua de Cabo Verde; c) Supressão da Passagem de nível e ligação a Agualva; d) Área a norte do Largo de D. Maria; e) Rua de D. Maria II; f) Área de chegada a Agualva.*





A REQUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO NO CONTEXTO DO PLANO. EXISTENTE E NOVOS ELEMENTOS ESTRUTURADORES

ESTRUTURA VIÁRIA

ESPAÇOS DE CIRCULAÇÃO PEDONAL

JARDIM / PARQUE

DES. 22 ESC. 1 / 7 500

LIMITE DA INTERVENÇÃO

N

a *arborização urbana*, associada ao sistema viário e a espaços singulares), quer como o elemento linear estruturante - a Ribeira das Jardas, integrando na sua requalificação as margens e zonas adjacentes à Ribeira.

A rua como elemento de articulação e gerador de continuidade

O Plano sustenta-se em grande medida no desenvolvimento consistente e articulado de uma estratégia de conjunto para a mobilidade (cuja influência se pretende que extravase os próprios limites da intervenção)[58]. Este objectivo pretende ser atingido, como atrás referimos, por uma reformulação (muito profunda) da estrutura e caracterização do sistema viário existente (cuja influência se pretende que extravase os próprios limites da intervenção) - racionalizando-o, hierarquizando-o, e dotando-o de atributos formais.

A articulação a partir do espaço público das *micro-centralidades*, tendo como base de actuação a intenção de ligar *de forma qualificada* sectores *urbanos-chave*, é, na realidade, a ideia central do Plano e que permitirá definir a matriz refundadora do sistema de espaços públicos da nova realidade urbana de Agualva-Cacém (reforçada pela recuperação da Ribeira das Jardas transformada em canal verde - parque linear - que liga a cidade no sentido norte - sul, que por sua vez se cruza, no centro da referida estrela, com outro eixo vital que a proposta recupera - a Rua de D. Maria II).

Esta matriz traduz-se por sua vez, de uma forma muito directa e coerente, na hierarquia que o sistema viário recuperado propõe (distinguindo vias principais, vias de ligação e vias locais), expressando-se claramente não apenas no perfil transversal dos arruamentos requalificados ou criados, como na adopção de diferentes materiais e soluções construtivas, iluminação pública, etc.

Parece tornar-se assim evidente na estratégia de recomposição urbana proposta pelo "Plano de Pormenor" e confirmada pelo "Projecto de espaço público", o valor atribuído à rua como elemento estruturador e articulador de toda a intervenção. Estabelecendo as continuidades e resolvendo as rupturas e impasses, a rua surge como o principal elemento transformador e ordenador do tecido urbano pré-existente, sobre o qual recai, em grande medida, o papel de restituir hierarquia, legibilidade, significado e identidade à área da intervenção. Face à impossibilidade *de limpar e começar de novo*, à rua cabe assim o papel de desvendar, ou de (re)descobrir uma (possível) estrutura de suporte oculta, constituída por elementos *perturbados* ou descaracterizados pelo crescimento verificado nas últimas décadas.

A requalificação do espaço público, e em particular da rua, resulta assim de um tratamento sistemático e detalhado do espaço disponível por mais indistinto que ele seja: "(...) *completando, suprimindo ou deslocando vias existentes, condicionando usos e circulações*, *ou seja discriminando o que hoje é indiscriminado*"[59].

[58] Refira-se que, para além da profunda reestruturação do sistema viário realizado, a autarquia prevê na Estratégia Geral da Mobilidade, a introdução de um sistema de eléctricos rápidos elevado (SATU - Sistema Automático de Transporte Urbano de Oeiras), cuja linha principal (em estudo) ligará o centro do Cacém a Paço d´Arcos, passando pelo *Tagus Park*.

[59] Risco *Projecto de Espaços Públicos da Área Central do Cacém* - memória descritiva (2004), p. 3.



VIAS PRINCIPAIS VIAS SECUNDÁRIAS



HIERARQUIZAÇÃO DA ESTRUTURA VIÁRIA E OS MATERIAIS DE REVESTIMENTO DOS ESPAÇOS PÚBLICOS

"CALÇADA MIÚDA DE CALCÁRIO" "CALÇADA GROSSA DE CALCÁRIO" "CALÇADA MALHADA" "CALÇADA DE BASALTO"

ASFALTO ZONAS AJARDINADAS / JARDIM / PARQUE

DES. 23 ESC. 1 / 7 500 LIMITE DA INTERVENÇÃO

N

É com base neste procedimento metodológico, que ganha relevo o tratamento conferido aos elementos caracterizadores do espaço público - desde a arborização, à (re)definição do perfil das ruas propostas ou requalificadas, à pavimentação - capazes de, em conjunto, definir ou de introduzir uma *nova ordem espacial*, fundamental na reestruturação do conjunto urbano e do sistema de espaços abertos definido pelo Plano.

Face à *impossibilidade* na maioria dos casos, de redefinir o espaço público pelo novo edificado (o que apenas acontece em situações muito particulares), é através do tratamento conferido a estes elementos que em primeira instância se materializa de forma inequívoca a disciplina, a hierarquia e qualidade urbana, pretendidos na requalificação da *estrutura primária de espaço público*, ou seja, do seu sistema viário.

Para isso, é definido um *conjunto de regras, de constantes simples*, de princípios tipológicos claros, que se materializa em três categorias fundamentais de ruas (pré-definidas no Plano de Pormenor), e que pode ser reconhecido de forma muito clara, quer no dimensionamento dos elementos referentes ao canal de tráfego, quer no tipo de arborização proposta, quer quanto aos materiais. Estes princípios ordenadores não são entendidos apenas na sua dimensão funcional mas, pelo contrário, utilizam-se como meio de expressar uma *ordem formal*, capaz de organizar espaços, estabelecer continuidades e de dar visibilidade, identidade e escala ao espaço urbano.

A arborização assume igualmente uma importância assinalável na caracterização das distintas categorias de ruas, e na legibilidade do sistema de espaços abertos, "(...) *contribuindo de forma decisiva para a hierarquização dos locais e a sua referenciação, sublinhando a importância das entradas no núcleo urbano e a definição de axialidades associadas ao sistema de percursos e concorrendo para a identificação e caracterização dos espaços centrais".*[60]

A caracterização e escolha dos materiais de revestimento dos pavimentos, diferenciada, segundo critérios de legibilidade pretendidos para o espaço público (e para as distintas classes de ruas), constitui-se assim como um dos aspectos mais determinantes para a consistência do resultado obtido. É no uso sistemático, criterioso e significante de materiais locais (do calcário como regra e do basalto excepcionalmente) e na utilização de técnicas tradicionais[61], que se joga uma parte importante da (reconquista de) identidade, hierarquia e legibilidade do espaço público na Zona Central do Cacém.

O carácter perene e familiar das soluções propostas para o *desenho do chão*, bem como o correcto dimensionamento dos diferentes elementos (passeios, arborização, faixas de rodagem, etc.) - *dando*

[60] Risco*, Projecto de Espaços Públicos da Área Central do Cacém* - memória descritiva (2004), p. 5.

[61] Como é referido na Memória descritiva do *Projecto de Espaços Públicos da Área Central do Cacém,* os materiais e as soluções construtivas propostas aludem não apenas à *calçada miúda malhada*, que se pode encontrar nas zonas históricas do concelho de Sintra, mas também à *tradição portuguesa da pavimentação urbana*.



PERCURSOS PRINCIPAIS E PERCURSOS/ESPAÇOS DE LIGAÇÃO / ARTICULAÇÃO

EQUIPAMENTOS EXISTENTES / PROJECTADOS

PERCURSOS PRINCIPAIS

NOVOS TRAMOS/ PERCURSOS DE LIGAÇÃO/ ATRAVESSAMENTO

PRINCIPAIS SECTORES / PERCURSOS DE ARTICULAÇÃO NAS MARGENS DO PLANO

DES. 24 ESC. 1 / 7 500

LIMITE DA INTERVENÇÃO

N

prioridade ao peão – assim como a capacidade de adequação às muitas situações específicas que se podem detectar, revelam-se, a nosso ver, decisivos para a conquista de um carácter (quase) anónimo que a intervenção sobre o espaço público *genericamente* transmite.

A sobriedade presente no espaço público requalificado, construído a partir de regras simples (no tratamento dos elementos que o constituem), é complementada por um *trabalho*, em certo sentido *invisível* (mas fulcral para a coesão do conjunto) que se consubstancia nas propostas de completamento ou demolição de edificado, fundamentais na definição de continuidades e articulações entre os principais sectores. Trata-se de intervenções pontuais, mas que ajudam a conferir a necessária fluidez e capacidade articuladora ao sistema de espaço público, face a inúmeras situações de descontinuidade ou mesmo impasse nos percursos viários e pedonais, e outros obstáculos à circulação[62]. Os resultados deste tipo de intervenção, são particularmente legíveis em todo o sector norte / poente da área requalificada, mas também na "*frente urbana*" que se cria com a recuperação da Ribeira das Jardas, e na requalificação da Rua D. Maria II - eixo semi-pedonal que liga o mercado à Baixa do Cacém.

Estas intervenções (mais cirúrgicas e pontuais) sobre o espaço público pré-existente, que se verificam, como referimos, quer ao nível do edificado (propondo demolições, ou pelo contrário acções de completamento ou tratamento de empenas), quer ao nível da requalificação do espaço público, tornam-se igualmente relevantes, ao possibilitar a criação de espaços de estar e percursos de menor importância e de escala mais reduzida, mas igualmente fundamentais para a consistência da rede de espaços públicos que se pretende implementar.

É neste contexto que surgem as ligações pedonais alternativas, materializadas em escadarias, rampas, alargamentos ou pracetas, que garantem conforto e a adequação à escala humana, diversidade e capacidade de articulação ao espaço público.
Algumas destas situações desfavoráveis são, aliás, inteligentemente usadas para permitir atravessamentos de miolos de quarteirão, criar pontos de concentração de actividades (como esplanadas) ou excepções (definindo espaços de paragem), que acabam por se constituir como referências importantes no sistema de espaço público requalificado.

[62] No que diz respeito à articulação entre o espaço público e o construído, devemos ainda assinalar (no contexto das intervenções menos visíveis) que é vital dar resposta às muitas situações de desnivelamento entre soleiras e arruamento.



Fig. 297. Jardim criado no cruzamento da Rua Elias Garcia com a Rua Nova do Zambujal



Fig. 298. Jardim no cruzamento da Rua Elias Garcia com a Rua Nova do Zambujal (vista desde sul)



Fig. 299. Largo de D. Maria II (vista desde nascente)

Também nestes casos, a caracterização dos espaços públicos é orientada pela definição de critérios claros na utilização *de materiais e elementos de repetição*[63] (reforçada pela contenção formal e pela economia de meios empregue no tratamento das referidas situações excepcionais), capazes de conferir à proposta a sobriedade e um certo pragmatismo que orientam a restante intervenção no espaço público (atenta aos custos futuros especialmente no que diz respeito à manutenção e durabilidade).

Para além dos elementos (habitualmente) utilizados na requalificação genérica dos espaços públicos (arborização, pavimentos, iluminação, etc.), as *superfícies verticais* constituem também, nestas situações, uma parte importante da caracterização do espaço público. Dividindo espaços, orientando percursos ou resolvendo desníveis, as superfícies verticais (materializando-se em muros de contenção ou de delimitação de espaços, em rampas, etc.) acabam por assumir um destaque particular na caracterização do espaço público (que consideramos próximo daquele que assumem a arborização, os pavimentos ou a iluminação, na medida em que funcionam como elementos que ajudam a uniformizar, a organizar e a dar escala ao espaço público, conferindo-lhe uma identidade e unidade fundamentais para o projecto).

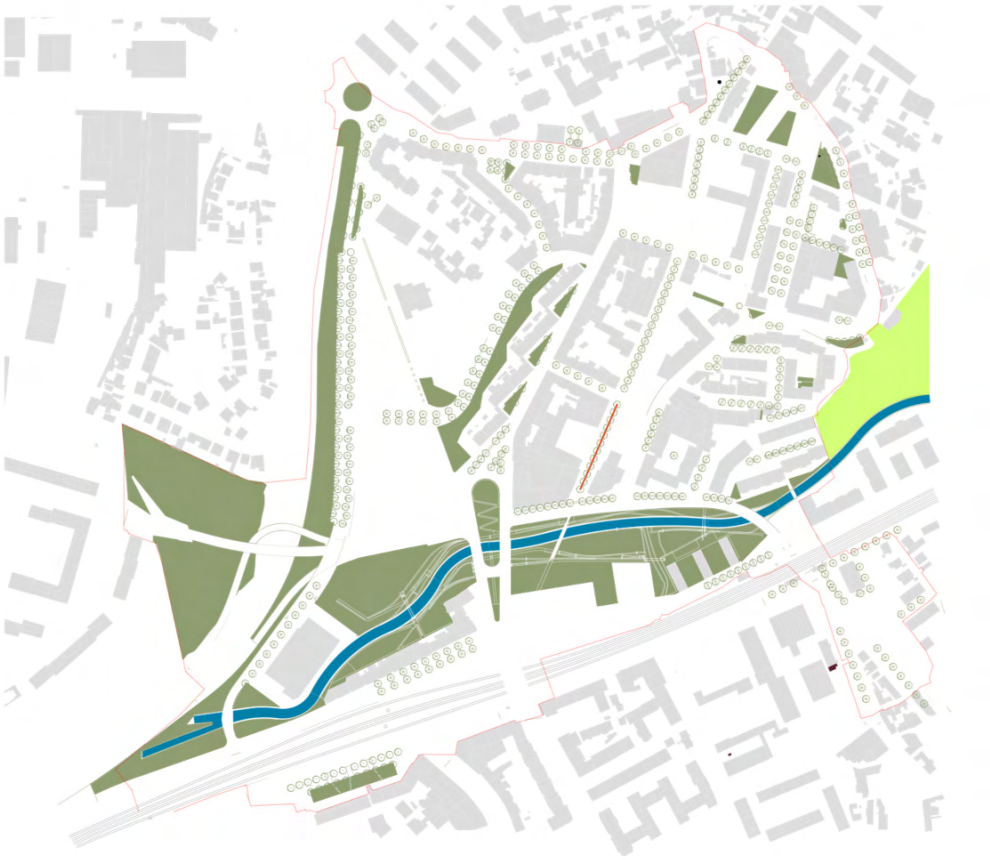
Esta estratégia de *cerzimento*, que pode observar-se de uma forma extensiva em toda a área da intervenção, ganha uma visibilidade excepcional em todo o sector a norte da Rua D. Maria II, como também ao longo da Estrada de Paço de Arcos, revelando, também aqui, o espaço público requalificado um papel fundamental na articulação com as *zonas de limite*, com as quais a intervenção se confronta. Esta opção não só potencia os *efeitos de indução* que o plano persegue, como permite recuperar traçados mais antigos, articulando escalas e morfologias urbanas distintas e integrando elementos e vestígios pré-existentes (importantes para a manutenção da memória urbana e histórica do Cacém, como é o caso da intervenção em torno do Largo D. Maria).

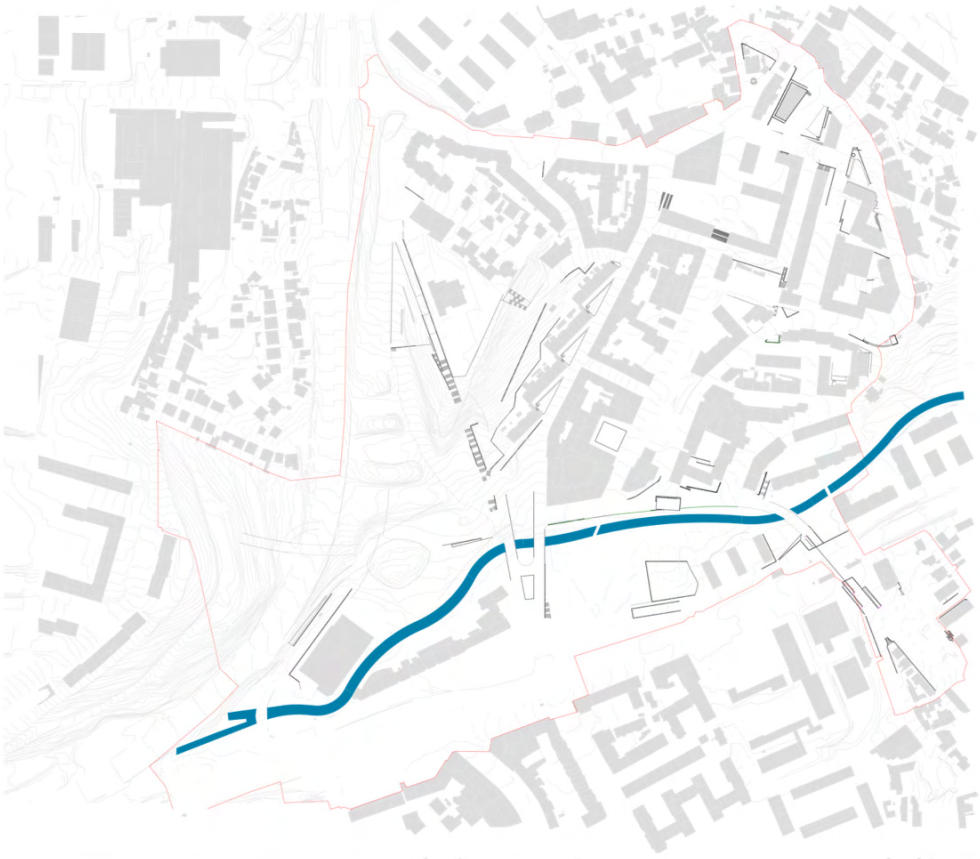
Pese embora a não concretização (até à data) de alguns dos pressupostos que o Plano de Pormenor da Área Central do Cacém contempla ligados a esta estratégia de colmatação (referimo-nos à grande maioria do edificado proposto com o objectivo de definir espaços, preencher interstícios ou para definir alinhamentos importantes[64]), julgamos que este tipo de intervenção sobre o espaço público na Área Central do Cacém cumpriu a meta importante de tornar o espaço público uma referência de urbanidade e um factor de identidade e de estruturação do espaço urbano.

---

[63] Julgamos importante salientar que, em qualquer dos casos, a grelha de soluções proposta ao nível dos pavimentos, além do desejo de reutilizar pedra previamente desmontada, assenta em critérios de legibilidade do espaço público e na busca de uma *identidade urbana* próxima à que podemos reconhecer nos núcleos históricos da cidade tradicional, bem como na adequação dos materiais utilizados à carga de utilização e à velocidade de circulação previstas, não descurando ainda as necessidades de acessibilidade ao subsolo no âmbito das operações correntes de manutenção.

[64] A não concretização de grande parte dos edifícios propostos pelo plano deve-se ao facto de grande parte deles dependerem da iniciativa privada.





ELEMENTOS GERADORES DE CONTINUIDADE E IDENTIDADE FORMAL . ARBORIZAÇÃO E SUPERFÍCIES VERTICAIS

ARBORIZAÇÃO / "ESTRUTURA VERDE"

" SUPERFÍCIES VERTICAIS" (MUROS / ESCADAS / PLATAFORMAS)

DES. 25 ESC. 1 / 7 500

LIMITE DA INTERVENÇÃO

N

Os espaços públicos *singulares* na criação de um novo centro

Se, como vimos, é a *intervenção sobre a rua* que permite a estruturação primária e a recuperação sistemática do espaço público da Área Central do Cacém, deve ainda ser salientada a sua vocação *de componente de excepção e articulação* no sistema de espaço público, capaz de assegurar as pretendidas "*ligações de qualidade entre os mini-centros*". A intervenção sobre o sistema viário constitui-se assim como elemento fundamental na articulação dos *novos focos da vida pública* e dos espaços públicos singulares que a nova realidade urbana do Cacém se propõe criar. Estes novos pólos ou espaços de referência são a nova Praça do Mercado, a Nova Baixa e o Parque Linear.

Estes atributos são particularmente visíveis na requalificação da Rua D. Maria II (projecto da autoria de Inês Lobo e João Gomes da Silva). Neste caso, independentemente da consolidação futura do *eixo* preconizado pelo Plano (que depende da edificação quase total da frente norte da rua), o espaço público adquiriu já um carácter notável, através da redefinição do seu perfil, do tratamento dos pavimentos, da arborização, desenho das caldeiras e do mobiliário urbano. Mas talvez tão importante quanto a caracterização arquitectónica que lhe foi conferida (que lhe permitiu adquirir uma imagem próxima à de um passeio-alameda), se deva salientar a importância estratégica que neste caso assume a requalificação dos seus pontos extremos (em particular a sua articulação com o Parque Linear da Ribeira das Jardas).

Ainda no contexto das realizações excepcionais, podem considerar-se as intervenções sobre o espaço público desenvolvidas no sector sul e nascente da área requalificada. Referimo-nos concretamente ao projecto do Parque Linear (da autoria da NPK) , que permitiu a (re)conversão da Ribeira das Jardas no principal espaço público de Agualva-Cacém (cobrindo a carência de um verdadeiro espaço público central, adequado à dimensão urbana deste aglomerado), afirmando-se quer como o principal elemento de referência colectiva da estrutura urbana (re)criada, quer enquanto vazio ordenador e mediador das múltiplas tensões que confluem neste sector da cidade.

A proposta contida no Plano de Pormenor contemplava exactamente a recuperação deste espaço residual num espaço urbano central. Não se tratava apenas de criar um ponto de referência, um palco privilegiado da vida colectiva da Cidade de Agualva-Cacém, permeável e acessível a partir de um percurso pedonal contínuo ligando no sentido norte-sul, mas também um espaço articulador e criador de continuidades ao longo e entre as duas margens da Ribeira, criando simultaneamente condições para a aproximação e articulação (possível) entre os núcleos de Agualva e Cacém.

Este (potencial) lugar central apresenta no entanto algumas condicionantes, que limitam a sua efectiva e cabal transformação a curto prazo num espaço com os atributos que o Plano de Pormenor previa e que normalmente associamos aos lugares públicos centrais das nossas cidades.



Fig. 300. Rua de D. Maria II (vista desde poente)



Fig. 301. Parque Linear da Ribeira das Jardas





Fig. 302. “Eixo de D. Maria II” (vista desde nascente)



Fig. 303 e Fig. 304. Parque Linear da Ribeira das Jardas. Planta e perfis

A primeira condicionante prende-se com a história recente deste espaço: a condição de traseiras que apresenta ao longo de tramos significativos (sobretudo a sul). Este facto traduziu-se quer numa ocupação penalizadora do ponto de vista dos usos - industriais, anexos de habitação - quer na fragmentação, heterogeneidade e fraca qualidade arquitectónica dos edifícios e da imagem degradada que apresenta, ao ter sido ocupado de forma indiscriminada e sem critérios urbanísticos ao longo do tempo.
Como segunda condicionante, temos que registar a sua localização entre duas barreiras físicas (a própria ribeira e a linha de caminho-de-ferro) que o transformam num vazio residual "*entrincheirado*" entre dois núcleos urbanos importantes (apenas ligados pela rua Elias Garcia).

Esta circunstância não impede que o projecto do *Parque Linear* seja no entanto capaz de absorver e resolver um conjunto de tensões e de problemas, definindo-se como um espaço canal permeável, que se vai adaptando às distintas naturezas de espaços e realidades que vai atravessando, constituindo-se no principal factor de coesão e centralidade da pretendida requalificação da Baixa do Cacém.
Do ponto de vista do seu desenho, o *Parque Linear*, apresentando-se fundamentalmente como um elemento verde contínuo, pressupõe, por um lado, a recuperação de um espaço canal de enquadramento e protecção às margens da Ribeira (dando naturalmente resposta a problemas hidrológicos e hidráulicos), prevendo, por outro, a criação de espaços de circulação e estadia de peões, por forma a permitir uma utilização colectiva e informal (quer para a contemplação e o passeio, quer como espaço de atravessamento, tirando partido das inúmeras ligações pedonais que o projecto prevê e concretiza). A este nível é já reconhecível (mesmo com o projecto incompleto) a importância do ponto de intersecção do Parque Linear com a Rua de D. Maria II, que se prolonga para nascente através da ponte pedonal que no futuro ligará à praça central.
A integração do Parque Linear no tecido urbano envolvente, e particularmente na estrutura viária, expressa-se igualmente na nova articulação viária entre o Cacém e Agualva, que (do lado do Cacém) transforma a anterior ligação (em túnel), num importante eixo (viário) de ligação (que se pretende no futuro ver transformado em Alameda, do lado de Agualva), rematado do lado do Cacém por uma peça urbana singular - a nova rotunda - cujo traçado, integrado com o parque, a converte actualmente num dos elementos identificadores da *Nova Baixa do Cacém*. Esta rotunda, ao cruzar-se com o Parque Linear, não apenas identifica a principal entrada do Cacém, como cria condições para a afirmação da centralidade pretendida para este sector urbano.

A intenção prevista no Plano de implementar uma *estrutura verde* (articulada com o parque linear), sobretudo por forma a estabelecer continuidades em zonas de topografia difícil, pode ser apreciada na caracterização do espaço público deste sector. Esta *estrutura verde contínua*, materializa-se quer

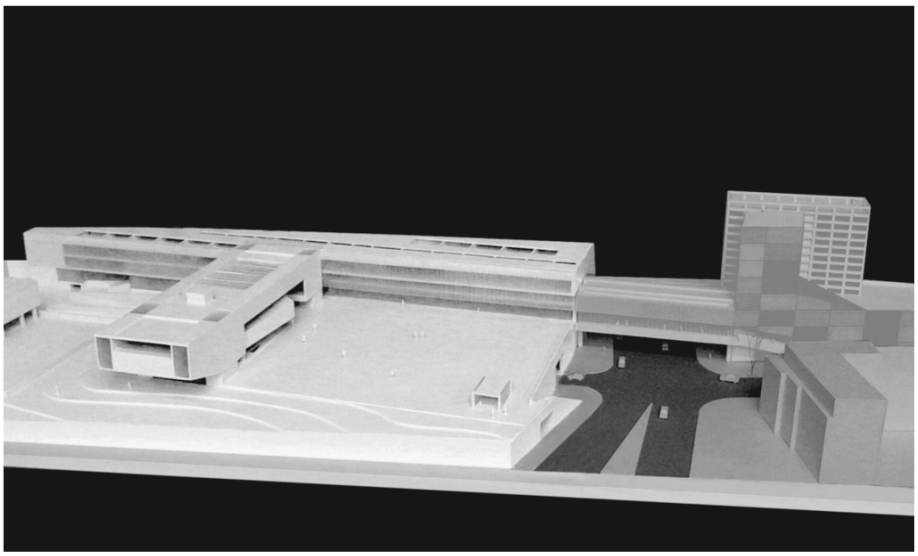


Fig. 305. Edifício Nova Baixa Cacém. Maqueta (vista desde poente)

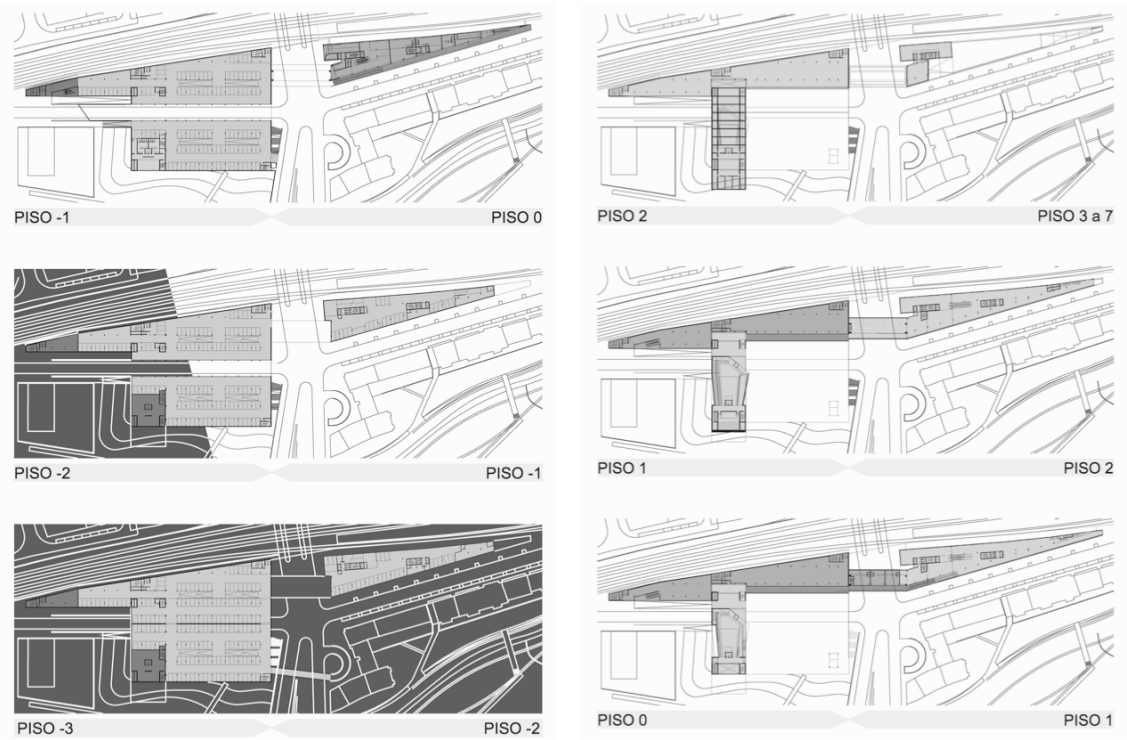


Fig. 306. Edifício Nova Baixa Cacém. Plantas

na arborização constante que define o carácter da nova Avenida Dr. Miguel Freire Cruz (VEO.2), a sul, quer no tratamento de taludes, observável na zona de protecção ao IC 19, quer ainda na frente norte da Rua de Cabo Verde.

Este *sistema verde* contínuo pretende de resto implementar-se de forma generalizada a toda a área da intervenção, constituindo-se, tal como já atrás referimos, como um elemento fortemente caracterizador do espaço público, seja pela arborização urbana proposta (associada ao sistema viário e espaços singulares), seja pela presença estruturante do Parque Linear e áreas adjacentes, seja ainda colmatando taludes e pequenos interstícios.

Uma das principais e mais ambiciosas propostas do Plano de Pormenor prevê, como já atrás referimos, a transformação do sector referente à *Nova Baixa* no principal pólo da vida colectiva e cívica do conjunto urbano Agualva-Cacém.

Pensado em estreita articulação com o *Parque Linear* (e tirando partido do movimento gerado pela proximidade do interface de transportes e estação de caminho-de-ferro), o reordenamento proposto pelo Plano para esta área prevê a criação da *Praça Central* (ainda por realizar), concebida como uma peça nuclear do sistema de espaços públicos requalificados, e em articulação com a principal referência arquitectónica deste conjunto - o *Edifício Nova Baixa Cacém* (que se encontra igualmente por construir).

Implantada à cota do parque, e rematando o eixo requalificado da Rua D. Maria II (ao qual se ligará, através do atravessamento pedonal já executado sobre a ribeira), a *Praça Central* definir-se-á do lado nascente pelo *Edifício Nova Baixa Cacém,* um extenso volume linear adossado à linha de caminho-de-ferro, ao qual se contrapõe perpendicularmente um corpo de menor altura, destinado a um equipamento colectivo, que definirá a fachada norte da Praça. A concepção deste equipamento reveste-se da maior importância não apenas para a concretização da estratégia definida pelo Plano de Pormenor (de criação de um novo *centro urbano*), mas também, como facilmente se deduzirá, para a qualidade dos espaços públicos que organizará em seu redor.

Com uma configuração linear, desenvolvida paralelamente ao limite poente da linha de caminho-de-ferro (numa extensão de cerca de 270 metros), o edifício *Edifício Nova Baixa Cacém* revela, por seu turno, a intenção clara de construir uma nova fachada urbana para o lado do Cacém, assumindo a condição de elemento excepcional, não apenas do ponto de vista dos usos que propõe, mas sobretudo pela intenção clara de marcar a imagem urbana deste sector da Cidade.

O seu desenho remete-nos para a tipologia do *edifício multifuncional* que, aproveitando uma localização central e a oportunidade de reconverter uma infra-estrutura, procura introduzir programas diversificados e de uso intenso, que lhe confiram um carácter de excepção, sobretudo a partir da escala e dos usos que propõe.

Tal como a maioria dos projectos com características semelhantes (e em contextos idênticos), também neste caso a possibilidade de reconversão da estação e das linhas de caminho-de-ferro

abrem a possibilidade de transformar o edifício da *Estação* num *artefacto urbano* da maior importância, capaz não apenas de combinar várias escalas e modalidades de transporte, mas também de albergar na sua estrutura global, uma ampla gama de usos complementares - articulados por *sobreposição de capas* - cujo efeito (catalisador) permite reforçar uma nova centralidade e simultaneamente "*reciclar e reestruturar o tecido envolvente*"[65].

Tendo em conta os espaços públicos ainda por executar, que se encontram associados a este *artefacto urbano* (praça e espaços adjacentes ao edifício), não sobram dúvidas sobre a qualidade acrescida que podem vir a trazer à vivência e ao ordenamento da Zona Central do Parque Linear. Em conjunto, estes componentes estabelecerão um pólo de actividade cívica, comercial e lúdica - constituindo um lugar público central, denso e complexo - sendo certo que, por outro lado, clarificarão a articulação da Rua D. Maria II com o Parque Linear (e por consequência a articulação entre Agualva e Cacém). Por fim, a concretização do projecto da Praça Central (e respectivos edifícios) organizará e simultaneamente conferirá significado aos sistemas de percursos pedonais de atravessamento da linha de caminho-de-ferro e às respectivas articulações com as restantes centralidades que o Plano prevê (em particular para norte)[66].

Quanto ao sector sul da área em estudo (correspondente à entrada sul do Cacém), o facto de ainda não se terem concretizado as propostas definidas pelo Plano de Pormenor (designadamente a construção de uma nova frente urbana composta por edifícios de habitação colectiva a norte do IC 19 e da indefinição quanto ao futuro da fábrica da Melka, ambas importantes na consolidação de um necessário tratamento de conjunto que se prevê para as frentes construídas a poente do Parque Linear[67]), condicionam naturalmente, a curto e a médio prazo, os resultados em termos do tratamento e do significado do espaço público.

Considerações finais

O primeiro aspecto que julgamos relevante salientar relativamente ao projecto de requalificação da Área Central do Cacém está ligado à importância e novidade de que se reveste, neste caso, a valorização da *periferia* ou da *cidade sem plano*, como objecto de uma intervenção abrangente e articulada apoiada sobretudo no redesenho do espaço público. Com este exemplo julgamos ter

[65] Joan Busquets, Filipe Correa, *Cities X Lines: A new lens for the urbanistic Project,* Cambridge: Harvard University (Graduate School of Design), Nicolodi, 2006, p. 6.

[66] A primeira versão do Plano previa a construção de uma torre de escritórios com 18 pisos (integrada no *Edifício Nova Baixa Cacém)* pensada inequivocamente como *hito urbano*, cuja importância e simbolismo, se estenderia para além da sua envolvente próxima, transformando-se numa referência geográfica que, à distância, tornaria *visível* a *ascensão* de Agualva-Cacém a uma *nova condição urbana*. Deste ponto de vista, encontramos algum paralelismo como o que sucede com a "Torre da Maia", que de forma icónica pretendia igualmente marcar a *transfiguração* de uma realidade urbana "decadente" (que associamos à mono-funcionalidade urbana de uma cidade dormitório) num *espaço urbano renovado,* capaz de albergar funções próprias de um *verdadeiro centro* (neste caso, como é sabido, este edifício passou a marcar o núcleo cívico da Maia, albergando os serviços da Câmara Municipal).

[67] As áreas e os projectos que neste momento impedem a consolidação deste sector sul abrangido pelo Plano de Pormenor estão dependentes de indefinições e decisões que envolvem directamente o sector privado.

ficado clara a urgência de olhar para os sectores mais periféricos da cidade (entendendo-os como partes fundamentais do equilíbrio da cidade metropolitana), considerando programas de requalificação urbana a partir de uma visão de conjunto, estratégica e de longo prazo, e que tenham em conta a recuperação do espaço público como um dos pilares fundamentais desses programas, por forma a permitir uma intervenção re-fundadora destes aglomerados urbanos, conferindo-lhes uma identidade e uma estrutura urbana anteriormente ausentes.

Nesta medida, julgamos importante salientar a dimensão colectiva e cívica que impregna a intervenção no seu conjunto.

A intervenção global e intensiva sobre o espaço público pré-existente (em articulação com o Plano de Pormenor realizado) permitiu que este se transformasse num sistema ordenador, gerador de continuidade urbana e matriz principal da construção da cidade e das actividades colectivas que aí se desenvolvem.

Por outro lado, a profunda requalificação operada sobre o espaço público constitui-se como o instrumento privilegiado na prossecução da estratégia definida, permitindo *dar forma* à cidade e caracterizar o espaço urbano (afirmando-se como uma importante e indispensável base de partida para a transformação futura do Cacém).

E se para este processo foi determinante a definição de uma nova ordem formal e funcional que abrange globalmente os diferentes componentes do espaço público, fundamental para a melhoria da qualidade urbana do Cacém, não menos importante para a articulação das partes e para a reestruturação do conjunto terá sido, igualmente, a definição de uma hierarquia, claramente legível, visível, sobretudo no tratamento conferido ao sistema viário.

Deste ponto de vista foi igualmente decisiva a ancoragem do plano nas "centralidades em estrela", assim como nos equipamentos públicos ou colectivos, nas infra-estruturas de mobilidade "mais pesada", como ainda nas redes contínuas de espaços verdes, capazes de, em conjunto, configurar um sistema de espaços urbanos e desenhar a cidade, tornando-a simultaneamente mais legível, mais habitável e mais funcional[68].

Constituindo os sistemas de mobilidade um elemento fortemente condicionador do desenho do espaço público, julgamos importante destacar (no novo sistema de espaço público proposto) a coerência e controlo formal e espacial patentes na articulação da rede de infra-estruturas mais pesadas com o sistema viário secundário e em particular com o parque linear, conferindo-se assim à *infra-estrutura* (conjuntamente com o sistema verde / Parque Linear) um papel-chave na materialização de uma nova identidade para o Cacém, em particular da sua *Nova Baixa*.

Ficou assim demonstrado o papel decisivo e incontornável das entidades públicas como promotores e executores das operações de *curto prazo* - como foi o caso do projecto de espaço público -, e

[68] Devemos sublinhar, neste contexto, a possibilidade que as obras de requalificação do espaço público abriram para a realização de importantes obras ao nível das infra-estruturas, permitindo refazer ou construir de raiz as redes de água, electricidade, telecomunicação e gás praticamente em todo o subsolo da área de intervenção.

neste caso, do Programa Polis enquanto entidade fundamental na condução da operação (na mobilização dos recursos financeiros, na gestão e agilização dos diversos processos burocráticos e na articulação entre os diferentes actores que um projecto com estas características envolve)[69].
Dificilmente teria sido possível, num prazo tão curto, executar um projecto de espaços públicos deste tipo - para uma área considerável e realizado na sequência de um Plano de Pormenor - sem o envolvimento de uma entidade como a Polis; embora julguemos que, neste caso, uma parte substancial do êxito demonstrado na transformação de um sector de cidade num arco temporal reduzido, se deve ao facto desta responsabilidade ter pertencido à mesma equipa projectista, permitindo uma articulação coerente entre as decisões estratégicas referentes ao desenho urbano, tomadas *na escala 1/1000*, e a sua materialização arquitectónica *na escala 1/1*.

No entanto, como se poderá facilmente presumir, a intenção *de fazer cidade na periferia*, e de consolidar a mais importante ideia do Plano - *construir um centro* - está ainda dependente, em grande medida, da capacidade de concretização de alguns projectos previstos, mas ainda por realizar, designadamente para a *Nova Baixa*.
Tratam-se, de facto, de *peças-chave* para a efectiva conclusão e consolidação *da rede qualificada de espaços públicos* que se pretende constituir, cuja construção futura se expressará seguramente na qualidade desta *rede*, mas também na afirmação da singularidade de alguns espaços públicos.
Esta questão leva-nos a reconhecer, por um lado, a importância do factor tempo e, por outro, as limitações que se podem detectar na "qualidade" do espaço público, resultantes dos desfasamentos entre plano e projecto, tornando evidente que, embora a requalificação do espaço público funcione como um componente estruturador e fortemente caracterizador do novo espaço urbano (podendo assumir um papel de elemento *desencadeador* dos processos de urbanização), acaba por revelar que num processo com estas características, é fundamental o envolvimento de diferentes actores no âmbito do projecto urbano, sendo necessários compromissos envolvendo não apenas entidades públicas, mas também os privados.

[69] A este propósito devemos no entanto salientar que, por vezes, existiram impasses e problemas que se revelaram inultrapassáveis (levantados por entidades públicas) que impediram ou desvirtuaram a concretização de algumas propostas contidas no Plano de Pormenor, como foi o caso do condicionamento do traçado da via que limita o parque linear a poente, que por inflexibilidade, neste caso, da Portugal Telecom relativamente à demolição do edifício que lhe pertencia, implicou uma solução diferente da anteriormente projectada, com claro prejuízo para o conjunto. Ao nível do relacionamento com outras entidades públicas, detectaram-se igualmente algumas dificuldades na articulação e entendimento entre a equipa responsável pela gestão do projecto e a REFER que dificultaram e atrasaram a concretização da nova estação ferroviária.





Fig. 307 e Fig. 308. Praça do Mercado antes e depois da intervenção





Fig. 309 e Fig. 310. Rua Nova do Zambujal antes e depois da intervenção





Fig. 311 e Fig 312. Largo de D. Maria II antes e depois da intervenção





Fig. 313 e Fig. 314. Sector da actual rotunda antes e depois da intervenção





Fig. 315 e Fig. 316. Ribeira de Jardas (sector intermédio) antes e depois da intervenção





Fig. 317 e Fig 318. Ribeira de Jardas (vista para o Monte do Cotão) antes e depois da intervenção

4.4 Projectar o espaço público *na reestruturação da cidade metropolitana*

4.4.1 Enquadramento

As infra-estruturas na estruturação da *cidade metropolitana*

Aeroportos, estações, e outros espaços públicos e equipamentos ligados à mobilidade, têm sido nos últimos vinte anos objecto de diversas experiências de projecto que, em comum, exprimem uma pesquisa tipológica, morfológica e até simbólica, visando a integração urbana e paisagística destas novas infra-estruturas no desenho da cidade.

Para a consolidação desta atenção ao tema das infra-estruturas da mobilidade muito terão contribuído algumas *realizações* levadas a cabo na década de 90, nomeadamente por Norman Foster (por exemplo, com o projecto do metro de Bilbau), Santiago Calatrava (com a ponte da Cartuja em Sevilha, ou a estação de Stadelhofen em Zurique) ou Rafael Moneo (com o projecto de ampliação da Estação da Atocha). Estes projectos de infra-estruturas, de diferente escala e natureza, mostraram como as exigências funcionais e técnicas podem ser (de novo) materializadas a partir de estruturas espaciais dotadas de uma *caracterização arquitectónica e* identidade urbana.

O interesse pelas infra-estruturas (da mobilidade) e pelos espaços abertos a ela ligados, enquanto elementos fortemente caracterizadores da *paisagem urbana*, adquiriu uma relevância suplementar se considerarmos o declínio, que desde o segundo pós-guerra se pode observar na concepção dos espaços da mobilidade no contexto urbano, transformados em espaços degradados e destituídos da qualidade formal, da *dimensão* urbana e do carácter simbólico que haviam tido no passado[1].

Mas se é certo que desde há duas décadas tem havido uma atenção das publicações especializadas e da crítica à infra-estrutura sobretudo como *facto construído* (estações, aeroportos, pontes, etc.), não tem sido colocada a mesma ênfase na consideração das infra-estruturas viárias (designadamente da rua, enquanto "infra-estrutura de base" da cidade) e dos vazios que estas infra-estruturas geram (que se apresentam seguramente como os espaços mais influentes e problemáticos na construção da cidade recente).

Deste ponto de vista, constituindo as infra-estruturas da mobilidade, os espaços públicos mais difusos e menos resolvidos da cidade contemporânea, julgamos que a disciplina da arquitectura e do urbanismo estão obrigadas a repensar o seu papel no contexto da cidade alargada. Sobretudo se atendermos à dificuldade de articulação (morfológica e funcional) que a infra-estrutura viária revela nestas partes da cidade, e que se traduz na dificuldade de gerar lugares públicos urbanos, capazes de constituir suportes legíveis e simultaneamente estruturadores da cidade presente e futura.

[1] Este empobrecimento dos valores formais e simbólicos que as infra-estruturas da mobilidade sofreram nos últimos cinquenta anos torna-se especialmente explícito se tivermos em conta alguns exemplos significativos como, por exemplo, as estações centrais da segunda metade do século XIX.

Na realidade urbana emergente, a "rua", reduzida em muitos casos à sua função de suporte do tráfego viário, impede a sua consideração como construção complexa e significativa, capaz de incorporar novas dimensões, significados e novas escalas de um *urbano distendido*.

Neste sentido, o desafio que se pode colocar à materialização da infra-estrutura viária nas partes menos consolidadas da cidade contemporânea pode ou deve estar na capacidade de agregar e sintetizar, num desenho coerente, as diferentes técnicas e saberes que hoje concorrem para o desenho da cidade. Este desafio, em termos práticos, pode traduzir-se na capacidade de (voltar a) integrar *num desenho de conjunto,* infra-estrutura, arquitectura, espaço público e paisagem, (re)abrindo "novos" horizontes à investigação e à prática do projecto de requalificação do espaço público da cidade contemporânea[2].

E se este objectivo, ou princípio geral, pode ser reclamado na consideração genérica da infra-estrutura (seja na escala local, seja na escala mais territorial), ele parece ser especialmente pertinente na cidade menos consolidada (ou nas suas franjas), onde, nas diferentes escalas, a *via* tem também vindo a revelar todo o seu potencial como elemento de requalificação urbana e como suporte fundamental da urbanização[3].
É aliás nestas partes da cidade, que algumas experiências recentes e inovadoras no contexto europeu têm vindo a dar consistência à ideia da infra-estrutura viária, materializada por forma a ordenar e construir uma nova *fisionomia* e hierarquia para os diferentes espaços abertos, resolvendo eficazmente os conflitos existentes entre os diferentes sistemas de mobilidade presentes na cidade.
A nosso ver, o que está em causa nestes exemplos é essencialmente a ocasião de (re)desenhar ou re-urbanizar partes de cidade, a partir do modelo da "rua", da "avenida" ou do "*boulevard*", entendido como lugar urbano habitável, ao qual poderão estar de novo associadas uma dimensão *social*, arquitectónica ou mesmo paisagística.
Do ponto de vista urbanístico, está sobretudo em causa o reconhecimento do potencial destes espaços (públicos) de base infra-estrutural, constituídos como *centralidades lineares* ou elementos de ligação, capazes de definir a morfologia da cidade e dos seus espaços públicos em sectores

[2] Como refere Joan Busquets, "(...) *é necessário repensar de novo as práticas com um compromisso (...) que procure mais a integração e a resolução das questões levantadas e não tanto a reprodução dos seus próprios domínios*". Joan Busquets, "Entrevistas: 20 visiones" in *Papers. Regió Metropolitana de Barcelona*, nº 43, (Junho 2005), p. 28.
[3] Sobre a importância da (re)consideração do projecto viário (e do desenho dos seus elementos constituintes) como elemento fundamental na (re)definição da forma geral da cidade, ver Joan Busquets, "Barcellona: una riflessione complessiva". *Casabella*, nº 553-554 (1989), p. 70-76.
De entre as experiências de requalificação do sistema viário realizadas no contexto europeu, devemos salientar o processo global de reestruturação do sistema viário da cidade de Barcelona iniciado na década de 1980, realizado, justamente, sob a responsabilidade de Joan Busquets enquanto director do departamento de planeamento e infra-estruturas entre 1983 e 1989.



Fig. 319. Florença. Estação de Santa Maria Novela. Giovanni Michelucci, 1933 (Concurso)



Fig. 320. Paris. Saída de estação de metro de Porte Maillot em 1900 (Hector Guimard)



Fig. 321. Bilbau. Saída de estação de Metro. Norman Foster, 1988-2004

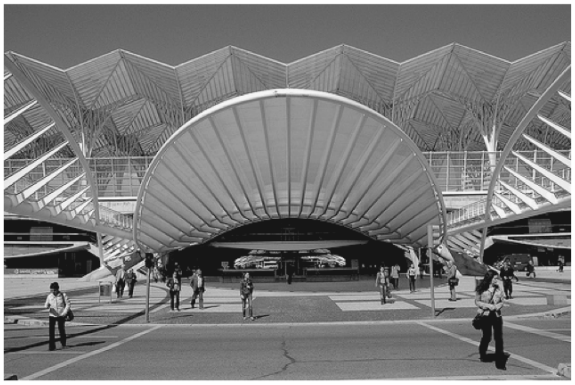


Fig. 322. Lisboa. Estação do Oriente. Santiago Calatrava, 1998



Fig. 323. Allee von Middelharnis. Maindert Hobbema, 1689. A *Avenida* Rural



Fig. 324. Paris, Campos Elísios em finais do século XIX



Fig. 325. Porto. Avenida da Boavista (início século XX)

menos consolidados[4].

Do ponto de vista conceptual, não estaremos pois muito distantes de exemplos notáveis da história da cidade e do urbanismo (em particular da segunda metade do século XIX), que testemunharam - na maioria dos casos como *respostas pragmáticas a problemas concretos* - a importância e o papel do traçado viário como origem ou guia da transformação ou expansão urbana, como são os casos do projecto do *ensanche* de Cerdà para Barcelona ou do "plano de melhoramentos" de Haussmann para Paris.

No entanto, ao contrário destes exemplos *históricos* (onde a estrutura viária era entendida como parte de um sistema espacial articulado e hierarquizado onde a tipologia e a morfologia do edificado assim como " (...) *o carácter representativo da rua eram parte integrante da estratégia de parcelamento urbano"*[5]), os projectos recentes, que tomam os traçados lineares como referências para o "redesenho da cidade", deverão partir da ideia da "rua" como matriz *reestruturadora*, capaz de integrar as redes e infra-estrutura da mobilidade de superfície com os espaços públicos adjacentes, num desenho de conjunto coerente e articulado[6]; um desenho capaz de conferir, a partir dos elementos de urbanização infra-estrutural, do mobiliário urbano, da arborização e espaços verdes, um léxico que constrói uma nova estrutura (e hierarquia) para os espaços públicos requalificados ou criados[7].

São vários os projectos que, de forma exemplar, materializam um novo entendimento sobre o valor e as potencialidades da infra-estrutura no (re)desenho da cidade. Tomaremos no entanto como referentes de análise para o nosso caso de estudo, apenas alguns projectos de reestruturação de sectores urbanos a partir da introdução de linhas de metro de superfície. Na medida em que este sistema, embora concebido com a intenção de completar as redes de transporte público, tem vindo a afirmar-se como um dos principais *instrumentos* que permite reivindicar de novo para a *infra-estrutura*, um papel não meramente funcional de ligação entre sectores urbanos, mas também

---

[4] Este entendimento tem vindo a constituir um primeiro passo no sentido de superar o entendimento puramente funcional e genérico, patente na adopção acrítica e genérica de soluções tipificadas e geralmente pobres como o são, por exemplo, as rotundas que, nas últimas décadas, invadiram as nossas cidades, em especial as suas periferias.

[5] Marcel Smets, "Il nuevo paesaggio delle infrastrutture in Europa", *Lotus* Nº110 (2001), p. 108.

[6] A consistência da reestruturação da rede viária que teve lugar em Barcelona nas décadas de 1980 e 1990 resultou justamente do compromisso com o *projecto integrado* onde, como refere Joan Busquets, "(...) *a componente tráfego é uma variável importante que concorre as variáveis ambientais ou de qualidade do espaço*." Joan Busquets, "Barcellona: una riflessione complessiva". *Casabella*. Nº 553-554 (1989), p.76.

[7] Neste sentido estamos de acordo com Francisco Barata quando afirma: "*As intervenções de projecto urbano na cidade contemporânea deverão ter sempre presente a resolução de questões morfológicas bem precisas (...) A estrutura viária, a sua caracterização formal como fazendo parte de um sistema hierarquizado e identificável pela sua tipologia, mais do que pela resolução fragmentária de questões de trânsito, circulação e estacionamento, é fundamental para uma nova atitude projectual em relação à cidade*." Francisco Barata Fernandes, *Transformação e permanência na habitação portuense: as formas da casa na forma da cidade*, (2ª edição), Porto: FAUP publicações, 1999, p. 309..

potenciador de intervenções de redesenho e reorganização mais amplas e profundas da cidade, capazes de participar e gerar projectos unitários.

Não negando o potencial da implementação deste meio de transporte na redução da presença do automóvel, que é significativa e importante (e que representa, em muitos casos, uma solução efectiva na busca de "sustentabilidade" para o espaço público), interessa-nos essencialmente salientar nos exemplos que referiremos em seguida, o importante papel que o traçado e a caracterização do espaço público vinculado à presença de um sistema infra-estrutural, teve como elemento ordenador e revitalizador do espaço urbano atravessado.

Nestes casos, as actuações (consideradas como verdadeiras "colunas vertebrais", que permitem ligar equipamentos, parques, zonas densamente povoadas) funcionam como sistemas espaciais da maior importância, reconhecíveis à escala urbana e/ou metropolitana, capazes de transformar espaços residuais ou desqualificados em "zonas positivas"[8], revalorizando fragmentos significativos da cidade existente, mediante a agregação articulada de projectos de pequena ou média dimensão[9].

Ao contrário do sistema de "metro enterrado", será naturalmente o seu funcionamento *à superfície* que possibilita um vínculo visível entre pontos geográfica, social e economicamente mais distantes dos centros urbanos, potenciando a criação de um *projecto urbanístico integral*. Este facto pressupõe, por um lado, uma *intervenção* arquitectónica capaz de dar forma a um novo uso e, por outro, uma estratégia urbanística que considere a inserção e o impacto das linhas ao longo do seu trajecto.

Trata-se por isso de projectos que, mostrando uma aproximação disciplinar e metodológica distinta e inovadora (no que diz respeito à integração dos aspectos funcionais do tráfego com os da requalificação urbana e ambiental), reforçam a importância dos *traçados lineares* de espaço público, enquanto *estruturas espaciais* capazes, quer de organizar uma sequência de factos urbanos, quer de requalificar do ponto de vista funcional e morfológico o contexto onde se inserem.

Referentes para a análise

Um dos projectos precursores deste tipo de actuação é sem dúvida o projecto do metro de superfície de Estrasburgo[10] (da autoria de Alfred Peter, Gérard Valente-Robert Normand e Guy Clapot). Iniciado em 1989, o projecto de construção da primeira linha de metro ligeiro, não apenas

[8] Joan Busquets. Filipe Correa, *Cities X Lines: A new lens for the urbanistic project,* Cambridge, Harvard University (Graduate School of Design), Nicolodi, 2006, p. 109.

[9] Pensadas como componentes de uma concepção mais global da cidade, estas actuações, como refere Juan Busquets, conferem uma vitalidade e um dinamismo novos à cidade, funcionando como um "(...) *passeio rolante, acompanhado de espaços abertos, instalações recreativas, mobiliário urbano, etc,(...)".* Joan Busquets. Filipe Correa, *Cities X Lines: A new lens for the urbanistic project,* Cambridge, Harvard University (Graduate School of Design), Nicolodi, 2006, p. 140.

[10] Terminada a construção da primeira linha em 1994, Estrasburgo (com 250 000 habitantes) foi a quarta cidade francesa a introduzir o metro ligeiro de superfície. As cidades de Nantes (em 1987), Grenoble (1987), e Lille (1993) foram as primeiras a desenvolver e implementar este sistema.

pretendia resolver os graves problemas de congestão provocados pela presença de automóveis no centro da cidade, como foi entendido como uma oportunidade de redesenhar uma parte significativa do seu tecido urbano.

Ao longo de 12,5 Km, a implementação do metro ligeiro de superfície, permitiu reestruturar os espaços urbanos atravessados, transformando-se num importante *vector de transformação urbana*, designadamente dos sectores mais periféricos da cidade. O princípio geral adoptado evidenciou que não apenas seria possível recuperar espaços centrais em favor dos peões a partir de um desenho especialmente elaborado do pavimento, plantação de árvores, renovação de mobiliário urbano, etc. (como sucedeu nas zonas centrais com a requalificação na Praça Kléber ou a Praça da Estação), como também mostrou que algumas "estradas da periferia" poderiam transformar-se em importantes eixos urbanos.

A requalificação da Avenida Colmar, uma importante entrada da cidade a Sul, é um exemplo claro desta intenção, onde um eixo viário descaracterizado (que atravessa uma importante zona industrial do início do século XX, onde se localiza também uma zona de habitação) vê reforçado o estatuto de eixo estruturador, graças ao redesenho do seu perfil (neste caso constituído por duas faixas de circulação automóvel de cada lado e por uma plataforma central reservada para o metro, separadas por duas faixas de árvores)[11].

A capacidade demonstrada de, a partir de um trabalho de concepção paisagística e redesenho do espaço público, conferir uma qualidade urbana a espaços que jamais a tiveram, será sem dúvida a principal virtude que se pode apontar a um projecto com estas características. Mas devemos igualmente salientar, que a uma escala urbana intermédia, ao ligar uma série de equipamentos e de bairros, o metro ligeiro de Estrasburgo (à semelhança dos exemplos que referiremos em seguida) converte-se no *fio condutor* de um projecto urbano de *maior envergadura*, capaz de criar uma sequência de espaços públicos requalificados e de criar inclusivamente pólos de reordenação urbana de maior significado.

Outro precedente importante para avaliar e analisar a importância que a introdução de uma infra-estrutura como o metro de superfície pode ter na reestruturação do espaço público urbano, é o caso da construção da linha de metro que liga os municípios de Saint-Denis e Bobigny, localizados na periferia norte de Paris (atravessando, ao longo de nove quilómetros, os municípios de Saint-Denis, La Corneuve, Drancy e Bobigny).

Pensado ainda nos anos 80 como resposta aos problemas de circulação que se colocavam às principais cidades francesas, o projecto de construção da linha de metro que liga Saint-Denis a Bobigny (da autoria de Paul Chemetov, Gilles Margot-Duclos e Claude Chavignier, concluído em

[11] Neste e em outros casos de actuações na periferia, a caracterização do *novo espaço público*, tal como sucedeu no caso do Metro do Porto que analisaremos em seguida, toma como princípio orientador a manutenção da qualidade dos materiais utilizados na cidade central.



Fig. 326. Estrasburgo.Traçado da linha do Metro de superfície



Fig. 327. Ciudad Lineal.
(Arturo Sória y Mata, 1894)





Fig. 328 e Fig. 329. Estrasburgo. Avenue Cervantes (Hautepierre). Antes e depois da intervenção do Metro





Fig. 330. e Fig. 331. Estrasburgo. Estação Homme de Fer e Avenue Colmar. Após a intervenção do Metro

1992) resultou de uma estratégia urbana que visava garantir a articulação entre o projecto de transporte e o projecto de requalificação do "primeiro cinturão" da periferia de Paris.

À semelhança do projecto de Estrasburgo, o interesse deste exemplo (designado após a conclusão do projecto como o *primeiro boulevard da periferia parisiense*) prende-se com a oportunidade de, *a pretexto* da implementação de uma linha de metro de superfície, requalificar uma importante via de ligação que unia os dois aglomerados urbanos referidos (anteriormente de uso quase exclusivo para automóveis e composto por um conjunto de sectores desagregados entre si), transformando-a num eixo de comunicação intermunicipal de referência.

Alterando profundamente a função da trama viária pré-existente, a característica fundamental do projecto traduz-se na mudança do perfil transversal da via, que valoriza claramente o canal para o metro e para a circulação pedonal, em detrimento da circulação automóvel; este aspecto é visível no tratamento integrado e contínuo que se pretende inequivocamente estabelecer entre o desenho dos pavimentos, a arborização e o desenho do mobiliário urbano (entendidas do ponto de vista metodológico, como "*as três linhas*" fundamentais de aproximação ao projecto).

A concentração junto da entidade que gere a rede de transportes públicos de Paris (RATP) da responsabilidade de *gestão* de uma obra que à partida se afigurava de difícil coordenação (devido ao grande número de entidades envolvidas na gestão e propriedade desta via) é geralmente apontada como outro dos factores para o sucesso da intervenção. A designação de Paul Chemetov como o responsável das intervenções realizadas *à superfície* permitiu controlar o conjunto de elementos que modelam o espaço público, imprimindo-lhe uma qualidade equivalente aos espaços da cidade central, designadamente ao nível das opções relativas aos materiais de revestimento, arborização, mobiliário urbano, etc.[12].

Se o projecto de introdução do metro entre Saint-Denis e Bobigny permite atestar a relevância que um projecto com estas características pode ter na requalificação de zonas periféricas, o projecto de requalificação do *Cours des Cinquante Otages* em Nantes (da autoria de Bruno Fortier, Italo Rota e Jean Thierry Bloch, concluído em 1993) permite-nos avaliar a importância que a inserção de uma linha de metro ligeiro de superfície pode alcançar na requalificação de um importante eixo urbano no centro da cidade[13].

Não prescindindo *da* "convivência" entre os diferentes meios de transporte, a requalificação urbana do *Cours des Cinquante Otages* tinha como principal objectivo recuperar os valores de centralidade de um espaço urbano "asfixiado" pela circulação automóvel, privilegiando sobretudo a

[12] A coordenação com as entidades que gerem o sistema viário que obrigou, neste caso, a uma programação específica, permitindo a articulação entre os sistemas de circulação automóvel e de metro, sem pôr em causa a fluidez das vias de atravessamento perpendiculares ao canal de metro.

[13] O *Cours des Cinquante Otages* constitui o principal eixo de atravessamento automóvel do centro da cidade de Nantes. As suas oito faixas de circulação transformavam-no por isso (antes da intervenção) numa verdadeira barreira entre o núcleo medieval e a expansão do século XVIII.





Fig. 332 e Fig. 333. Nantes. Cours des Cinquante Otages

Antes e depois da intervenção



Fig. 334. Saint-Denis- Bobigny. Antes da intervenção



Fig. 335. Saint-Denis- Bobigny depois da intervenção



Fig. 336. Saint-Denis- Bobigny. Vista de um tramo requalificado

circulação pedonal entre os dois lados da avenida. Assim, a decisão de fazer passar pelo *Cours des Cinquante Otages* a segunda linha de metro de superfície significou, não apenas a possibilidade de ligar (de facto) funcionalmente a zona central com as zonas periféricas mais a norte, como constituiu igualmente um dos principais factores da sua reconfiguração.

O espaço requalificado, concebido como um *parque verde linear* (cujas dimensões permitem a convivência efectiva entre peões, bicicletas, automóveis, autocarros e metro de superfície), consiste em dois amplos passeios de cada um dos lados da avenida (reduzindo-se o canal de circulação de automóveis e autocarros a doze metros), estando o metro ligeiro de superfície, integrado no passeio pedonal, do lado poente.
A delicadeza do desenho, a escolha criteriosa dos materiais de revestimento dos pavimentos, as soluções adoptadas para o traçado dos elementos viários (como a utilização das rotundas duplas integradas num desenho de conjunto), assim como a integração cuidada do mobiliário urbano e da arborização, fazem deste exemplo de Nantes um referente importante no âmbito dos projectos que utilizam a infra-estrutura de transporte colectivo como factor de redesenho do espaço público (assim como a aptidão revelada pelo metro de superfície como factor de mudança e de regeneração) [14].

Em qualquer das intervenções referidas[15], o aspecto fundamental que julgamos importante salientar prende-se com o modo como as *vias requalificadas*, investidas de novas características morfológicas e funcionais, podem nestes casos conduzir à reestruturação profunda dos lugares que atravessam, possibilitando sobretudo a criação ou consolidação de eixos urbanos importantes.
Evocando referentes distantes no tempo - como a *rua complexa*[16] (que boa parte do século XX ignorou), a avenida e o *boulevard* - estes espaços urbanos requalificados, não só parecem estar em condições de cumprir o papel de componente *agregador* de múltiplas funções, como incorporam, na construção da identidade formal e tipológica do seu espaço público requalificado, elementos caracterizadores que lhes permitem adquirir uma qualidade e hierarquia urbanas que

[14] Refira-se que este projecto se insere numa área de maiores dimensões, que resultou de um concurso lançado pelo Município, com o objectivo de renovar o centro de Nantes, constituindo a requalificação da *Île Feydeau* (a sul), um importante sector com o qual se articula a intervenção realizada no *Cours des Cinquante Otages.*
[15] Ao promover uma requalificação urbana alargada e sistemática ao longo do percurso de duas linhas, o projecto de inserção urbana do metro de superfície na cidade de Lyon, construído mais recentemente (as primeiras linhas foram inauguradas em 2000), partilha alguns dos atributos apontados nos exemplos anteriores. Ao conferir novas qualidades e significados aos espaços públicos atravessados, e ao pressupor e promover uma organização mais *equitativa* do território metropolitano (apostando na melhoria e consolidação da sua estrutura urbana e reforçando as conexões entre os diferentes tipos de transporte), este exemplo constitui, igualmente, um caso paradigmático de como um projecto com estas características pode constituir um factor de coesão territorial e urbana.
[16] Josep Parcerisa; Maria Rupert de Ventos, *La Ciudad no es una hoja en blanco: hechos del urbanismo*, Santiago de Chile: Escuela de Arquitectura de la Pontificia Universidad Católica de Chile, 2000, p. 27.

hoje (apenas) identificamos em sectores mais centrais da cidade tradicional.

Estes exemplos mostram assim que, à escala urbana e peri-urbana, ao contrário dos grandes eixos viários lineares de escala territorial (que têm vindo a ser propostos e interpretados pelos estudos mais recentes, sobretudo em termos semiológicos[17]), os paradigmas para a sua valorização mudam, e que o elemento de *urbanização linear* (como o metro ligeiro de superfície) pode ainda ser entendido e concebido como um *elemento* capaz de reencontrar a coerência a partir da integração de componentes infra-estruturais, criando simultaneamente lugares urbanos.
Ao adoptar soluções de projecto integradas do ponto de vista arquitectónico e paisagístico, abre-se a possibilidade de criar um elemento *de centralidade linear, capaz* de configurar um sistema encadeado e hierarquizado de espaços públicos (e de promover uma articulação coerente entre o canal do metro e os restantes suportes de circulação), que pode ainda assumir um papel estruturador e de "guia" das transformações urbanas futuras (seja do ponto de vista morfológico, seja do ponto de vista funcional)[18].

A questão que, a nosso ver, se pode encontrar ainda em aberto diz respeito à *capacidade* efectiva deste tipo de infra-estruturas da mobilidade poder conferir (tal como num passado não muito distante) uma *verdadeira* identidade cívica, arquitectónica e simbólica ao espaço público, que o transforme, efectivamente, num espaço de socialização onde possamos reconhecer uma identidade colectiva no contexto da cidade actual.
Embora as experiências recentes, e o interesse renovado pelo espaço público, indiquem a intenção de conciliar o carácter inequivocamente funcional das infra-estruturas da mobilidade com a busca de uma identidade urbana, não estamos plenamente seguros que os novos espaços da mobilidade (e neste caso referimo-nos explicitamente às intervenções realizadas em zonas mais periféricas) possam constituir-se (à imagem, por exemplo, da "praça da estação" ou da "avenida da estação") como lugares de relação e de excepção, ou como factores de atractividade no contexto urbano.

Não deixamos no entanto de concordar (ainda que de forma não tão optimista) com Bernardo Secchi quando defende, referindo-se ao novo papel e à natureza que as infra-estruturas da mobilidade adquirem no contexto da cidade actual, que estes são em larga medida "(...) *os espaços do público*, *onde está um público*. Esta condição justifica, para este autor, a necessidade de considerar "(...) *uma espécie de up-grade conceptual que faz entrar no espaço habitável a infra-*

[17] Sobre esta problemática ver: Álvaro Domingues, *A rua da estrada,* Porto: Dafne, 2009.
[18] Neste sentido, poderá falar-se não apenas na imediata valorização ambiental (e da imagem urbana dos seus espaços públicos) mas também do *papel económico, político e social* que projectos com estas características podem operar directamente numa cidade ou em parte dela, como ainda dos efeitos que se podem verificar, a médio ou longo prazo, ao nível dos *standards* urbanísticos.

estrutura da mobilidade: a estrada, a carruagem do metro e do comboio, a auto-estrada, a estação de serviço que coloca ao projecto da infra-estrutura de mobilidade outros problemas que não a resolução apenas de problemas de circulação"[19].

Como pudemos verificar na primeira parte deste trabalho, esta perspectiva é também expressa por Manuel de Solà-Morales, quando defende que as plataformas e as estações de metro são hoje os espaços ("públicos") onde, tal como na praça, se materializa (ainda que debaixo de terra, reconhece) a *qualidade da vida colectiva* na cidade contemporânea. Deste ponto de vista, estas infra-estruturas podem ser o espaço cívico por excelência, o que, a seu ver, justifica que o seu desenho e manutenção não deva ser menos importante do que aquele que geralmente atribuímos aos espaços exteriores. "*A boa arquitectura do metro como espaço colectivo e como sistema urbano"*, afirma Solà-Morales*,"*(...) *é a garantia de um possível urbanismo das necessidades colectivas*"[20].

Partindo de uma perspectiva mais abrangente, temos no entanto de reconhecer que a "violência" que está subjacente a qualquer intervenção infra-estrutural, no território e na cidade, condiciona decisivamente esta questão da resignificação do espaço público que Secchi e Solà-Morales referem. E torna-se especialmente crítica, quando esta intervenção infra-estrutural se realiza num território "pulverizado", onde coexistem lado-a-lado, realidades urbanas por vezes inconciliáveis, nas suas origens, formas de urbanização e de ocupação do território (como é o caso do Metro do Porto que analisaremos em seguida).

Não podemos contudo ignorar o "impacto cívico e cultural" produzido por projectos desta natureza onde, para além do evidente impacto positivo que a requalificação e melhoria do espaço público proporciona, o próprio metro - enquanto meio de transporte - acaba por adquirir também um papel simbólico e de relação, enquanto suporte e itinerário de percepção e uso da cidade[21].

[19] Bernardo Secchi, "Figure della Mobilità", *Casabella*, nº 739-740, p. 83.
[20] Manuel de Solà-Morales, "Criptas públicas", *Quaderns,* nº 252, p. 65.
[21] Deste ponto de vista, pode até estabelecer-se um paralelismo com o papel desempenhado pelas linhas de eléctrico históricas (hoje turísticas), como é o caso da Linha 18 ou da Linha 1 na cidade do Porto, enquanto guias de conhecimento da cidade.

4.4.2 O projecto de inserção urbana do Metro do Porto na cidade da Maia



Fig. 337. Mapa Geral da Rede de Metro na Área Metropolitana do Porto. 1ª fase (2006)

Descrição sumária da intervenção do Metro na AMP

Tendo sido explicitada nas páginas precedentes a importância e o papel da infra-estrutura urbana como componente essencial do espaço público nos processos de crescimento e transformação da cidade, procuraremos, nas páginas que se seguem, analisar alguns dos projectos de inserção urbana do Metro na Área Metropolitana do Porto[22] (AMP), entendido como instrumento específico de (re)desenho da cidade e dos seus espaços públicos[23].

Procuraremos evidenciar a importância das intervenções realizadas com a construção da primeira fase[24] da rede da Metro do Porto no reequilíbrio da estrutura metropolitana, não tanto ao nível da mobilidade que o sistema promove dentro deste espaço, mas essencialmente enquanto *sistema espacial articulador* de um conjunto encadeado de intervenções localizadas e com impacto directo nos espaços públicos que atravessa[25].

A motivação principal da implementação de um projecto com estas características consistiu, no caso da AMP, na resolução de problemas estruturais de mobilidade e de transportes colectivos dentro da sua área metropolitana, dependente em grande medida dos transportes privados. Estes problemas agravaram-se ao longo das últimas décadas, com o aumento exponencial do uso do automóvel privado, causando, como se sabe, dificuldades de circulação e estacionamento, quer no centro da cidade quer nas suas principais entradas e saídas.

Determinado tecnicamente o *sistema*, desde logo se reconheceu e se definiu como um dos objectivos prioritários, que a operação urbanística subjacente à implementação desta infra-estrutura, à imagem de outros projectos europeus[26], constituía uma oportunidade excepcional

[22] Constituída em 1992, a Área Metropolitana do Porto (AMP), é composta actualmente por 16 Municípios: Arouca, Espinho, Gondomar, Maia, Matosinhos, Oliveira de Azeméis, Porto, Póvoa de Varzim, Santa Maria da Feira, Santo Tirso, São João da Madeira, Trofa, Vale de Cambra, Valongo, Vila do Conde e Vila Nova de Gaia. A partir de 1 de Setembro de 2010 passaram a integrar a AMP também os Municípios de Oliveira de Azeméis e de Vale de Cambra.

[23] O projecto do Metro do Porto foi lançado pelo Serviço de Transportes Colectivos do Porto (STCP) em 1989. Em 1996, foi atribuída por cinquenta anos, a concessão à sociedade Metro do Porto SA que, através de um concurso público, adjudicou em 1997 à Normetro a construção das obras da linha, iniciadas em 1999, tendo a primeira linha (linha A, que liga a estação da Trindade e o Senhor de Matosinhos) sido inaugurada em Dezembro de 2002.

[24] A primeira fase corresponde à construção das linhas A, B, C, D e E. A primeira linha da fase 2 (linha F, que liga a Sra. da Hora a Gondomar) encontra-se neste momento concluída, estando ainda previstas na fase 2 a construção da linha do Campo Alegre (2014), a linha de São Mamede (2016) e a extensão da linha de Gondomar a Valbom (2018). Para a fase 3 está prevista a construção da linha Campanhã - Faculdade de Letras (2020) e a linha Faculdade de Letras - Laborim - Vila d'Este (2022).

[25] Não pretendemos portanto discutir a validade dos traçados das linhas adoptados, como não pretendemos avaliar as virtudes, debilidades ou o impacto territorial enquanto meio de transporte, nem tão-pouco estudar o problema das acessibilidades ou a temática dos transportes públicos no seio da AMP. Sobre estas questões, ver: Paulo Pinho, Manuel Vilares: *A Avaliação das Grandes Obras Públicas - O Caso do Metro do Porto,* Porto: Feup edições, 2009.

[26] Seguindo outros exemplos europeus (como Estrasburgo, Nantes, Montpellier ou Lyon), o projecto do Metro do Porto, adopta o sistema de transporte colectivo ligeiro (de capacidade intermédia), não apenas porque esta solução não requer uma intervenção tão pesada e dispendiosa quanto o convencional metro ou mesmo o comboio, mas também porque se trata de um sistema bastante flexível, ao admitir pendentes



Fig. 338. Matosinhos. Inserção urbana



Fig. 339 e Fig. 340. Porto. Estação da Trindade (antes e depois da intervenção)

e raios de curvatura que lhe permitem com alguma facilidade integrar-se na malha urbana existente. Entendeu-se que este tipo de transporte se adaptava aos volumes e aos tipos de deslocações que se pretendia assegurar, sendo compatível com os critérios de desenvolvimento definidos para a AMP. Por outro lado, ao poder utilizar-se, neste caso (em grande parte do percurso do Metro à superfície), os canais ferroviários antigos e inutilizados, era possível minimizar o custo das eventuais expropriações, com a vantagem de se criar uma oportunidade de regeneração efectiva e sistemática das áreas atravessadas.

para a consolidação e melhoria da estrutura urbana da AMP. Ao contrário do "Metro enterrado", a solução do Metro ligeiro de superfície oferecia a possibilidade única de estabelecer articulações entre pontos e sectores urbanos distantes e desligados entre si, permitindo igualmente a inserção de uma infra-estrutura com estas características a consideração de um *projecto urbanístico integral*.

A concretização deste objectivo estratégico supunha uma importante *intervenção arquitectónica,* no sentido de materializar uma *estratégia urbanística* capaz de atender aos impactos que a implementação da linha de Metro teria ao longo dos locais que atravessaria.

Não se podendo considerar inovadora a adopção deste *princípio geral*, como aliás pudemos atestar pelos exemplos apontados nas páginas precedentes, julgamos contudo serem distintos (nos casos que analisaremos) os contextos onde actua, as metodologias utilizadas e as consequências directas que a implementação desta infra-estrutura teve ao nível do espaço público.

Definida a Estação da Trindade como ponto de convergência das várias linhas, a rede proposta desenvolve-se para norte, nascente e poente, ligando aquela estação, respectivamente, à Póvoa do Varzim, Maia e Matosinhos, utilizando as duas primeiras linhas o antigo traçado do comboio. Adoptando um sistema misto (em linha férrea, em túnel e à superfície), e actuando simultaneamente a diferentes escalas - à escala do território, da cidade e do bairro - o projecto do Metro do Porto, definiu assim, como princípio geral, ao nível das inserções urbanas, respeitar e acentuar a singularidade de cada um dos lugares servidos[27], sem pretender produzir episódios de ruptura.

Um projecto urbano com esta envergadura tem, por outro lado, de ser lido e interpretado tendo em conta as intervenções realizadas na *Baixa* do Porto, que, como se sabe, tiveram consequências importantes, quer ao nível da requalificação do espaço público[28], quer da mobilidade.

Todavia, pelo grau de transformação que implicaram e por razões directamente decorrentes do nosso objecto de estudo principal - a cidade não consolidada - entendemos que são as intervenções ligadas à inserção do Metro à superfície que devem merecer a nossa atenção[29].

---

[27] Quatro das cinco linhas realizadas na primeira fase (A, B, C e E), ligam os principais municípios localizados a norte da cidade do Porto (Matosinhos, Maia, Vila do Conde e Póvoa do Varzim), enquanto apenas uma das linhas (D) estabelece a ligação com os municípios localizados a sul da cidade do Porto (neste caso com Vila Nova de Gaia.

[28] As intervenções realizadas quer na Baixa do Porto, como, por exemplo, na Avenida dos Aliados e zona envolvente à Estação da Trindade, quer na zona envolvente à Estação da Casa da Música (como na Rotunda da Boavista e Avenida de França), foram decisivas para a regeneração das zonas centrais da cidade do Porto, ao conferirem ao espaço público uma qualidade, dignidade e intensidade de uso anteriormente ausentes.

[29] Outro tipo de problemas pode ainda identificar-se no tratamento de áreas urbanizadas de forma mais dispersa e de origem mais rural, onde a presença da infra-estrutura, ao confrontar-se com o existente, determina, a outra escala, acções importantes de redesenho do espaço público.



Fig. 341. Matosinhos. Inserção Urbana

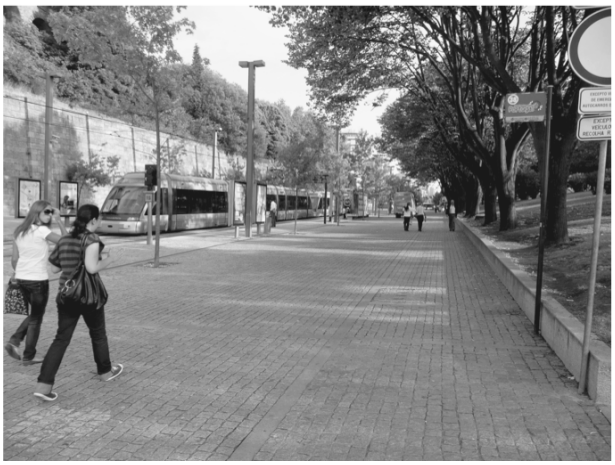


Fig. 342. Gaia. Inserção Urbana na Avenida da República



Fig. 343. Inserção Urbana entre Vila do Conde e Póvoa do Varzim



Fig. 344. Porto. Inserção Urbana na zona do Hospital de S. João



Fig. 345. Estação de Pedras Rubras. Inserção Urbana

Identificámos assim no traçado do Metro à superfície - atravessando os núcleos dos principais aglomerados urbanos como Matosinhos e Maia e Vila do Conde -, a existência de problemas distintos dos da cidade consolidada, onde as respostas dadas implicaram tratar o espaço público de modo a encontrar o equilíbrio (funcional e formal) entre a infra-estrutura, o construído, o sistema viário e os restantes espaços públicos, designadamente os pedonais.

É nestes *tramos de cidade à superfície*, que podemos apreciar todo o tratamento desenvolvido ao nível do espaço urbano que a linha do Metro atravessa, clarificando e disciplinando as circulações com as quais teria de inter-agir, convertendo-o num espaço compreensível, capaz de identificar e articular, ao longo das diferentes linhas - desde a *baixa até ao peri-urbano* - as várias realidades que compõem a Área Metropolitana do Porto.

Por outro lado, é também nestas partes da cidade que a intervenção do Metro se confronta com o tema da fragmentação e dispersão num contexto urbano *policêntrico*; ou seja, com a ausência de uma estrutura e de uma hierarquia visíveis, que se traduz ao nível do espaço público, no problema da inexistência de traçados estruturadores, de *marcos urbanos* e de limites físicos reconhecíveis, na definição do território metropolitano[30].

A intervenção desenvolvida (*à superfície*) nestas *partes da cidade,* em consolidação e transformação acelerada, permite ainda questionar o problema das redes infra-estruturais (e dos espaços que as servem - estações, percursos de ligação e outros espaços adjacentes) como efectivos suportes dos (novos) usos públicos que a própria mobilidade e a nova condição urbana geram.

Esta questão coloca-se neste caso, na medida em que se trata de estruturas e sistemas espaciais que, incorporando uma vivência pública ligada à mobilidade e aos sistemas de transporte públicos, podem ajudar a redefinir o significado do espaço público e a própria imagem pública da cidade actual, numa realidade metropolitana mais difusa (à semelhança do que se pode já claramente observar em zonas mais centrais, como nas estações da Trindade, Boavista ou Campanhã).

Dentro desta perspectiva que apresenta a (nova) vivência pública associada à mobilidade, referimo-nos, portanto, à capacidade de uma intervenção como a do Metro do Porto poder criar (nestas partes da cidade) espaços públicos cuja presença se torna significativa e polarizadora, do ponto de vista formal e funcional. Este tema alarga-se às intervenções de escala mais reduzida (como, por exemplo, em Pedras Rubras ou Crestins), onde se pode questionar se os espaços ligados à intervenção do Metro são, ou não, os espaços que permitem recolocar o problema das referências urbanas e da centralidade dos lugares no espaço público então criados.

[30] Esta questão revela-se decisiva face à necessidade de estabelecer hoje uma estrutura metropolitana que, como se sabe, no caso da cidade tradicional resultava de hierarquia com que se apresentavam os seus espaços públicos (abertos), que os transformava nos principais elementos ordenadores.

A questão da *actualização* do significado e das formas do espaço público como parte integrante da infra-estrutura torna-se especialmente sensível, já que um dos problemas que decorre de qualquer intervenção infra-estrutural no território, reside no "violência" que lhe está subjacente. Este problema torna-se especialmente sensível, se pensarmos que a intervenção "infra-estrutural" se realiza num território "disperso" como o da AMP, onde coexistem, lado a lado, realidades urbanas de natureza muito distinta, que podemos ver reflectidas nas identidades dos lugares atravessados, nas suas escalas, nos traçados, bem como nas memórias e nos usos aí presentes. Esta questão assume nestes casos contornos distintos, porque estamos perante um programa com exigências técnicas muito precisas e rigorosas quanto à sua funcionalidade, que, ao mesmo tempo que atende a aspectos de ordem espacial, formal, e de natureza ambiental e paisagística, se confronta com condições no terreno de alguma especificidade (morfologia do terreno, cadastro, condicionantes urbanísticas e de trânsito/tráfego, etc.).

Os diferentes temas de intervenção no espaço público

Na medida em que, à superfície, a intervenção do Metro enfrenta contextos e temas de diferente natureza, conduzindo a estratégias e soluções distintas ao nível dos espaços públicos criados, julgamos útil, como ponto de partida para a análise, destacar três temas de projecto, que embora claramente individualizáveis, podem e devem analisar-se de forma complementar.

1. *(re)desenhar com a infra-estrutura ou a infra-estrutura que desenha a cidade*

Nesta situação (que é generalizável praticamente ao longo de toda a linha), os elementos que constroem o espaço público decorrem directamente dos componentes funcionais que constituem a base da infra-estrutura. A presença destes elementos é no entanto variável, expressando-se quer no *desenho do chão* (sobretudo através do canal reservado aos carris - nas suas várias configurações[31]), quer através de outros elementos secundários (como mastros, iluminação, etc.), quer ainda através das estações ou abrigos, cuja importância é variável consoante os contextos em que se insere.

Não constituindo a regra, devemos igualmente salientar a importância que algumas estações, viadutos, muros de suporte e viadutos adquirem, ao ultrapassarem a escala e caracterização arquitectónica das "estações abrigo", constituindo-se como elementos fundamentais na configuração de (novos) espaços públicos ou na (re)qualificação de sectores importantes da cidade (como sucede, por exemplo, na Maia).

[31] O âmbito específico da infra-estrutura do Metro circunscreve-se genericamente a um canal com 7,00 m para os carris (ou 6,40 m no caso do poste ser lateral), ao qual se associam outros componentes (como as catenárias e as estações abrigo) que se resolvem, genericamente, segundo uma implantação lateral ou central (em função dos diferentes contextos).

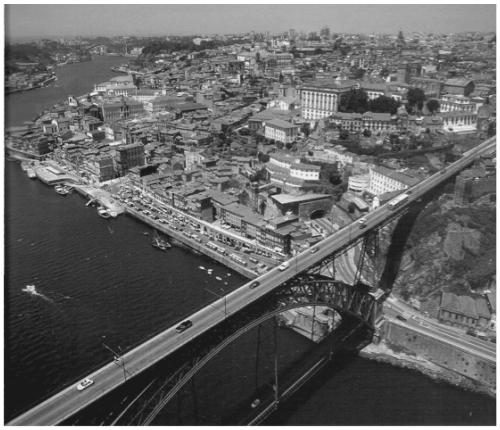


Fig. 346. Porto. Ponte D. Luís



Fig. 347. Maia. Viaduto em construção

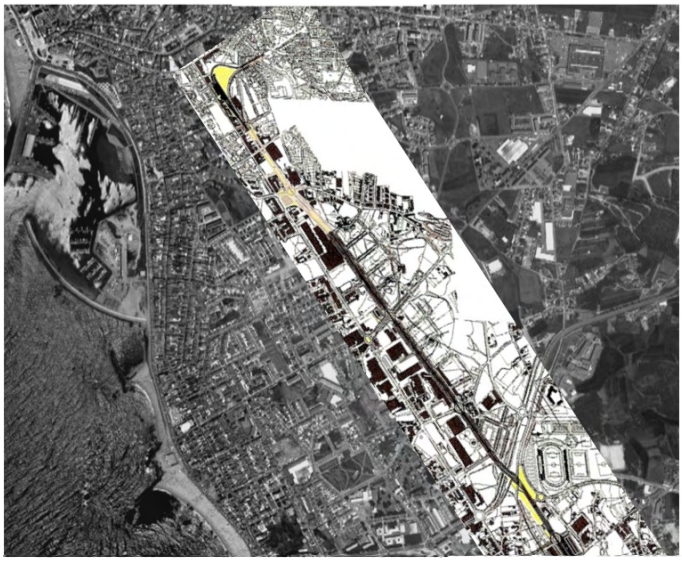


Fig. 348. Inserção urbana entre
a Póvoa e Vila do Conde

A caracterização uniforme, que decorre da repetição sistemática destes elementos infra-estruturais, permite que em quase toda a sua extensão à superfície, a intervenção do Metro actue como um sistema potencialmente ordenador, com pontos nodais de importância variável que, estabelecendo relações de continuidade, constitui-se como um factor de desenho e um elemento de referência à escala do território e da cidade.
Este aspecto remete-nos assim para uma das características fundamentais do espaço público na cidade tradicional, enquanto conjunto ou sistema encadeado de espaços abertos.

2 . *ordenar a partir da infra-estrutura*
A intervenção do Metro constitui-se, nestes casos, como matriz ordenadora de uma expansão ou ligação urbana, tornando reconhecível a sua vocação (potencial) de elemento estruturador da cidade futura. Nestes casos, o projecto do Metro, ao atribuir (previamente) uma determinada caracterização formal e funcional ao espaço público, assume o papel de "traçado ordenador". Ao permitir fixar algumas regras-base para o desenvolvimento urbano de determinadas áreas (ao nível do traçado, caracterização e desenho do espaço público), a intervenção do Metro pode constituir, deste modo, um "certificado de garantia" da transformação e urbanização futura destas zonas.
O exemplo mais elucidativo deste papel julgamos poder ser observado entre o troço que liga Vila do Conde à Póvoa do Varzim, como também na intervenção na zona industrial da Maia.

3 . *(re)qualificar a partir da infra-estrutura*
Esta "oportunidade" surge, quando a intervenção do Metro torna possível ou potencia uma intervenção mais profunda no espaço público pré-existente. A implantação da infra-estrutura opera neste caso como elemento catalisador de uma requalificação urbana mais ampla, funcionando a "inserção urbana" como pretexto para uma *recomposição* mais abrangente e articulada do contexto urbano existente. Este tema, estando subjacente como um objectivo estratégico da intervenção, não teve as mesmas consequências ao longo do traçado do metro, sendo mais visível nas intervenções realizadas na Senhora da Hora e especialmente na zona central da Maia.

O projecto de inserção urbana do Metro do Porto na Cidade da Maia: antecedentes, contexto urbano e objectivos gerais da intervenção
De entre as várias intervenções realizadas na primeira fase do projecto do Metro do Porto, o caso da Maia, constitui a nosso ver um exemplo ilustrativo da presença, num território relativamente reduzido, dos diferentes temas e problemas que o projecto do Metro pode contemplar ao nível da



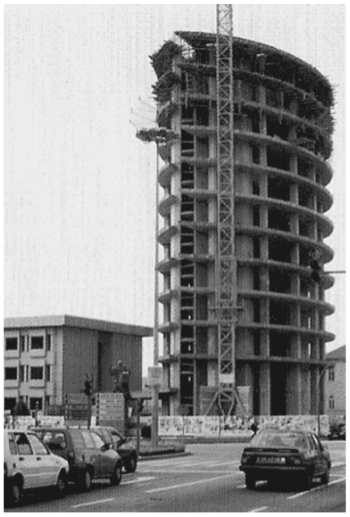


Fig. 349 e Fig. 350. Maia. Zona Central (Praça do Município) no início dos anos noventa



Fig. 351. Maia. Entrada sul cidade (EN 14)



Fig. 352. Maia. *Parque Central*

intervenção sobre o espaço público. Este caso também permite comprovar a transformação profunda que um projecto com estas características pode introduzir num território urbanizado sem uma hierarquia ou ordem visíveis, e onde o espaço público, enquanto estrutura urbana de suporte, tinha tido até aqui um papel secundário ou inexistente.

No contexto da AMP, a Cidade da Maia (promovida a cidade em 1986) foi, como se sabe, até tempos recentes, um território de matriz rural, de quintas e de terrenos agrícolas férteis que sofreu um rápido crescimento nas últimas décadas, em grande medida impulsionada pelo crescimento do seu parque industrial e habitacional. Este crescimento processou-se, por regra, e até aos anos 90, de forma dispersa e pouco controlada, fortemente impulsionado pelo desenvolvimento do imobiliário, transformando-se a Maia, como outras cidades da AMP, numa "cidade dormitório".

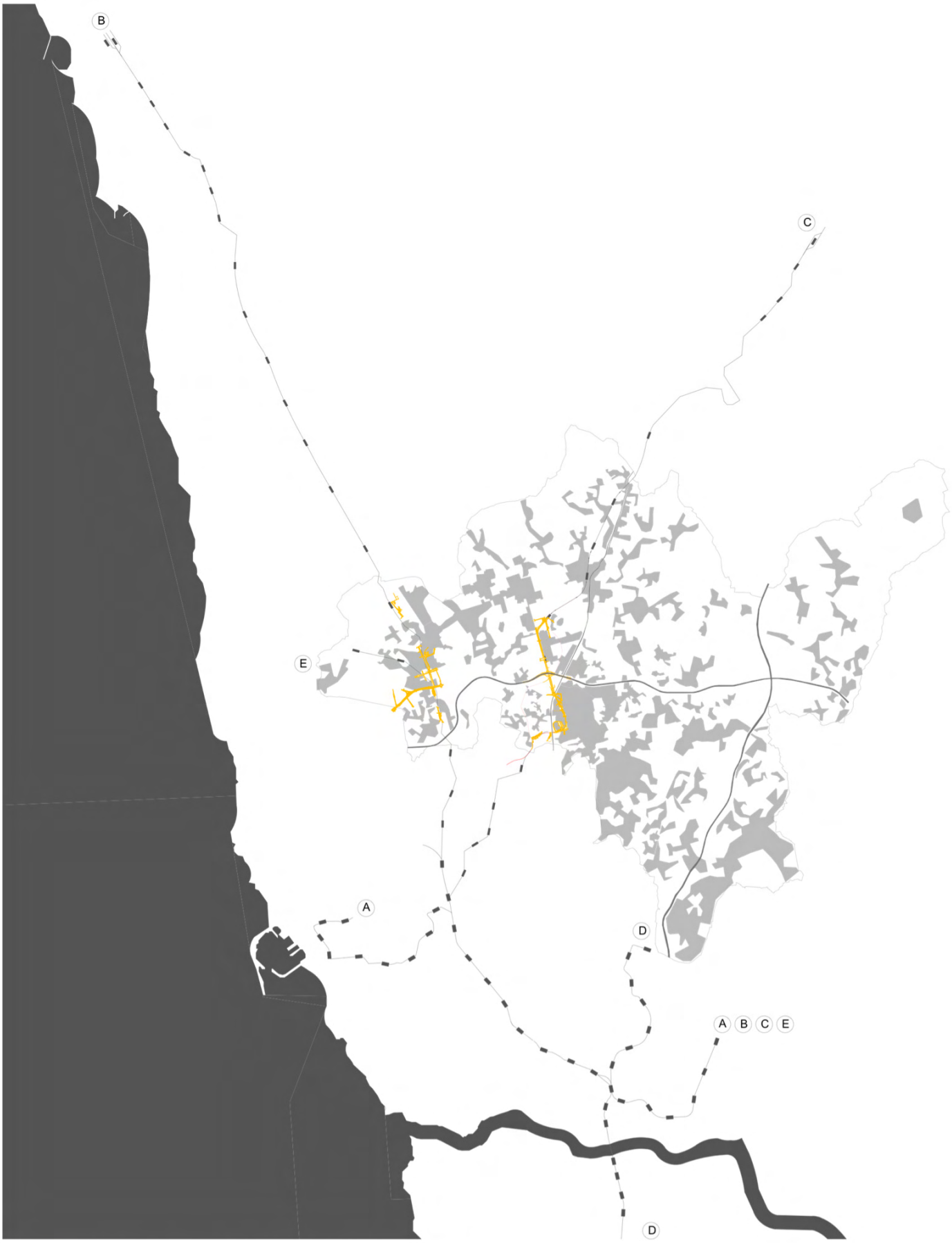
Este *cenário* sofre na segunda metade da década de 90 uma inversão apreciável, a partir do momento em que a Maia procura afirmar-se no seio da AMP como uma cidade "atractiva" e capaz de oferecer "qualidade de vida". A cidade dota-se de equipamentos e outros elementos estruturantes (como infra-estruturas viárias capazes de estabelecer melhores ligações com os municípios vizinhos) e promove projectos nas zonas mais centrais, com o objectivo de criar uma "identidade urbana" e de assegurar uma oferta de equipamentos e espaços de lazer (como foi o caso da construção do estádio Municipal, do Fórum da Maia ou do Parque Central da Maia)[32]. Numa perspectiva de médio e longo prazo, foi ainda significativo o investimento na requalificação dos espaços públicos de alguns aglomerados importantes (alguns de matriz claramente rural) e de algumas vias de ligação, com o objectivo de dar mais coesão à urbanização essencialmente dispersa que caracteriza o concelho da Maia[33].

Dando sequência a este investimento progressivo na requalificação física, social e ambiental, o projecto do Metro, desenvolvendo-se em duas "frentes distintas", que correspondem à reconversão do traçado das linhas da Póvoa e Trofa (que historicamente definem dois dos principais eixos de urbanização no interior do concelho da Maia e da AMP[34]), é integrado numa estratégia que procura incorporar e compatibilizar a obra desta infra-estrutura com uma visão mais alargada das acessibilidades e de outras políticas urbanas (quer de âmbito mais local, quer de âmbito mais regional ou territorial), num quadro de permanente coordenação e negociação

[32] O Plano de Pormenor do *Novo Centro Direccional da Cidade da Maia* (projecto iniciado em 1995 e concluído em 2006, da autoria de Eduardo Souto de Moura) revela a ambição que os seus dirigentes políticos colocavam na transformação da Zona Central da cidade.

[33] Registe-se a este respeito a construção do Parque Urbano de Moutidos (localizado em Águas Santas) e da Quinta da Gruta (localizada no Castêlo da Maia), ambos inaugurados em 2001 (da autoria do arquitecto João Álvaro Rocha).

[34] No caso da Maia, o crescimento e a urbanização mais recente "apoiou-se" essencialmente nas suas infra-estruturas rodoviárias mais pesadas como os Itinerários Complementares (IC), com os resultados em alguns casos bastante negativos, que de resto, como já referimos são extensíveis a muitas outras cidades portuguesas.



INSERÇÃO URBANA DO METRO NA ÁREA METROPOLITANA DO PORTO

INSERÇÃO URBANA DO METRO NA MAIA — ESTRUTURA VIÁRIA PRINCIPAL (A3. A41) — CANAL DO METRO / ESTAÇÃO

CANAL FERROVIÁRIO ANTERIOR

N

DES. 26 ESC. 1 / 25 000

entre as diferentes entidades envolvidas[35].

Num território que se viu "privado" de elementos de escala urbana e metropolitana que pudessem servir de guia ao seu processo de crescimento urbano (referências naturais significativas como frentes de mar, frentes de rio, ou de um centro histórico), a intervenção do Metro assume-se, em certo sentido, ou potencialmente, como um dos principais elementos estruturadores desta realidade urbana. A intervenção do Metro apresenta-se assim como o *fio condutor* que, articulando e intervindo directamente sobre o "urbano sem forma" (que configura a *mancha metropolitana* numa extensa área do município), se constitui como uma alternativa possível, ou das poucas capaz de o organizar, consolidar e hierarquizar[36].

De forma deliberadamente selectiva, procuraremos apenas analisar a intervenção realizada entre a "Estação do Parque da Maia" (a sul) e a "estação de Mandim"[37] (a norte), porque entendemos que é neste tramo que é possível atestar a capacidade transformadora do projecto, e onde se podem ver reflectidas as decisões mais significativas ao nível das políticas urbanas do Município (sobretudo ao nível da articulação com projectos futuros). A importância deste tramo resulta igualmente do facto da intervenção do Metro, ao atravessar o núcleo mais *urbano* do Município da Maia, nos permitir analisar o projecto na sua dimensão mais complexa e variada, permitindo-nos simultaneamente apreciar a dimensão estruturadora que uma intervenção com estas características pode assumir (como poderemos verificar no tramo correspondente à Zona Industrial).

Os projectos de inserção urbana, concluídos entre 2005 e 2006, são da autoria de Eduardo Souto de Moura (responsável pela estação do Fórum e zona envolvente) e João Álvaro Rocha (autor dos restantes projectos).

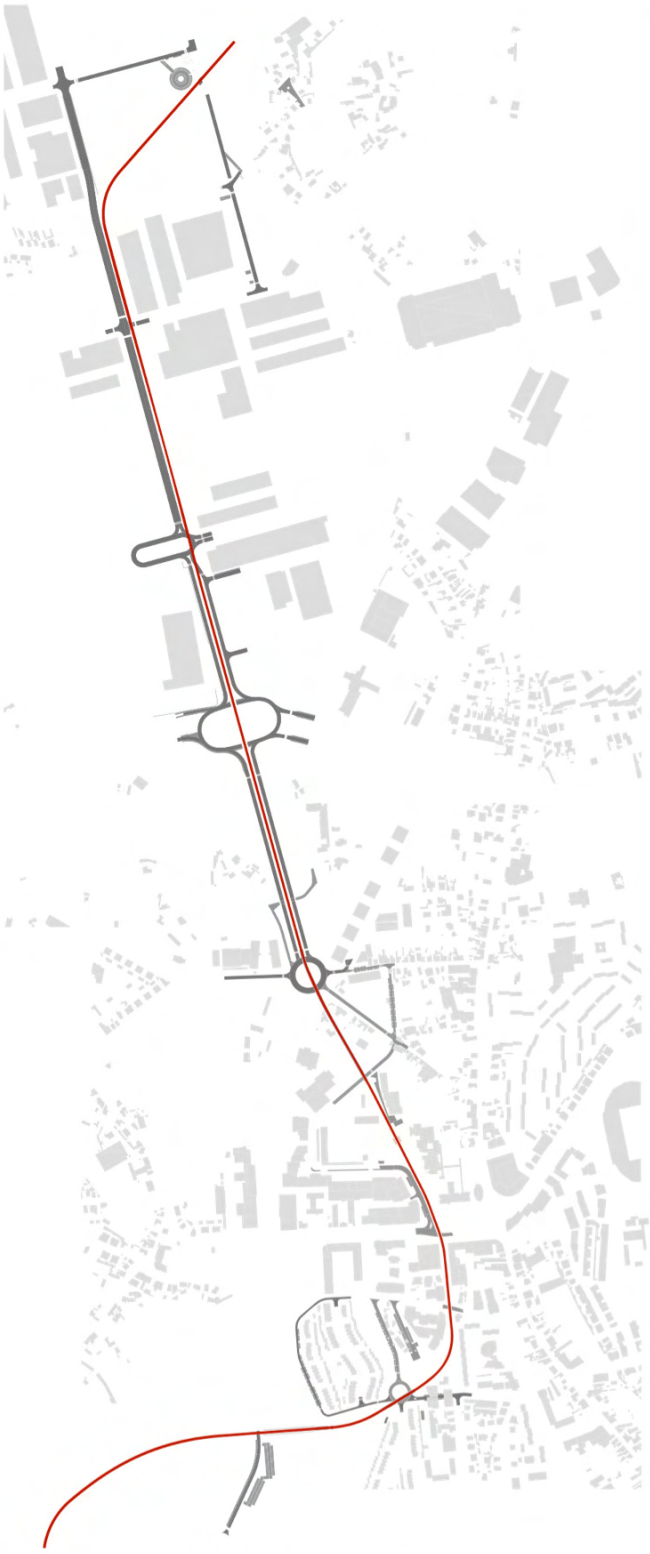
O projecto do Metro como base da requalificação urbana e da expansão futura da Cidade da Maia: a definição do traçado e a localização das estações como decisões estratégicas

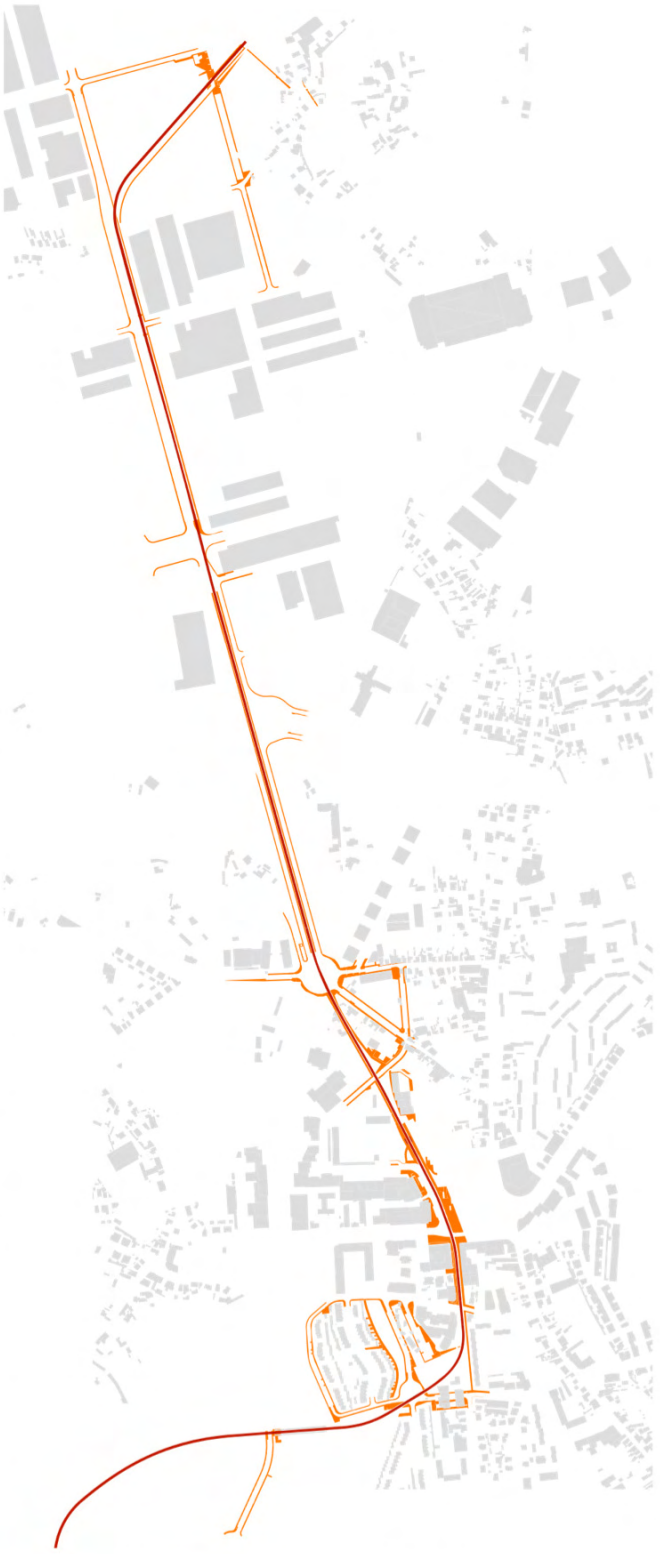
O primeiro aspecto que julgamos pertinente assinalar, como questão prévia à análise das transformações que o projecto do Metro induz na zona central da Maia, tem a ver com a decisão

[35] Assim, não só nos interessa, neste exemplo da Maia, o facto do projecto do Metro contemplar, no conjunto das intervenções, uma variedade de situações que permite aferir num mesmo território as diferentes incidências e dimensões que pode levantar, como permite também analisá-lo num enquadramento institucional e político, onde estas mesmas questões são parte de uma estratégia mais global, complementada por outras intervenções no território e na cidade.

[36] Neste sentido, as intervenções do Metro na Maia reflectem uma série de aspectos que caracterizam a condição metropolitana actual, heterogénea, instável e desestruturada, e a forma como esta condição se traduz na evolução urbana mais recente e na natureza dos seus espaços públicos.

[37] Importa salientar que as linhas que atravessam o concelho a poente (E e B), embora tenham implicado em alguns pontos transformações significativas, sobretudo na reformulação dos acessos ao Aeroporto Francisco Sá Carneiro (linha E), não têm o mesmo impacto das intervenções realizadas ao longo da linha C, nomeadamente no tramo que será objecto da nossa análise.





REQUALIFICAÇÃO DO TRAÇADO VIÁRIO

ESPAÇOS PEDONAIS DEPOIS DA INTERVENÇÃO

INSERÇÃO URBANA . ZONA CENTRAL DA MAIA

CANAL DO METRO

N

DES. 27 ESC. 1 / 15 000

fundamental (negociada pelo Município) de desviar o traçado do Metro do canal da antiga *Linha da Trofa*[38]. Esta decisão abriu a possibilidade de promover, através das obras de inserção urbana da infra-estrutura do Metro, uma ampla requalificação de um tramo que atravessa o núcleo "mais urbano" da cidade da Maia[39].

Por outro lado, é também evidente que este desvio do traçado da linha permite não só uma ligação mais efectiva e articulada do núcleo urbano com a zona industrial a norte, como permite redefinir os princípios de crescimento e transformação desta mesma área - considerada estratégica por parte do município - que a individualiza como um ponto-chave da expansão futura da Cidade da Maia[40].

Estas decisões sinalizam, portanto (por parte do município), a intenção clara de assumir a intervenção do Metro como uma parte importante e complementar da reorganização da estrutura urbana do concelho e dos seus espaços públicos[41].

Em termos gerais, pode assim verificar-se que o traçado do Metro, ao requalificar o núcleo urbano do concelho, configura simultaneamente as linhas de crescimento da cidade, que se prevê, como atrás se referiu, se desenvolva *grosso modo* para noroeste, delimitada pelo IC 24 a sul, pela linha B (Estádio do Dragão - Póvoa do Varzim) a poente e a linha C (Campanhã - ISMAI) a nascente.

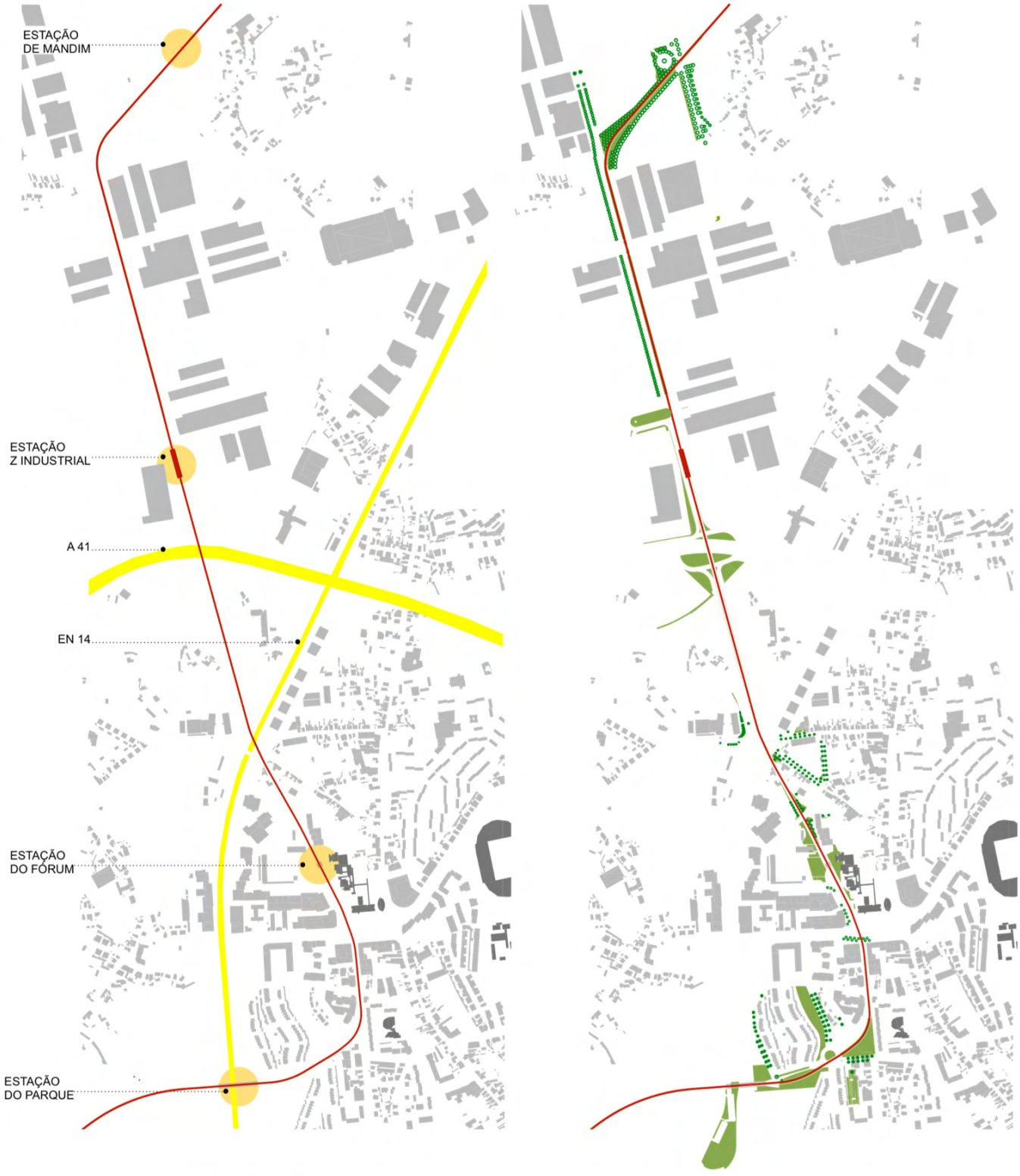
---

[38] Refira-se que a estação de caminho-de-ferro da Maia, localizada a poente do núcleo urbano, ao qual se ligava a partir da Avenida Visconde Barreiros, não tinha potencialidades de promover uma requalificação urbana tão profunda, na medida em que se encontra claramente deslocada relativamente aos eixos de crescimento da cidade, que se tem realizado tendencialmente do lado poente da E.N. 14.

[39] Esta decisão abriu igualmente a possibilidade de se reconverter para usos públicos o antigo canal ferroviário, ao transformá-lo em *ecopista* que, no futuro, se pode constituir como o "fio condutor" de um projecto mais amplo, que prevê a construção de um parque urbano/corredor verde (que ocupará do lado sul da A41/IC24 a área situada a poente do viaduto do Metro e se prolongará para norte, ao longo do antigo canal do comboio até à Estação de Mandim).

[40] Refira-se, a este propósito, que a opção de atravessamento da linha de Metro pela Zona Industrial (ZI) esteve igualmente na base da reclassificação urbanística desta área em Zona de edificação Mista (ZE mista).

[41] A conjunção dos factores *mobilidade* (dentro do município e com os restantes pontos-chave dos municípios vizinhos) e *requalificação urbana* assume um papel central na estratégia urbana do município, complementando a (re)qualificação sistemática espaço público, que é desde há anos uma prioridade. A procura de qualidade e de uma certa unidade na caracterização arquitectónica do espaço público urbano levou a Câmara Municipal da Maia a elaborar, como anexo ao Regulamento Municipal de Urbanização e Edificação (RMUE), um conjunto muito significativo e sistematizado de peças desenhadas, que designou por *Desenhos técnicos de Implantação Urbana*. Este anexo (Anexo IV) pretende reunir um conjunto de padrões representados graficamente que "(...) *com clareza ilustrem as formas e dimensionamentos que a Câmara Municipal da Maia entende como adequados à ´dignificação`, ergonomia e durabilidade das obras de urbanização, municipais e/ou privadas*". Como pode ler-se na *Nota introdutória para Materiais no Espaço Público*, "(...) *as peças gráficas contemplam um vasto elenco de elementos constitutivos do espaço público, que deverá servir de base ao trabalho de concepção das equipas projectistas, por forma a garantir a compatibilização e harmonização de linguagens, apesar do carácter fragmentado das intervenções (...)*". *Regulamento Municipal de Urbanização e Edificação - Anexo IV: Desenhos técnicos de implantação urbana*, Maia: Câmara Municipal, 2004, p. 61.



LOCALIZAÇÃO DAS ESTAÇÕES DE METRO

ESTRUTURA DE ESPAÇOS VERDES PROPOSTOS

INSERÇÃO URBANA . ZONA CENTRAL DA MAIA

ESTAÇÃO / PARAGEM DO METRO

CANAL DO METRO

EQUIPAMENTOS PRINCIPAIS

ESTRUTURA VIÁRIA PRINCIPAL (E.N. / I.C.)

N

DES. 28 ESC. 1 / 15 000

Neste sentido, pode afirmar-se, tendo em conta a intervenção do Metro na Zona Industrial, que a cidade da Maia vê praticamente "duplicada" a sua escala (ver des. 28).[42]

Nesta estratégia, os troços Parque da Maia - Fórum da Maia - Rotunda de Brandinhães - Mandim são decisivos, na medida em que, se o primeiro procura consolidar a dimensão urbana da cidade e a sua "porta de entrada" - o seu limite a sul e a poente -, o segundo constitui uma primeira "espinha dorsal" da expansão da cidade para norte.

As estações do "Parque da Maia" e da "Zona Industrial" (incluindo o Viaduto e Rotunda de Brandinhães) transformam-se assim em "pontos nevrálgicos" de uma "nova realidade urbana", constituindo-se como *peças-chave* para a caracterização e estruturação futura destas áreas da cidade. De modo natural, as soluções propostas para estas duas estações ultrapassam a condição de "abrigo" que caracteriza a maioria das outras estações, assumindo-se claramente como pontos de referência e de produção de "sentido urbano".

Nestes dois casos, concretamente no caso da "Estação do Parque da Maia", os volumes "construídos" impõem-se como "arquitecturas urbanas", manifestando, a partir dos princípios de desenho em que assentam (implantação, escala, linguagem, etc.), uma vontade clara de impor uma ordem urbana e arquitectónica que ultrapassa o *desenho de chão*, num território onde as infra-estruturas se impuseram sempre a qualquer "ordem construída pela arquitectura".

Mas para além da dimensão simbólica e formal, a importância destas estações expressa-se complementarmente na escolha da sua localização. No caso da estação da "Zona Industrial", a escolha do local para a sua implantação fixa, sem surpresa, um importante ponto de articulação entre o novo viaduto de Brandinhães e a Avenida Sá Carneiro, que estrutura o sector industrial. Já a opção da localização da "Estação do Parque" espelha a dimensão estratégica que o projecto do Metro adquiriu na reflexão sobre o desenvolvimento do sector sul e poente da cidade.

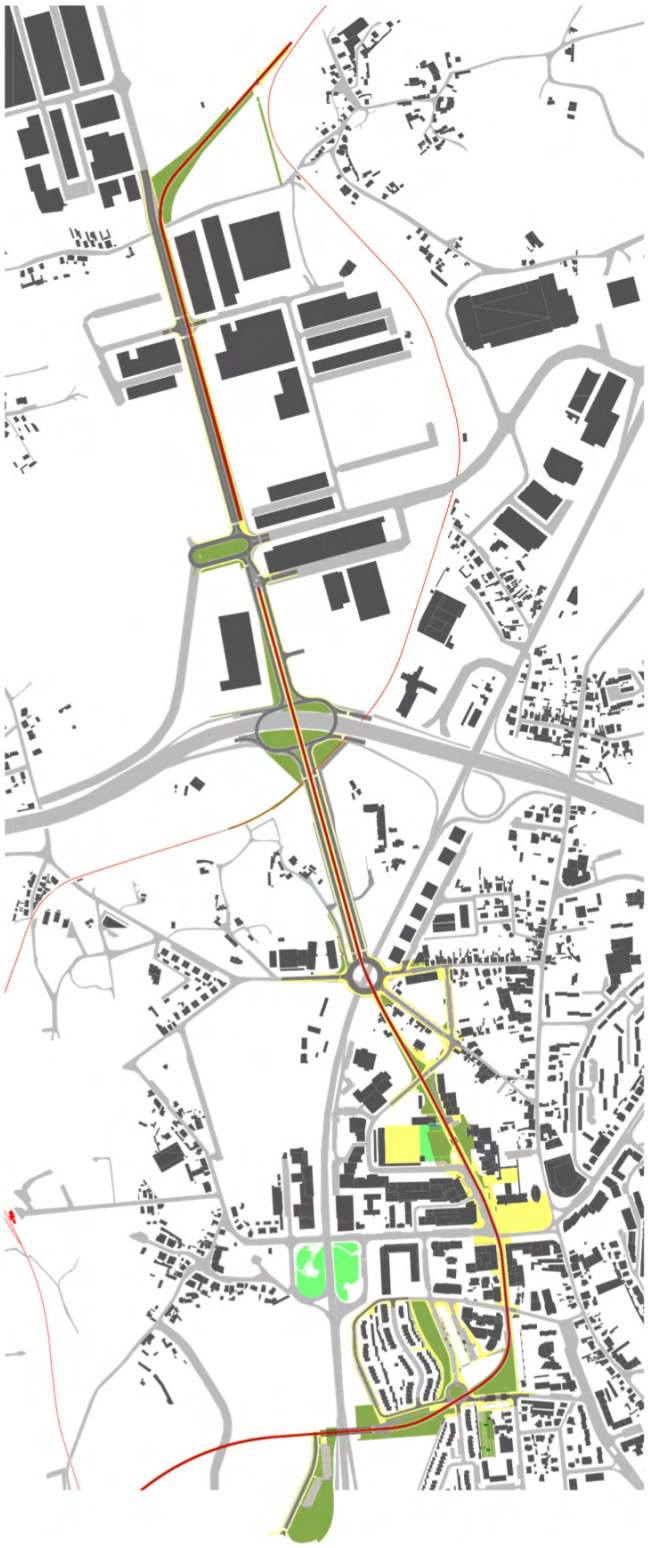
A localização da "Estação do Parque", que, como referimos atrás, será no futuro um ponto de cruzamento com a linha D, constitui, quanto a nós, um exemplo claro da importância da infra-estrutura do Metro enquanto *instrumento* para a reformulação e estruturação futura da cidade da Maia. Como refere João Álvaro Rocha, a estação constitui uma busca de sentido para um território "(...) *que se tem construído pela simples acumulação de elementos*, *sem qualquer hierarquia e onde qualquer estratégia de desenho está ausente*"[43].

[42] Refira-se que a expansão da rede do Metro do Porto prevê, para além da expansão da linha C até à Trofa, a expansão da linha D, que, a partir do Hospital de S. João, se ligará à Estação do Parque, passando por Águas Santas, Pedrouços, Ermesinde, Milheirós e Nogueira da Maia.

[43] João Álvaro Rocha, "Um viaduto não é uma ponte", in *A arquitectura do Metro, obras e projectos na Área Metropolitana do Porto* (Fátima Fernandes, Michele Cannatà ed.), Porto: Civilização, 2006, p. 125.



EDIFICADO E ESPAÇOS PÚBLICOS ANTES DA INTERVENÇÃO



EDIFICADO E ESPAÇOS PÚBLICOS DEPOIS DA INTERVENÇÃO

INSERÇÃO URBANA . ZONA CENTRAL DA MAIA

PRINCIPAIS ESPAÇOS PÚBLICOS ANTERIORES À INTERVENÇÃO

ANTIGO CANAL FERROVIÁRIO

CANAL DO METRO

N

DES. 29 ESC. 1 / 15 000

A sua implantação e materialização como "edifício - ponte" e como "percurso" sobre a EN 14 (ao não optar por uma implantação do lado nascente ou poente desta via) revela, desde logo, a firme intenção de estimular a relação entre os dois lados da EN 14, prevista que está a ocupação futura da zona poente (fundamentalmente com usos residenciais), tendo-se entretanto construído um parque público a nascente)[44].

O princípio da intervenção do Metro neste sector sul propõe uma reflexão sobre os "limites do urbano" e sobre a materialização dos mesmos (limites) numa condição de cidade mais aberta, instável e de certo modo ambígua. Como de resto o autor do projecto refere, a estação constitui e incorpora esta condição de limite: "(…) a *estação é o próprio viaduto (…) espaço de transição (…) onde a redução ao essencial era um dos pressupostos do Projecto* (...)", pelo que a sua imagem se "*reduz à sua própria estrutura*"[45], manifestando o projecto simultaneamente a vontade implícita de se constituir como uma referência geográfica, na medida em que assume o papel de "porta" (para quem circula na EN 14) ou de ponte (para quem circula de Metro).
Neste caso, a estação-viaduto, ao mesmo tempo que define uma "nova porta sul" da cidade, propõe uma (nova) escala, afirmando-a como um elemento capaz de desenhar cidade e território.

A inserção urbana entre a Estação de Mandim e a Estação do Parque da Maia

A caracterização arquitectónica da intervenção do Metro ao longo da zona central da Maia apenas reforça, dá coerência e sentido ao entendimento estratégico que, como referimos, é atribuído ao conjunto da intervenção e especialmente aos seus pontos extremos. A inserção urbana deste tramo procura fundamentalmente organizar um percurso imprimindo uma noção de continuidade, não anulando, porém, as diferentes qualidades e escalas e usos que constroem os sectores urbanos atravessados. Neste sentido, pode dizer-se que a inserção urbana ou *projecto de espaços públicos* (incluindo naturalmente o desenho da infra-estrutura) se consubstancia sobretudo na concepção de uma sequência articulada que, relacionando espaços *sobrantes - os espaçamentos* - seja capaz de integrar e permitir a convivência entre sectores urbanos de diferente condição e natureza[46]. O seu desenho orienta-se por um princípio capaz de

[44] Devemos também salientar que o projecto da "*Estação do Parque*" (e respectiva localização) se desenvolvem com o pressuposto de que no futuro, com o enterramento da EN14, os dois lados que esta estrada actualmente divide se possam unir através de um *contínuo verde*.
[45] João Álvaro Rocha, "Um viaduto não é uma ponte" in *A arquitectura do Metro, obras e projectos na Área Metropolitana do Porto* (Fátima Fernandes, Michele Cannatà ed.), Porto, Civilização, 2006, p. 125.
[46] João Álvaro Rocha, numa alusão à montagem cinematográfica, associa o projecto das inserções urbanas na Maia à construção de *frames*, entendendo esta técnica como aquela que permite organizar um percurso feito de múltiplas circunstâncias, que é necessário organizar de forma sequencial, estimulando os sentidos, com o objectivo de preparar o utente para as diferentes realidades que vai encontrar. Esta ideia foi referida em conversa tida com o arquitecto João Álvaro Rocha em Setembro de 2008.



INSERÇÃO URBANA DO METRO NA ZONA CENTRAL DA MAIA . SECTOR NORTE . PLANTA DE CONJUNTO

ZONAS AJARDINADAS

PASSEIOS . CUBO

RUAS . CUBO / ASFALTO

PASSEIOS LAJEADO DE GRANITO

CANAL DO METRO / ESTAÇÃO

N

DES. 30 ESC. 1 / 7 500

estabelecer, através dos espaços onde actua, uma hierarquia, uma forma e um sentido de uso, procurando que esses vazios sobrantes se tornem significantes.

A Avenida Sá Carneiro, localizada na Zona Industrial, a norte, caracteriza-se pela afirmação de um tipo formal preciso e identificável de espaço público - uma avenida - claramente (re)definida a partir do canal do Metro (tratado como "tapete verde"), com passeios laterais largos, estacionamento e arborização. Esta caracterização reforça a sua identidade e a sua (nova) vocação ordenadora, permitindo-lhe constituir-se como um elemento de referência para o território envolvente.

Neste sentido, esta intervenção, permitirá a configuração de uma potencial "centralidade linear" que, a médio ou longo prazo, duplicará a escala do actual núcleo urbano, afirmando-se a estação de Mandim - uma clareira no meio de um eucaliptal - como um ponto de referência importante para a fixação deste novo limite, que é também denunciada pela inequívoca intenção de articulação com a malha industrial circundante, visível na requalificação de alguns arruamentos e na criação de outros, sobretudo em torno desta estação.

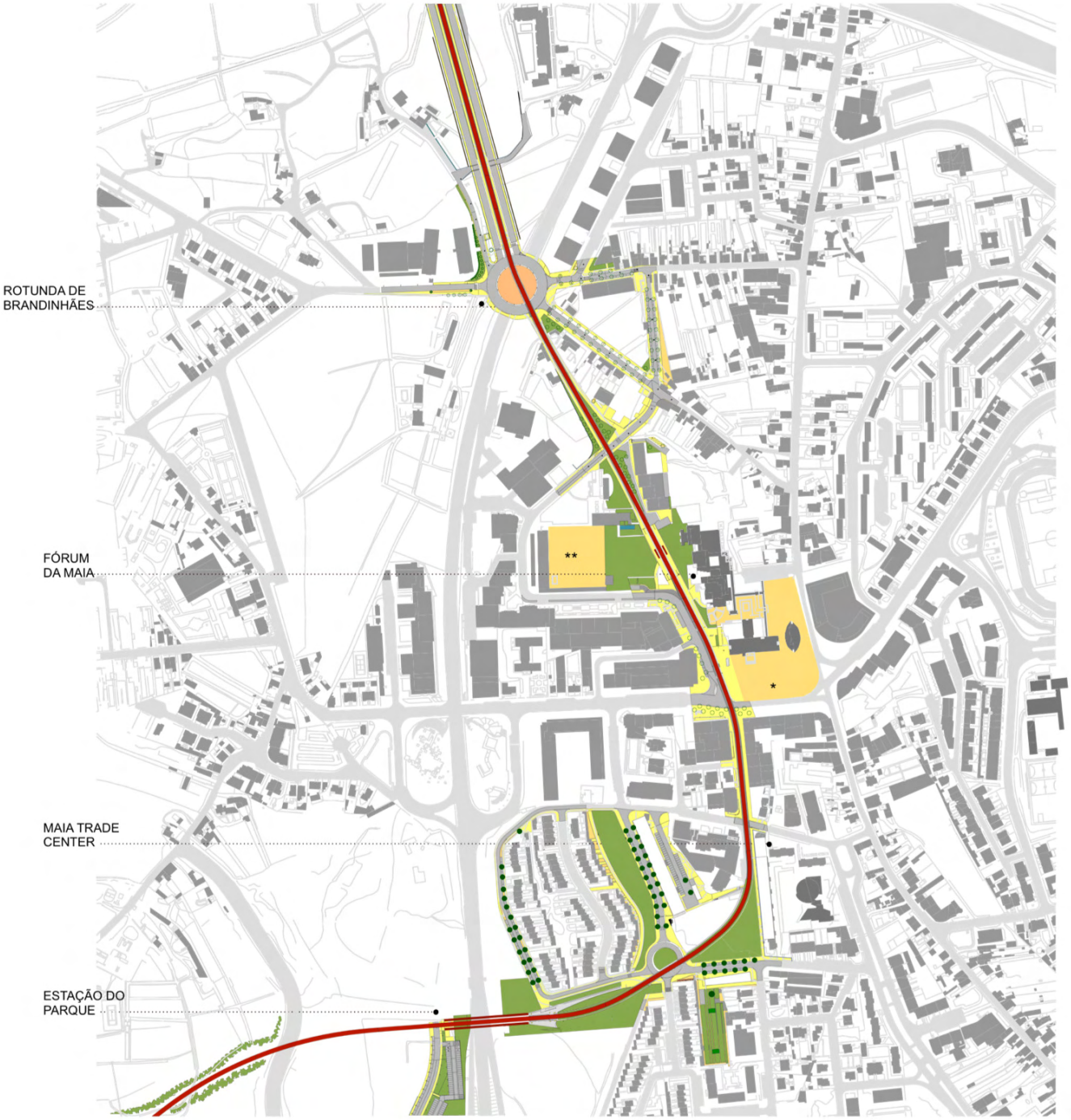
Este eixo urbano requalificado é rematado a sul pela estação da Zona Industrial que, enterrada relativamente à Avenida, estabelece por sua vez, a norte, o arranque de um extenso e marcante tramo em viaduto, que se encontra ancorado a sul na Rotunda de Brandinhães.

Devemos ainda destacar, no tratamento deste conjunto (constituído pela Rotunda de Brandinhães, pelo viaduto e pela Estação da Zona Industrial), a importância da afirmação de uma potente lógica construtiva, que confere aos elementos projectados (composto sobretudo por pórticos de carácter infra-estrutural) a legibilidade necessária com vista à estruturação e caracterização futura deste sector da cidade. Por fim, devemos salientar a importância que neste caso assume o tratamento paisagístico, designadamente na caracterização das articulações do novo viaduto com infra-estruturas viárias pré-existentes (como é o caso da A 41/IC 24).

A intervenção do Metro na Zona Central da Maia[47] assume contornos distintos das anteriormente descritas que, como vimos, se conceberam à luz de uma dimensão mais estratégica ou, se quisermos, ordenadora da infra-estrutura como principal factor da futura caracterização e estruturação do espaço público.

No caso da Zona Central da Maia, a inserção urbana centra-se na *requalificação e resignificação* dos seus espaços públicos abertos. Neste contexto, a intervenção visa sobretudo conferir uma escala, dimensão cívica e a urbanidade possíveis, a uma área da cidade relativamente mal consolidada e pouco qualificada, quer do ponto de vista morfológico, quer do ponto de vista da hierarquia, usos, legibilidade e articulação dos seus espaços públicos.

[47] A intervenção realizada na Zona Central da Maia foi projectada pelo arquitecto Eduardo Souto de Moura (entre a Estação do Fórum, incluindo a norte o tramo correspondente ao Parque Central e a Rua Dr. Carlos Felgueiras), sendo a restante intervenção da autoria do arquitecto João Álvaro Rocha.



INSERÇÃO URBANA DO METRO NA ZONA CENTRAL DA MAIA . SECTOR SUL . PLANTA DE CONJUNTO

ZONAS AJARDINADAS

RUAS . CUBO / ASFALTO

PASSEIOS LAGEADO DE GRANITO

PASSEIOS . CUBO

ESPAÇOS PÚBLICOS PRÉ-EXISTENTES (* PRAÇA DO MUNICÍPIO ** PARQUE CENTRAL)

CANAL DO METRO / ESTAÇÃO

N

DES. 31 ESC. 1 / 7 500

O princípio da intervenção do Metro no *Centro da Maia,* à semelhança de outras operações de requalificação urbana em áreas com alguma *vitalidade* (onde podemos encontrar uma mistura de usos e a presença de espaços cívicos e equipamentos) é sobretudo elucidativa da vocação reparadora que - ao nível do *redesenho do chão* - uma intervenção desta natureza pode ter sobre o espaço público em contextos urbanos descaracterizados e desqualificados do ponto de vista urbanístico e arquitectónico[48].

Ao contrário do que sucede em outras situações, como, por exemplo, na Senhora da Hora (em Matosinhos), onde a intervenção se realiza em zonas onde o uso dominante é a habitação, estamos, no caso da Maia, perante uma intervenção que pretende reforçar ou tornar evidente a dimensão cívica e de uso colectivo, a partir da integração dos seus espaços públicos mais importantes e representativos (Praça do Município, Fórum, Parque Central).

A inserção urbana na Zona Central da Maia reforça a presença da Praça do Município (que havia sido objecto de uma intervenção anterior, da responsabilidade de Eduardo Souto de Moura) como núcleo central da cidade (que historicamente, como é sabido, decorre do ponto de cruzamento das duas estradas nacionais), procurando reconfigurar o percurso urbano que liga o fórum e o Parque Central, a norte, com a "Estação do Parque", a sul (e que pode, a prazo, estender-se para norte, no sentido de uma articulação mais consistente com a Rotunda da Brandinhães e com a restante intervenção anteriormente descrita).

Nesta estratégia, é dada especial atenção ao espaço público enquanto "vazio" qualificador e *vertebrador*, onde a infra-estrutura do Metro se assume como o elemento que (re)ordena e (re)qualifica o referido percurso, criando um *sistema espacial contínuo* que interliga os principais equipamentos e espaços públicos atrás referidos.

Este novo *sistema espacial*, deve a sua vocação articuladora e legibilidade sobretudo ao redesenho do traçado viário, ao redimensionamento dos passeios (integrados no tratamento dado ao canal do Metro) e à utilização de materiais de revestimento, que conferem ao espaço urbano uma leitura de continuidade, uma nova hierarquia, uma escala e uma dignidade previamente inexistentes. Estes elementos potenciam assim a sua vocação de espaço de uso colectivo, reforçados pela presença de comércio que permite, ao longo do *canal* requalificado, várias articulações importantes com os espaços adjacentes.

Devemos ainda salientar que este *novo sistema linear de espaço público*, poderá constituir-se, a médio prazo, como o elemento de referência para a criação de uma nova frente urbana (sobretudo no sector a norte do Parque Central), como pode também potenciar a criação de novos percursos pedonais, resultantes quer da revitalização de interiores de quarteirão existentes, quer da articulação com outros espaços ou equipamentos públicos secundários, que se encontram actualmente à ilharga ou de "costas voltadas" para o espaço público requalificado

[48] Tal como pudemos também apreciar na análise ao caso da requalificação da área Central do Cacém.



Fig. 353. Intervenção na Rua Padre António (Fórum)



Fig. 354. Rua Dr. Carlos Felgueiras



Fig. 355. Rua Dr. Carlos Felgueiras



Fig. 356. Estação do Parque



Fig. 357. Estação do Parque



Fig. 358. Estação do Parque

(como é o caso do Fórum da Maia[49])

O último tramo deste *conjunto articulado* que a intervenção do Metro na Maia procura consubstanciar, diz respeito à ligação entre o edifício do "Maia Trade Center" e a "Estação do Parque" que, por sua vez, marca a fronteira entre um percurso com características morfológicas, escalas e usos mais urbanos e uma área mais indefinida, de transição.

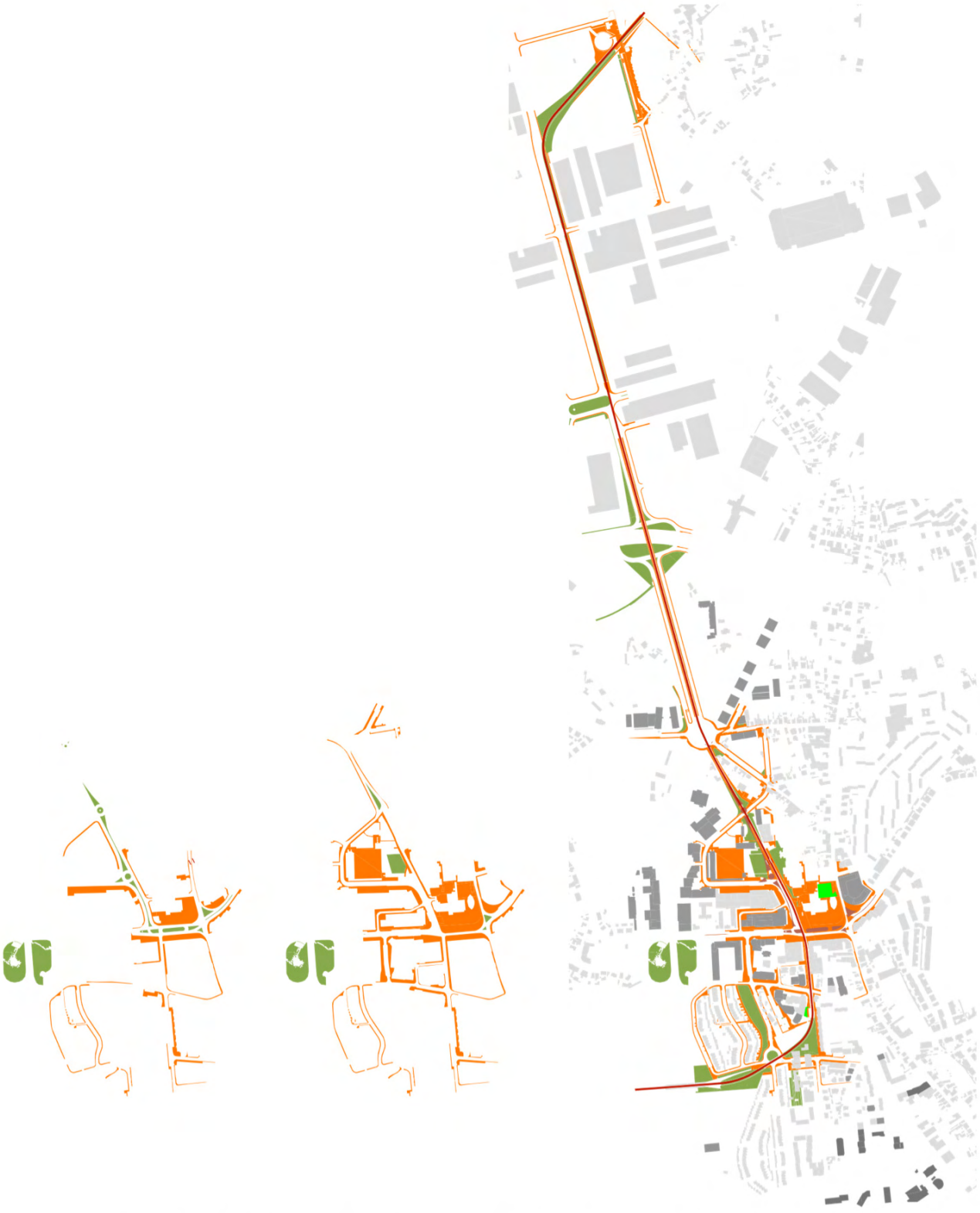
Tratou-se, neste caso, sobretudo de resolver um "espaço sobrante" da cidade (a sul), que é reconfigurado no sentido de permitir a integração de um novo traçado viário e de partes de cidade morfologicamente distintas. Este problema resolve-se a partir da concepção de um espaço de *natureza* e *escala mais paisagística,* criando percursos pedonais que ajudam a organizar e a consolidar este sector da cidade, onde se destaca, do lado norte da linha do Metro, um jardim de carácter linear, que procura articular um conjunto relativamente indiferenciado de edifícios de habitação, fundindo-se a sul (através de um tratamento de taludes) com o maciço arbóreo pré-existente (entretanto convertido em parque urbano, como atrás referimos).

A proposta para este limite sul da intervenção do Metro completa-se com a integração no conjunto projectado do "edifício" da "Estação do Parque" e pela "base" que a sustenta do lado nascente. Estes elementos adquirem um especial destaque, ao funcionarem neste caso, tal como já atrás referimos, como um importante ponto de referência no contexto do desenvolvimento futuro da cidade para sul e poente.

A solução de *ponte-viaduto* proposta para "Estação do Parque" pressupõe uma caracterização arquitectónica e urbanística precisa e significante para o espaço público; simbolizando, como referimos, o novo limite sul da cidade, demarcando simultaneamente uma fronteira importante num território onde as diferenças entre o urbano e o rural são por vezes difíceis de determinar.

O desenho do conjunto viaduto-estação (que o autor faz questão em distinguir do ponto de vista construtivo, entre o *tabuleiro* que constitui a peça de base e o *acessório* que é a estação), confirma de resto a sua importância na caracterização do espaço público envolvente. Este facto é visível na diferente expressão formal e construtiva que a estação assume de cada um dos lados (mais aberta e desmaterializada a poente e mais topográfica e tectónica a nascente,

[49] A articulação da intervenção do Metro com a Praça do Município (principal referência deste novo *percurso cívico*), para além de permitir o reforço do seu limite poente, resolve de forma mais clara a sua articulação com a Avenida Visconde de Barreiros e estabelece uma continuidade importante para sul da Rua Dr. Carlos Felgueiras. Note-se ainda a importância que adquire no contexto da intervenção, o *tramo nascente da* Rua Dr. Carlos Felgueiras (entre as ruas Dr. Augusto Martins e António Oliveira Braga), quer pela presença do novo edifício do *Maia Trade Center*, quer pela largura generosa do passeio, quer ainda pela presença de arborização e dos elementos de iluminação, que reforçam o seu carácter linear, e de principal elemento de articulação com a Via Periférica da Maia, a sul (e que adquire uma importância suplementar pela existência de alguns equipamentos, como, por exemplo, o edifício da GNR). No tramo entre a Praça do Município e a Rotunda de Brandinhães importa referir que a intervenção do Metro "permitiu criar" um novo acesso ao Fórum da Maia a partir da Rua Padre António, motivando ainda a instalação neste tramo urbano requalificado de um Pólo de Serviços a norte do Fórum.



ESPAÇOS PÚBLICOS TRATADOS 1984 ESPAÇOS PÚBLICOS TRATADOS 2002 ESPAÇOS PÚBLICOS TRATADOS 2007

ESPAÇOS PÚBLICOS TRATADOS . ZONA CENTRAL DA MAIA

ESPAÇOS VERDES TRATADOS

ESPAÇOS PEDONAIS

CANAL DO METRO

N

DES. 32 ESC. 1 / 15 000

reforçando assim a natureza mais urbana do espaço que a "recebe"), mas também, ou sobretudo, na forma como do lado nascente a plataforma resolve o encontro com a cidade e com a sequência de percursos que a intervenção do Metro permitiu criar.

Se o desenho da plataforma que "recebe" a estação a nascente, deliberadamente maciço, lhe permite uma sólida ancoragem, parece igualmente evidente a intenção de restituir uma forma ao vale que remata o espaço aberto (a sul) e o respectivo percurso de aproximação mais pausado que se desenvolve, no sentido de preparar (do lado nascente) a chegada à estação.

A aproximação à estação pelo lado nascente, assumindo a dimensão de ponte e o sentido de percurso de ligação entre o *urbano* e o *rural*, confirma assim (tal como para quem o atravessa no sentido norte-sul) a vontade explícita de conferir à *ponte-viaduto* uma "carga semântica" e o "sentido icónico e metafórico" de *porta*, claramente reforçada pela linguagem que utiliza (do ferro e do vidro).

Considerações finais

Será forçoso reconhecer que os projectos de inserção urbana, sobretudo aqueles concluídos mais recentemente e desenvolvidos em contextos menos consolidados, não permitem ainda a realização de um balanço suficientemente sustentado, mas apenas uma avaliação parcial e provisória. Julgamos, no entanto, que no seu conjunto (e tendo em conta concretamente os exemplos apresentados na Maia), a intervenção do Metro na Área Metropolitana do Porto demonstra desde logo, muito claramente, não apenas a *aptidão* desta rede de mobilidade se constituir como um sistema capaz de conferir (do ponto de vista estratégico e funcional) algum "equilíbrio territorial" a uma *estrutura* metropolitana *policêntrica* e *dispersa*, como sobretudo revela um grande potencial de transformação e de requalificação dos espaços urbanos atravessados.

Estas haviam sido também, como observámos antes (a propósito dos precedentes europeus), as principais consequências que projectos como os de Estrasburgo, Nantes, Bordéus ou Lyon tinham produzido, aquando da implementação das suas linhas de Metro de superfície. Tal como nestes casos, o projecto do Metro do Porto, a partir de um projecto e de um entendimento mais global da cidade, foi também capaz de superar as lógicas sectoriais e as abordagens estritamente técnicas na concretização de uma infra-estrutura de cariz essencialmente funcional, potenciando uma significativa transformação urbana.

Porventura, a grande diferença que se pode detectar entre o caso do Metro do Porto e os exemplos semelhantes no contexto europeu está, por um lado, na envergadura no projecto (a dimensão do conjunto das linhas da primeira fase - 70 km de linha, 69 estações - é claramente superior à dos exemplos referidos), e está, por outro, na "flexibilidade" do sistema adoptado (que se desenvolve em linha férrea, em túnel e à superfície), que se pode ver reflectido na diversidade de situações que o traçado do Metro encontra à sua passagem.

Consequentemente, e esta constituirá uma diferença decisiva, estamos, no caso do Metro do

Porto, perante um projecto mais ambicioso quanto à dimensão e capacidade de transformação do espaço urbano e do território. Este facto, a nosso ver, confere (no que à expressão arquitectónica e urbanística diz respeito) uma caracterização e uma estrutura mais coerente e articulada ao conjunto das linhas onde, na maioria dos casos, os aspectos funcionais se transformam em oportunidades para corrigir situações carentes de qualidade urbana ou claramente degradadas. Como refere Eduardo Souto de Moura, "(...) *com o desenvolvimento do trabalho, algo que poderia parecer um obstáculo, um sistema fechado e incómodo, veio a transformar-se num factor de redesenho da cidade.*"[50], potenciando uma profunda transformação do espaço urbano, consubstanciado no que se designou por transformação de "*fachada a fachada*".

Assim sendo, não apenas se consegue encontrar uma coerência e um equilíbrio de desenho entre as estações enterradas e as linhas à superfície, como a caracterização geral dos espaços reconfigurados à superfície, se percebe como fazendo parte de uma estratégia comum e global de intervenção na cidade.

Para além deste entendimento global que o projecto do Metro ambiciona ter, deve igualmente salientar-se a capacidade que a intervenção demonstrou, de se integrar nos principais projectos urbanos realizados ou previstos para a cidade, o que apenas vem reforçar a importância estratégica do projecto e o papel que ele pode ter no desenvolvimento futuro da AMP[51].

A inserção urbana como base de uma transformação urbana consistente

Entendemos assim que o tema de fundo - a preocupação sistemática com a "inserção urbana" da infra-estrutura e com o tratamento de "fachada a fachada" - nos diferentes contextos e escalas, constitui a novidade, ou, se quisermos, o "avanço" (em grande parte metodológico) que a intervenção do Metro do Porto proporciona. Este avanço traduz-se essencialmente no modo como se compatibiliza e articula a natureza por regra "predatória" e "adversa" da infra-estrutura, com os espaços e com os lugares que atravessa. Em certa medida, esta preocupação permite resgatar o papel da infra-estrutura ("domesticada") como instrumento fundamental de estruturação do espaço público, sobretudo na cidade alargada, já que, ao propor um desenho de conjunto para a infra-estrutura, a cidade e o território, se constitui como uma resposta concreta e conciliadora, a uma nova realidade urbana, mais fragmentada e difusa.

Como diria Eduardo Souto de Moura, a herança fundamental do projecto do Metro poderá resumir-se às "(...) *pequenas alterações de cotas de ruas, aos reajustes de concordância de*

[50] Eduardo Souto de Moura, *A arquitectura do Metro, obras e projectos na Área Metropolitana do Porto* (Fátima Fernandes, Michele Cannatà ed.), Porto, Civilização, 2006, p. 31.

[51] Referimo-nos não apenas àqueles que se desenvolveram na cidade do Porto (especificamente a projectos como os do Aeroporto, da Casa da Música, do Plano das Antas e Vale de Campanhã), como também dos projectos e planos de menor dimensão que os diferentes municípios tinham. No caso da Baixa do Porto, é evidente a importância e o efeito de complementaridade que foi conseguido com as obras realizadas pela Porto 2001.

guias, pavimentos, à criação de jardins, à plantação de árvores, à introdução de iluminação e mobiliário urbano que o metro de superfície sugere e que a cidade precisa e não podemos adiar (...)"[52].

Se atendermos que nos encontramos num período em que se torna efectivamente difícil implementar estratégias de planeamento e de projecto urbano coerentes e unitárias, projectos como os do Metro do Porto, ao não se submeterem a lógicas de *desenho total*, assumem uma importância excepcional. Estaremos, de certo modo, perante um tipo de resposta mais próximo ao da *acupunctura urbana*, desencadeando, como refere Ana Vaz Milheiro, uma *operação "urbana tentacular"*[53] que, articulando de modo hierarquizado fragmentos urbanos, define um sistema espacial capaz de introduzir uma pauta de leitura e de referência na cidade.

Nesta medida, pode dizer-se que se aproveitam claramente os benefícios que normalmente se associam à implementação ou reconversão da infra-estrutura (e que se traduzem na possibilidade de redesenho de partes da cidade e do território, já que envolve, em muitos casos, movimentos de terras, redefinição de acessos, expropriações, etc.) que, ao actuar como uma *segunda natureza*, é capaz de polarizar actividades ao seu redor e de organizar, à escala do território e da cidade, o espaço urbano que atravessa[54].

Deste ponto de vista, o projecto do Metro do Porto revela não apenas a capacidade de se constituir como um sistema de mobilidade mais equitativo (que, ao abranger a realidade territorial, cumprindo a sua função infra-estrutural, permite alargar a rede de oportunidades), como constrói simultaneamente uma continuidade física e espacial legível.

Ao contrário de muitas infra-estruturas (como algumas estradas nacionais e parte do sistema viário secundário que ligam também a AMP), a construção e afirmação de um sistema espacial articulado (coerente e contínuo) ligado ao transporte colectivo, permite construir relações (mais) ricas e articuladas entre os diferentes tipos de urbanização e usos do território, na maioria das vezes dispostos de forma incongruente e dispersa. Como nos permite identificar em alguns tramos da linha do Metro, a consolidação e afirmação de áreas canal, itinerários reconhecíveis como eixos principais na organização futura da AMP.

O desenho comum e a lógica construtiva como principais factores de legibilidade do espaço público

Recorrendo a elementos de "urbanização" dotados de racionalidade técnica e construtiva, com o objectivo de alcançar soluções/regras comuns, generalizáveis e a estabilidade formal no *desenho*

[52] Eduardo Souto de Moura, *A arquitectura do Metro, obras e projectos na Área Metropolitana do Porto*, (Fátima Fernandes, Michele Cannatà ed.), Porto, Civilização, 2006, p. 31.
[53] Ana Vaz Milheiro,"Por qué construímos", *Quaderns d´arquitectura i urbanisme* Nº 252 (2006), p. 73.
[54] Um exemplo pontual, mas significativo da importância deste *efeito canal*, pode ser observado, por exemplo, na Senhora da Hora, onde recentemente se construiu a Clínica CUF, cuja implantação e definição volumétrica se guiaram pelo traçado definido pelo canal do Metro.

do espaço público (integrado no sistema infra-estrutural), a intervenção do Metro do Porto permite também *construir uma qualidade* que se *difunde* através de uma repetição sistemática dos *elementos standard* e o uso de materiais nobres (pensados para um uso intenso, e para perdurarem no tempo) segundo uma síntese coerente e essencial.

A materialização dos *projectos do Metro*, ao basear-se de forma muito directa da lógica de suporte (e por isso construtiva) que a própria infra-estrutura supõe, tem, a nosso ver, a virtude de introduzir na cidade e no território ("sem contemplações subjectivas"[55], como diria Eduardo Souto de Moura) um *léxico* e princípios de desenho do espaço público (por norma) "sóbrios" e "coerentes".

A intervenção sobre o espaço público, desenhando sobretudo *chão*, estabelece assim princípios e *metodologias de actuação* na cidade que visam essencialmente articular e estabelecer continuidade(s)**,** onde os problemas se resolvem por regra de *forma pragmática*, tomando sempre como base fundamental de decisão e actuação critérios técnicos, urbanísticos, arquitectónicos e construtivos, a partir de procedimentos que nos reenviam a uma ordem comum e reconhecível.

A imagem de unidade e a solidez (*em suma a qualidade geral*) demonstrada na construção da primeira fase do Metro remete-nos assim para uma caracterização precisa e significante dos espaços públicos onde, a nosso ver, reside em grande medida a manifestação da beleza e consistência urbana do projecto.

Deste ponto de vista, é nas áreas menos consolidadas, mais indefinidas e descaracterizadas, onde julgamos que a intervenção do Metro deixa as marcas mais profundas; já que é aqui que os elementos que caracterizam o espaço (público) urbano requalificado, actuando como componentes *primários* e ordenadores da urbanização, conferem a estrutura e o nível de urbanidade de que estas áreas carecem[56].

A reivindicação do projecto e da autonomia disciplinar da arquitectura na construção do espaço público

Da análise do conjunto das intervenções que o projecto do Metro concretizou, e como atrás referimos, mesmo sem ser ainda possível detectar, em toda a extensão, as transformações que este projecto produzirá, julgamos poder tirar uma ilação: as cidades que constituem a Área Metropolitana do Porto, e a área metropolitana no seu conjunto, sofreram com as intervenções do Metro, a mais profunda transformação das últimas décadas.

Não poderemos daqui inferir que a intencionalidade e a força demonstrada com o projecto, pressupõem a radicalidade de gestos como o *rasgamento* da Avenida da Boavista, iniciado no

[55] Eduardo Souto de Moura, "O Metro e a cidade", *A arquitectura do Metro, obras e projectos na Área Metropolitana do Porto*, (Fátima Fernandes, Michele Cannatà ed.), Porto, Civilização, 2006, p. 15.

[56] Embora reconheçamos, em algumas situações, designadamente em contextos claramente rurais, algum *excesso de desenho* que se traduz em algumas opções formais e na escolha de materiais.

século XIX, ou como a intervenção dos Almadas no século XVIII. A radicalidade e a inovação devem-se mais (ou sobretudo) à intencionalidade e inteligência com que o projecto recoloca a prática e o saber disciplinar da arquitectura, numa posição privilegiada na orientação dos processos de construção/desenho da cidade e do território, cada vez mais fragmentado e diluído do ponto de vista técnico, político e económico.

O *projecto (do espaço público)*, considerado hoje por muitos "desnecessário" e "impossível", recupera assim no projecto do Metro do Porto uma legitimidade e autonomia, que nos permite salientar o importante papel do arquitecto na gestão das decisões relativas ao espaço público[57].

O nosso argumento não se pretende esgotar na reivindicação para a disciplina da arquitectura de uma autonomia (por vezes, de facto, necessária) nos processos de intervenção e construção da cidade. Sabemos que no passado, designadamente no século XIX, este papel não foi exclusivo do arquitecto e que engenheiros e paisagistas foram as figuras tutelares em processos de expansão e reconfiguração da cidade e dos seus espaços urbanos. Pretendemos sobretudo sublinhar a necessidade de *dotar o* projecto de uma *paternidade, capaz de centralizar* as decisões, com vista à constituição de uma *síntese coerente* que na maioria dos casos a disciplina da arquitectura está em melhores condições de realizar (ultrapassando a frequente visão funcionalista do *projecto urbano,* como um somatório de projectos técnicos).

Neste sentido, o exemplo do Metro do Porto recoloca o *projecto (do espaço público)* como instrumento central na gestão das decisões e no processo de construção da cidade, e não como um mero exercício de concepção ou desenho de um vazio ou como resposta a um programa de usos ou conjunto de necessidades. Demonstra a necessidade de afirmação disciplinar da arquitectura na construção do espaço público, no sentido de se recuperar uma *cultura do projecto* para a cidade, fundada numa visão mais unitária e articulada do espaço urbano, capaz de devolver ao espaço público algumas das características, que podemos associar a uma forma de *pensar* e *construir* o espaço urbano que se manteve até meados do século XX: simplicidade e eficácia no desenho dos seus componentes primários; sobriedade na definição dos materiais; regularidade nas opções formais e técnicas (independentemente dos contextos e das escalas de trabalho[58]), e, não menos importante, naturalmente, a coordenação dos restantes actores

[57] Ao contrário de muitas experiências recentes onde a *pulverização disciplinar* fez oscilar o espaço público projectado entre a excessiva racionalidade técnica ou funcionalização espacial e um exercício de mera retórica formalista), o projecto do Metro do Porto marca assim um "ponto de viragem", onde a arquitectura se assume como a disciplina de síntese por excelência: *"nós fomos assim tomando conta do processo, e há um momento em que é o próprio arquitecto que desenha e até implanta a catenária, a drenagem e faz tudo."* (José Bernardo Távora entrevistado por Frederico Vieira, *Arquitectura andante: as arquitecturas do Metro do Porto*, Prova final de licenciatura em Arquitectura (FAUP, 2009), p. 18.

[58] Como observa Paulo Varela Gomes, a "*afirmação da autonomia da prática disciplinar",* enquanto característica comum a toda a obra construída de Eduardo Souto de Moura, que se expressa na defesa do *partido da técnica* que "*não procura desculpas éticas ou artísticas*", constitui-se também no caso do projecto do Metro como a base para a construção de uma ideia de urbanidade e de uma estética urbana. Paulo Varela Gomes citado por Ana Vaz Milheiro,"Por qué construímos", *Quaderns d´arquitectura i urbanisme,* nº 252, p. 73.

envolvidos na persecução e respeito pelos objectivos traçados.

Por outro lado, embora o projecto do Metro se refira, na sua essência, à concepção de uma infra-estrutura, de um equipamento da cidade, que "suporta movimentos" e que procura resolver a articulação de fluxos de pessoas e de veículos, os resultados obtidos mostram a capacidade de uma intervenção com estas características poder transformar-se num elemento urbano de referência comum que faz já parte da memória colectiva (capaz de regenerar, de articular, de ligar e suportar a complexidade, ao qual as pessoas aderiram). Julgamos por isso fundamental, que os projectos futuros para a cidade não ignorem este processo como um momento de *refundação urbana,* que se pode constituir como uma intervenção muito mais útil, se for compreendida a sua força estruturadora, ou seja, se for capaz de condicionar o desenvolvimento futuro da cidade.



Fig. 359. Maqueta do Estudo Urbanístico de conjunto para a zona Central da Maia (João A. Rocha, 2005)

Vista desde sul



Fig. 360. Maqueta do Estudo Urbanístico de conjunto para a zona Central da Maia (João A. Rocha, 2005)

Vista desde norte

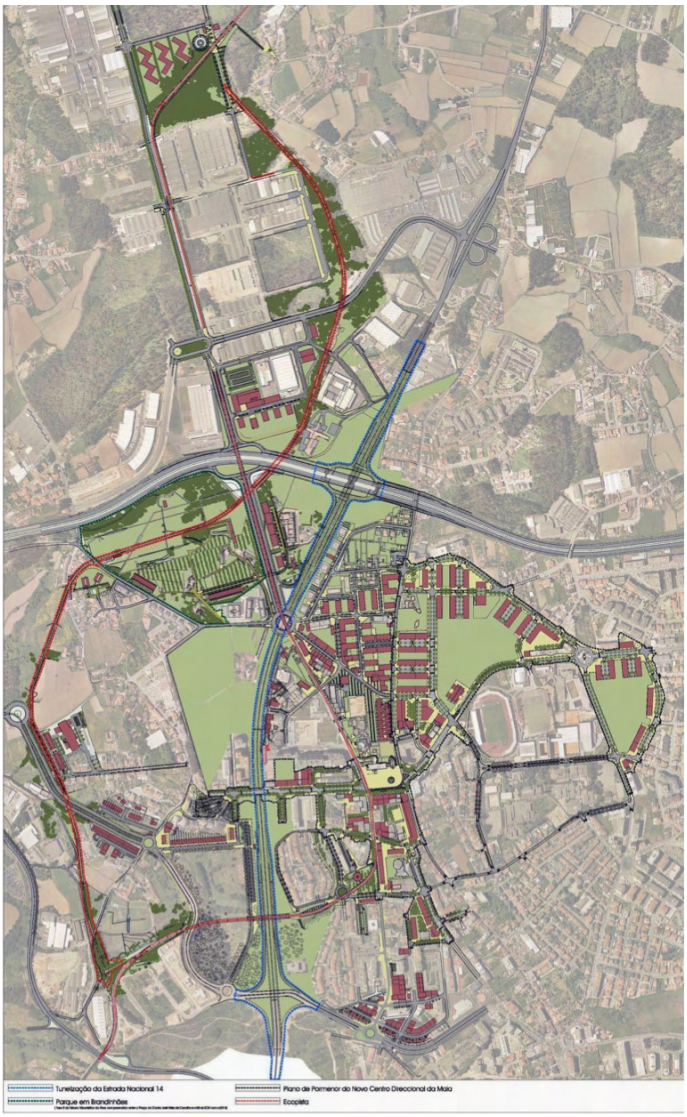


Fig. 361. Estudo Urbanístico para a zona Central da Maia (João Álvaro Rocha, 2004). Planta Geral

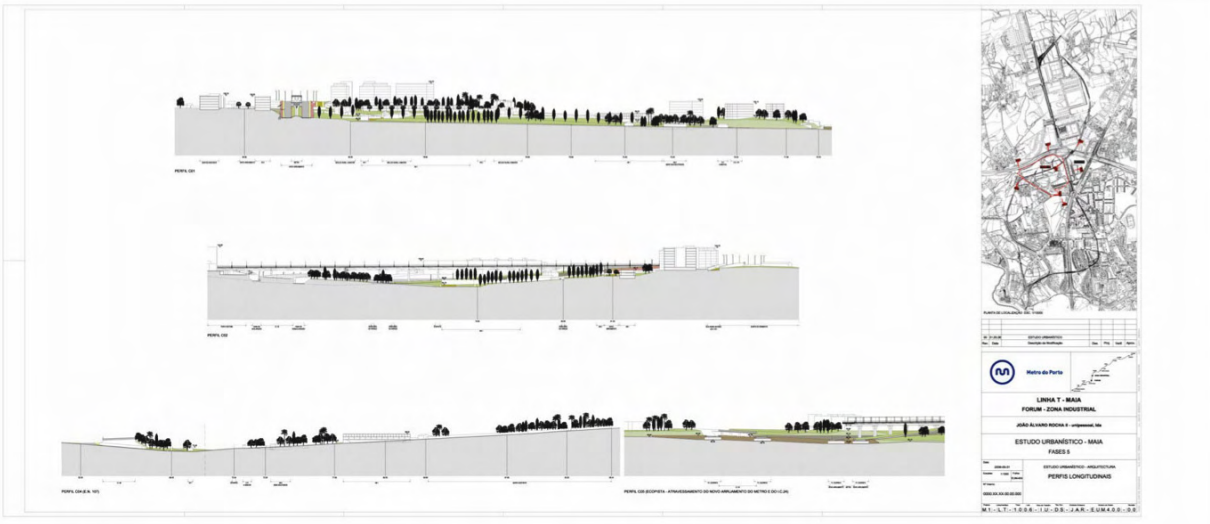


Fig. 362. Inserção urbana *entre o Fórum e a Zona Industrial Central* (João Álvaro Rocha, 2005). Perfis



Fig. 363. Inserção urbana do metro na zona envolvente da Rotunda de Brandinhães (João A. Rocha, 2005)

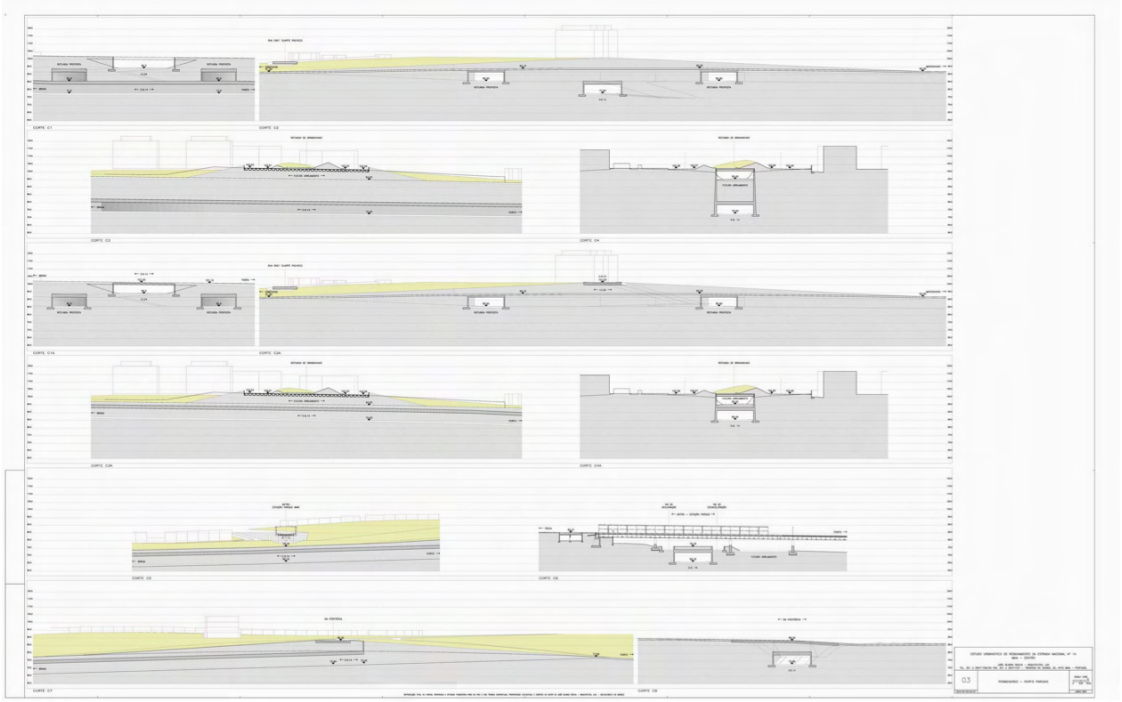


Fig. 364. Estudo Urbanístico para a zona Central da Maia (João Álvaro Rocha, 2005).

Perfis correspondentes ao rebaixamento da EN 14



Fig. 365. Zona Central da Maia. Vista desde sul



Fig. 366. Zona Central da Maia (Parque Central)



Fig. 367. Zona Industrial . Vista desde sul



Fig.368. Zona Central da Maia (Praça do Município)



Fig. 369. Zona Central da Maia. Entrada Sul



Fig. 370. Zona Central da Maia (rotunda de Brandinhães)

Fig. 365 a 370. Fotografias aéreas da Zona Central da Maia após a intervenção

4.5 Projectar o espaço público *como lugar de excepção de escala geográfica*

4.5.1 Enquadramento

Na medida em que a nossa reflexão sobre o espaço público, como se tem vindo a referir, pretende ser abrangente e multi-focalizada relativamente à realidade metropolitana e aos diversos papéis que o espaço público historicamente tem vindo a cumprir, não podemos obviamente deixar de considerar a dimensão social e polarizadora que historicamente caracteriza os principais espaços públicos.

Referimo-nos aos espaços públicos que *coagulam* a vida nas cidades, que estruturam e magnetizam a sua vivência colectiva, ou seja, espaços que no passado se afirmavam como "os lugares da cidade" em que a sociedade se revia, se media, se confrontava e se referenciava.

Verificámos porém (na primeira parte deste estudo) que estes espaços públicos, cujos ideais decorrem da cidade greco-latina (tendo como modelo a Ágora e o Fórum), e muito especialmente da ideia de Pólis (fundada, como vimos, numa concepção articulada da sociedade que se traduzia numa identidade ou consciência colectiva), se revela, no contexto das cidades e sociedades contemporâneas, uma aspiração sem uma tradução efectiva.

O dado fundamental e decisivo é que a evolução do conceito e das formas do espaço público, que alguns autores associam, como vimos, a um processo de erosão ou declínio (mas que preferimos associar a um processo longo, que mais recentemente se caracterizou pela dilatação e especialização crescente dos espaços públicos), nos tem permanentemente obrigado a rever os paradigmas com os quais interpretamos, pensamos ou projectamos estes espaços.

A questão que julgamos pertinente colocar, ao tratar especificamente dos espaços públicos singulares, excepcionais da cidade actual, será pois a de saber a que lugares nos estamos a referir e como se constroem estes espaços fora da "cidade tradicional".

O que os caracteriza e o que os distingue ou aproxima dos lugares públicos característicos da cidade tradicional?

E em que medida são relevantes para o crescimento ou consolidação da cidade futura, nomeadamente como componentes estruturadores de possíveis sistemas de espaço público em contextos urbanos mais *dilatados*?

Referimo-nos portanto aos possíveis espaços de encontro colectivo, cujo papel pode ser comparável ao que algumas ruas, a maioria das praças e outros espaços programados, como jardins e parques, cumpriam na cidade tradicional, correspondendo basicamente aos pontos de concentração e de atracção e do reconhecimento de uma possível identidade colectiva à escala metropolitana.

Na medida em que estamos sobretudo interessados em tratar a noção de *espaço público* enquadrada na sua dimensão de espaço exterior e aberto, capaz de se constituir como presença notável e *memorável* no contexto da cidade, procuraremos evitar a discussão sobre *o colectivo*, o *público* e o privado na consideração dos lugares públicos da cidade actual (e não porque

neguemos a importância de alguns destes espaços - estações de metro, de caminho-de-ferro, museus, estádios - como elementos vitais e complementares na estruturação e vivência metropolitana, como defende, entre outros, Manuel de Solà-Morales).

Os espaços públicos de excepção no contexto da cidade contemporânea: o paradigma do espaço público como *espaço aberto*

Tomando em linha de conta a dificuldade em identificar e considerar no contexto sócio-cultural actual os anseios, os valores e uma identidade comum, capazes de representar as actuais sociedades urbanas, o significado colectivo do lugar público na cidade contemporânea apenas parece ganhar alguma relevância quando considerado na sua dimensão lúdica, associado ao lazer e ao usufruto saudável da vida ao livre.

Esta vocação (quase exclusivamente) lúdica que mais recentemente o espaço público adquiriu, intensificou-se (como é sabido) na segunda metade do século XX, com a "democratização" do bem-estar, com o aumento do tempo livre e de espaços para o ócio, reivindicados pelas sociedades democráticas ocidentais[1].

Nas últimas duas décadas, esta reivindicação reforçou-se com a criação de mais e maiores espaços públicos para o lazer, tornando-se a *dimensão recreativa* num dos tópicos fortes (senão por vezes o único) da discussão sobre o espaço público. Por esta razão, considerando os tipos históricos de espaço público, o parque urbano é aquele que, no contexto actual, a maioria dos cidadãos associa à ideia de espaço público.

Por outro lado, a (aparente) ausência de referências e de valores colectivos comuns, o desinteresse e desconfiança que a noção de espaço público e a noção de urbanidade suscitam, tem vindo a ser *compensada* pela recente reconsideração, por parte das sociedades ocidentais, da relação entre *Homem e Natureza*, com vista ao restabelecimento de uma relação de maior harmonia com o meio natural[2].

A busca de uma relação harmónica com a natureza, constitui-se assim, sem dúvida, como a base fundamental para a formulação de um novo paradigma - o *paradigma ecológico e ambiental* - no reconhecimento e configuração dos lugares públicos da cidade contemporânea[3].

---

[1] Sobre este tema, ver: Ken Worpole, *Here comes the sun. Architecture and Public Space in Twentieth-Century European Culture*, London: Reaktion, 2000.

[2] Reconsideração que resulta, como observa François Ascher, da consciência do desequilíbrio e carácter destrutivo com que nas últimas décadas foi *gerida* a relação entre o Homem e a Natureza (e que se pode observar também na relação do homem com o património histórico).

[3] Este facto explica que a noção de espaço público esteja hoje maioritariamente vinculada à noção de *espaço verde* e que o paradigma ecológico/ambiental se revele decisivo na justificação das opções estratégicas e políticas que afectam a concepção do espaço público, onde qualquer outra perspectiva que não se inscreva nesta concepção é tida como *atentatória* ao bem-estar da sociedade.
Esta perspectiva *ecológica*, por norma, trata os elementos construídos como sendo nocivos e agressores da paisagem urbana, que deve ser *combatido.* O projecto de requalificação da Avenida dos Aliados (da autoria de Álvaro Siza e Eduardo Souto de Moura) é a este nível sintomático. Esta lógica parece estar igualmente presente nos critérios que presidiram às escolhas das implosões previstas pelo Programa Polis.

Ao assumir-se esta concepção, em que o lugar público é reconhecido e valorizado essencialmente como espaço verde programado para o ócio e o lazer, em íntima relação com a natureza, estamos portanto mais próximos de um modelo de construção de lugares públicos, que nos remete para a "noção paisagística do espaço público" [4].

Cumpre-se deste modo o princípio teórico que Le Corbusier defendeu, quando reclamava a concepção da cidade como um *parque verde*, imaginando o espaço público como um *tapete (verde) contínuo* - aberto e fluido - constituído por sol e espaço.

Como vimos na primeira parte deste trabalho, a prevalência ao longo do século XX da organização de espaço público claramente referido a modelos de espaço aberto, é entendida pelo urbanismo e pela arquitectura do Movimento Moderno como uma tentativa de superar a ideia de delimitação ou de clausura do espaço urbano tradicional, com o consequente predomínio dos espaços *convexos e fluidos*, e da abertura relativamente a paisagem.

Segundo Carlos Martí, a arquitectura do Movimento Moderno reitera na construção dos seus lugares públicos mais emblemáticos *o modelo da Ágora*, que se organiza a partir das relações recíprocas que uma série de elementos autónomos estabelecem entre si, sem se submeterem a uma única disciplina geométrica rígida[5]. Ao adoptar cada uma delas, a sua própria estratégia de implantação, configura-se deste modo "(...) *uma estrutura aberta, sem limites precisos, que incorpora a paisagem como um elemento mais circundante, estabelecendo assim um intenso dialogo com a natureza*"[6].

Num momento em que a vida urbana e colectiva se torna mais fluida e indeterminada (e que as sociedades urbanas parecem reivindicar formas mais abertas e expandidas de espaço público) e num momento em que e que a escala da cidade se dilata, a questão central, residirá na forma como as soluções baseadas no modelo de "espaço aberto" a que Martí se refere, podem ser (ainda) consideradas na concepção dos lugares públicos principais no contexto da cidade.

Como observa Carlos Martí, a análise da história das cidades, e especificamente, *das razões que presidem à sua origem e desenvolvimento*, permite-nos reconhecer que a cidade se constrói e consolida, em diálogo com a natureza e com os elementos geográficos mais determinantes: o rio,

---

[4] Como nos explica Ignasi de Solà-Morales, este princípio de concepção pressupõe uma relação muito mais individualizada e subjectiva, que se traduz numa experiência (paisagística) da cidade e do espaço (urbano) que surge e se acentua sobretudo a partir da cidade ilustrada (reforçando-se com o aparecimento do paisagismo como disciplina no século XIX), baseada numa abordagem mais livre e informal por parte do observador, herdeira da tradição "pitoresca" que consiste no "*exercício* estético *de olhar desde fora"*. Ignasi de Solà-Morales, "Paisajes" in *Territórios.* Barcelona: Gustavo Gili, 2003, p. 154.

[5] Carlos Martí refere como exemplos desta reinterpretação do modelo da Ágora pela arquitectura do Movimento Moderno, os projectos de Seinajoki (de Alvar Aalto), o Chicago Federal Center (de Mies van der Rohe) e Chandigarh (de Le Corbusier).

[6], Carlos Martí Aris, "Lugares Públicos en la Naturaleza", Conferência na Faculdade de Arquitectura do Porto em 18-11-02, Edição policopiada do autor.



Fig. 371. Rio de Janeiro. Marginal de Copacabana. Roberto Burle Marx, 1970



Fig. 372. San Sebastian

o mar, a baía, a península, o vale, etc.; acrescentando Martí que, se existe algo de permanente na cidade, é a presença de lugares que, sendo profundamente urbanos, manifestam simultaneamente um vínculo forte com a geografia[7].

Seguindo estas observações de Carlos Martí, julgamos também que será a partir da geografia, enquanto facto físico concreto (e não partindo de uma abordagem puramente paisagística, *visualista* ou ecológica) e na relação entre o espaço público e os seus elementos naturais mais importantes, onde poderemos encontrar a identidade e o papel a reservar aos lugares públicos (de excepção) no contexto da cidade presente e futura.

Sabemos contudo que estes "novos espaços públicos" (de excepção), na maioria dos casos, não são os espaços urbanos complexos e densos, espacial e urbanisticamente bem caracterizados e articulados a que Bohigas se refere (pensando na rua ou na praça da cidade tradicional). No entanto, pressentimos que os espaços públicos da cidade futura também se poderão construir em lugares onde, à semelhança do passado, a natureza será capaz de se projectar, uma vez mais, como parte integrante do desenvolvimento e estruturação da cidade (permitindo simultaneamente *reequilibrar* as *relações entre o homem e o meio natural).*

Como também admitimos que nestes espaços se poderá porventura construir ou consubstanciar uma "outra monumentalidade" ou uma "outra *espacialidade"* metropolitana, no que à consideração dos lugares públicos diz respeito. Uma "outra monumentalidade" que porventura não se fundará sobre uma caracterização (arquitectónica e urbanística) e em *princípios de construção da forma* tão sólidos como os do passado, mas que no interior da sua condição de vazio excepcional - que se "*desentranha da geografia*"[8] - se poderão encontrar, novamente, os elementos que garantem a perenidade, legibilidade e significado dos lugares públicos no contexto da cidade actual.

Ou seja, talvez se trate de uma *monumentalidade* metropolitana entendida como um cenário potenciador de diferentes exigências de encontro e de representação que a sociedade reivindica e que pode ser apreciada em algumas realizações recentes, como é o caso dos espaços públicos criados no recinto do Fórum 2004 em Barcelona.

A importância estratégica que podemos reconhecer nestas áreas excepcionais, prende-se com o facto das mesmas se poderem também constituir como elementos marcantes na caracterização da forma e da estrutura metropolitana presente ou futura; onde se possa reconhecer um desígnio urbano determinado, seja ao definir, por exemplo, (novas) frentes, fronteiras e limites ao espaço urbano, seja ao criar zonas de reserva fora da cidade consolidada, capazes de responder às tensões urbanísticas que se podem produzir em território mais aberto e mais pulverizado (como sucede, por exemplo, na Área Metropolitana do Porto).

---

[7] Carlos Martí Aris, "Lugares Públicos en la Naturaleza" in *La Cimbra y el Arco*. Barcelona: Fundación Caja de Arquitectos, 2005, p. 56.

[8] Carlos Martí, "La Construcción de los Lugares Públicos, Notas para una Etimologia de la Forma Urbana", in *Arquitectos* nº 152, p. 56.

O principal problema parece estar pois em "encontrar" os princípios estratégicos e uma definição programática que reivindiquem não apenas a vocação paisagística e o carácter singular destes espaços abertos, como em "encontrar" os atributos arquitectónicos e urbanísticos capazes de valorizar estes espaços urbanos significativos, memoráveis, no sentido de resgatar uma dimensão colectiva no interior de uma realidade metropolitana (considerando uma inter-relação precisa e intensa dos seus elementos arquitectónicos com a natureza, com o território e com a cidade).

A redescoberta das frentes urbanas de água como *espaço público de excepção*

Esta conjugação de desígnios e temas para o projecto do espaço público, julgamos estar presente em algumas intervenções em "frentes" de mar e de rio que, de resto, têm constituído um dos vectores mais importantes no que diz respeito à criação ou requalificação de "espaço público" na cidade contemporânea, designadamente no contexto português, através do Programa Polis.

É conhecida a inusitada quantidade de projectos e o impacto (social, económico, político e urbanístico) que nas últimas três décadas o fenómeno das *waterfronts* (com origem na reconversão de zonas portuárias) teve ou tem tido na revitalização de cidades europeias como Londres, Génova, Roterdão, Hamburgo, Barcelona, etc. (só para citar os casos mais emblemáticos) e que constituíram, como se sabe, oportunidades muito favoráveis à realização de grandes projectos urbanos.

Sendo distintos e variados os temas, os problemas e as soluções que têm sido encontradas no amplo espectro de experiências que se têm desenvolvido sobre a temática dos *waterfronts*, parece ser inegável a adesão por parte dos cidadãos a estes espaços renovados, bem como o interesse que tem suscitado os projectos e operações de reconversão portuária, motivando, como se sabe, inúmeros estudos e publicações temáticas[9].

Como observa Nuno Portas, o denominador comum a estes projectos é a "(...) *regeneração de franjas de margens aquáticas,* que se transformam *em ofertas interessantes para o turismo ou ócio dos cidadãos, equipamentos, e excepcionalmente para habitação e actividades características do terciário superior (...)*"[10].

Seja qual for o tipo, a escala ou a estratégia de intervenção seguidas, assistimos, a partir da década de 70 do século XX, a uma mudança de entendimento e de valorização da presença da

[9] De entre os vários autores e publicações disponíveis sobre o tema da reconversão de frentes de água de zonas portuárias desactivadas, destacamos as seguintes:
Ann Breen; Dick Rigby, *The New Waterfront: A Worldwide Urban Success Story*, Singapore: T&H, 1996; Rinio Bruttomesso (ed), *Waterfronts - a New Frontier for Cities on Water*, Citta d´Acqua - International Center, Venezia, 1990; Joan Busquets *et al*., *Plan Estratégico de Antiguo Porto Madero*, Buenos Aires: CEA, 1990; Joaquin Casariego, *Waterfronts de Nuevo: Transformationes en Frentes Urbanas de Agua*, Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, Concejaria de Urbanismo, 1999; Claude Prelorenzo,. *Aménager les Bords de l´eau, Plan Construction et Architecture,* Paris: Ministére du Logement, 1994; Centro de Estudos da Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, *Cidades e frentes de água*, Porto: Faup publicações, 1998.

[10] Nuno Portas, "Los waterfronts contemporáneos. Una reflexión sobre políticas, procesos y espa*cios",* in *El Espacio Litoral* (Luciano Alfaya; Patricia Muñoz ed.), Galicia: COAC (Colexio Oficial de Arquitectos de Galicia), 2008, p. 23.

água no contexto da cidade, generalizando-se o seu uso como elemento de *monumentalização* e como *componente activo da transformação urbana*[11].

Após décadas de "abandono" e de "uso funcionalista", amplia-se assim a consciência do potencial das zonas litorais, convertendo-as em espaços *desejados*[12]. A importância simbólica e estratégica desta *abertura da cidade ao mar ou ao rio* converte as frentes de água recuperadas em sistemas de espaços públicos de dimensão considerável (sob as mais diversas facetas e tipos como passeios marítimos, praias, marinas, parques naturais protegidos, etc.), facilmente acessíveis através de diferentes meios de locomoção, como também tem permitido a alteração da imagem e perfil de muitas cidades (pequenas, médias e grandes)[13].

Como afirmávamos atrás, muitos são os estudos que se têm desenvolvido (sobretudo nas últimas duas décadas) ligados ao tema das *waterfronts*, debruçando-se a sua maioria na análise das operações de reconversão resultantes da deslocação das actividades portuárias. Outros trabalhos, em menor número, têm tomado como tema de análise a requalificação de passeios e zonas ribeirinhas, realçando a importância destes projectos na recuperação de frentes nobres da cidade

---

[11] Por esta razão, como observa Nuno Portas, pode falar-se, com alguma segurança, da emergência de uma verdadeira *cultura do waterfront*. Nuno Portas, *Considerações sobre Transformações Recentes em Frentes de Água*, Prémio Sir Patrick Abercrombie, Prize UIA 2005 (Ana Vaz Milheiro, João Afonso ed.). Lisboa: Ordem dos Arquitectos, 2006. p. 88.
Podemos destacar a este propósito o edifício da Ópera de Oslo (da autoria do atelier Snøhetta, concluído em 2008) como um caso recente revelador da importância e do impacto urbano que o tema da água tem vindo a adquirir na concepção integrada de equipamentos colectivos e espaço público.

[12] Como observa Nuno Portas, será, por outro lado, nestes espaços (públicos) urbanos renovados, onde, de forma mais evidente, se pode observar (e ver representadas) as recentes transformações dos modos de vida nas cidades, que se traduzem em maior "*mobilidade social*", no aumento dos "*tempos de ócio*" (ou seja, em maior "*qualidade de vida*"), e que contribuíram decididamente para o aumento da "*auto-estima* e *popularidade*" das cidades, indiscutivelmente marcados pelo carácter lúdico que a relação com a água permite. Nuno Portas, "Los waterfronts contemporáneos. Una reflexión sobre políticas, procesos y espa*cios"* in *El Espacio Litoral* (Luciano Alfaya; Patricia Muñoz ed.). Galicia: COAC (Colexio Oficial de Arquitectos de Galicia), 2008, p. 23.

[13] Nos exemplos mais consistentes, como no caso de Barcelona, a que nos referiremos adiante, a renovação do espaço público tem dado origem a "potentes" frentes de água, criando neste caso condições para o desenvolvimento e expansão da zona oriental da cidade. Na generalidade dos casos, como refere Portas, as frentes de água constituem-se como verdadeiras zonas de centralidade que acolhem actividades como passeios, serviços e diversão. Nuno Portas. *Considerações sobre Transformações Recentes em Frentes de Água*, Prémio Sir Patrick Abercrombie, Prize UIA 2005 (Ana Vaz Milheiro, João Afonso ed.). Lisboa: Ordem dos Arquitectos, 2006, p. 88.
Como defende Nuno Portas, o fenómeno das *waterfronts obriga-nos* a distinguir, à partida, dois tipos de intervenção: *a reurbanização e a renaturalização*); sendo certo para este autor que, em qualquer dos casos, a requalificação das frentes de água deve ser sempre enquadrada numa perspectiva que suplanta os limites da cidade, na medida em que se torna, em qualquer dos casos, numa importante *polaridade* no que diz respeito à organização do território. Se admitirmos que cerca de metade da população do planeta vive em contacto directo com a água, esta questão da ocupação do litoral traduz-se num problema de dimensão mundial. A importância estratégica das frentes de água pode ser largamente comprovada no caso português, designadamente na Área Metropolitana do Porto, onde, na última década e meia, a linha de costa marítima e fluvial foi redesenhada numa extensão de cerca de quarenta quilómetros (desde Espinho até à Lavra-Labruge), o que atesta a importância recente desta tendência e da importância territorial do fenómeno.

(onde se analisam os processos históricos, as características formais, espaciais e tipológicas[14]).

Um dos aspectos que julgamos menos estudados, e que carece de uma análise mais profunda, prende-se com a avaliação da *efectiva qualidade arquitectónica* do espaço público na definição de uma dimensão cívica e colectiva, e com a avaliação da capacidade dos espaços criados ou requalificados serem *capazes de ultrapassar* a própria dimensão icónica, que, em muitos casos, as intervenções em frentes de água projectam; isto é, prende-se com a avaliação do efectivo papel urbanístico que os espaços públicos requalificados podem de facto assumir, ao actuarem numa realidade urbana mais *instável e aberta* (e onde o espaço público actue como agente regenerador de tecidos ou partes da cidade.

Projectar a frente de água como espaço público de excepção: temas e problemas

Assumindo que as frentes de água representam, em larga medida, os (novos) espaços públicos de excepção que configuram a cidade contemporânea, e tratando-se de espaços centrais, de grande valor fundiário (e, como refere Nuno Portas, sujeitos a um rápido incremento de hábitos das novas classes médias urbanas ligados ao consumo e ao ócio[15]), torna-se ainda mais decisivo, nestes casos, determinar o carácter do seu programa (e conteúdos de uso), a sua forma e o seu papel urbano, visando um equilíbrio que nem sempre se tem conseguido atingir (sobretudo em termos dos usos e da própria qualidade do desenho dos seus espaços públicos)[16].

Várias são portanto as questões ou problemas que o projecto de requalificação, re-urbanização ou renaturalização de espaço público em frentes de água tem de integrar. O problema central (que de forma geral se coloca a qualquer projecto urbano ou projecto de espaço público, mas nestes casos julgamos se tornar ainda mais vital e difícil) estará exactamente na necessidade de integração de diferentes questões, que em muitos casos se revelam contraditórias e de difícil equilíbrio.

O primeiro e porventura mais importante desafio que se coloca ao projecto estará justamente em ser capaz de intervir nestes locais (por norma de grande valor ambiental, paisagístico ou patrimonial) tendo em conta as características morfológicas, geográficas e urbanas. A atenção ao suporte físico e geográfico, a relação com os elementos naturais de referência, tende a afirmar-se como o problema central que, a nosso ver, deve anteceder e influenciar as opções quanto ao carácter do programa e conteúdos de uso.

---

[14] Como é o caso de um estudo realizado por Juan Jesus Trapero sobre os passeios marítimos espanhóis. Juan Jesús Trapero. *Los paseos marítimos españoles: su diseño como espacio público*. Madrid: Akal ediciones, 1998.

[15] Nuno Portas. *Considerações sobre Transformações Recentes em Frentes de Água*, Prémio Sir Patrick Abercrombie, Prize UIA 2005 (Ana Vaz Milheiro, João Afonso ed.). Lisboa: Ordem dos Arquitectos, 2006, p. 88.

[16] Tendo em conta o caso português, não se atingiu este equilíbrio em muitos dos projectos de requalificação de frentes de água realizados nos últimos quinze anos. Como consequência da procura de uma *modernidade* (em geral pouco culta), ou dos efeitos da pressão imobiliária, assistimos à descaracterização de muitas "fachadas marítimas e fluviais" das nossas cidades e vilas. Nestes exemplos (que vão desde o *Cais de Gaia* à nova *Marina de Albufeira* ou à marginal da Póvoa do Varzim) impera a má qualidade das arquitecturas e dos projectos de requalificação de espaço público, aliada à *tematização* dos usos, fortemente determinados pela excessiva dependência dos usos comerciais e do turismo.

Antecedendo a questão do desenho ou do *design urbano,* a segunda questão que julgamos vital ter em conta diz respeito à forma como devem ser programados estes espaços públicos[17].

Ao abrir as frentes de água ao "uso público", para além da sempre desejada diversidade de usos e de actividades que se podem desenvolver nestes sectores urbanos, o desafio está em conseguir evitar o excessivo predomínio de actividades *mono-temáticas* (normalmente ligadas à "economia simbólica" e ao turismo), que acabam por criar enclaves, inviabilizando uma *contaminação positiva* da cidade envolvente.

Outro problema fundamental, nestes casos, estará em saber como conciliar do ponto de vista do desenho e do projecto as diferentes tensões resultantes da necessidade de *gestão* do tráfego e das acessibilidades, que normalmente se geram nestas zonas, em virtude da existência, em muitos casos, de escalas e velocidades distintas (ligadas à necessidade de atravessamento do tráfego mecânico)[18]. A hipótese avançada recorrentemente para dar resposta a esta questão está ligada à criação de acessibilidades múltiplas a estes espaços de frente de mar e de rio, com destaque para o transporte público, mas privilegiando em particular a acessibilidade pedonal, limitando o tráfego de veículos.

Do ponto de vista do projecto, a prioridade, ou se quisermos o *desígnio* principal, deve estar sempre e inequivocamente ligada à afirmação destes espaços como "vazios significativos" (e estratégicos), abertos à apropriação colectiva, cujo principal atributo deve ser reconhecido nas suas qualidades espaciais e paisagísticas.

Referentes para a análise

Nesta medida, interessam-nos os exemplos de intervenção sobre o espaço público em frentes de água onde se possa recriar ou consolidar a noção de *espaço público de excepção, e* que, simultaneamente, sejam capazes de operar transformações profundas em sectores estratégicos de cidade (associados, por exemplo, a situações de remate, rótula, transição ou limite urbano), levantando questões novas e prementes para o projecto do espaço público; isto é, projectos que têm em conta, no seu desenho, novos problemas de escala(s), de programa / uso, e que "desvendem" "novos" papéis (estratégicos) e paradigmas de construção de espaço público

[17] Como observa Nuno Grande, a relação entre as cidades e as suas frentes de água já não se devem centrar num problema de *"(...) design urbano (de composição de espaços e equipamentos num determinado território), mas sim de um problema de desígnio, ou seja, de um problema de coerência programática".* Nuno Grande, "Espaço público em *waterfronts*: entre o design e o desígnio urbano" in *Design de espaço público: deslocação e proximidade* (Pedro Brandão, Antoni Remesar ed.), Lisboa: Centro Português de Design, 2003, p. 120.

[18] A experiência recente, mostra-nos que os casos mais estimulantes tomam exactamente este problema como o principal desafio para o projecto e para as soluções de desenho adoptadas para a configuração destes espaços públicos em frentes de água, como são os casos dos projectos de Manuel de Solà-Morales para o Moll da la Fusta em Barcelona (1986-1992), de Guilhermo Vasquez Consuegra para Vigo (1994-2004) ou de Marion Weiss e Michael Manfredi para Seatle (2007).



Fig. 373. Rio de Janeiro. Parque do Aterro do Flamengo. Afonso Reidy, Roberto Burle Marx, 1962-1964

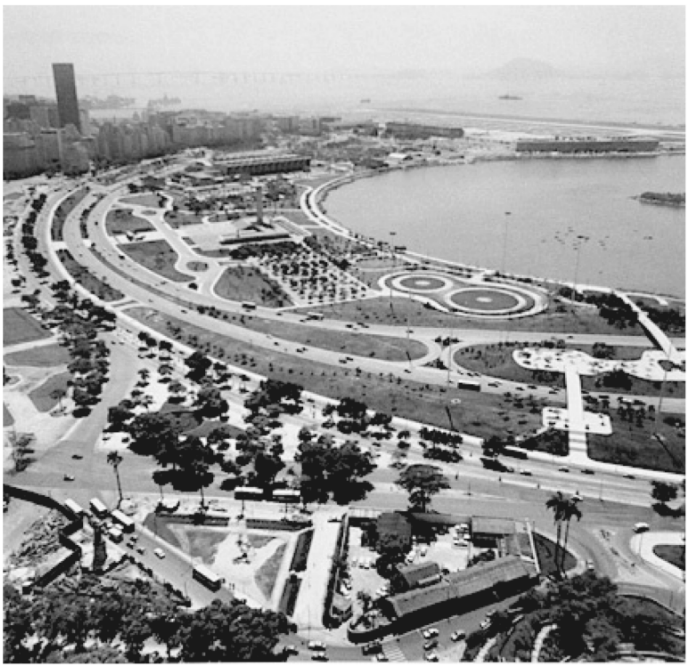


Fig. 374. Rio de Janeiro. Parque do Aterro do Flamengo. Afonso Reidy, Roberto Burle Marx, 1962-1964

ajustados à condição urbana actual. (sob os mais diversos pontos de vista: social, económico, cultural, etc.).

Em síntese, estamos portanto interessados nos exemplos onde se valoriza, justamente, o papel único e fundamental do projecto do espaço público, enquanto mediador da articulação, por vezes difícil, mas sempre fundamental, entre os contextos urbano, social e cultural e os seus elementos geográficos e naturais de referência.

Ao constituir-se como uma das primeiras e mais inovadoras realizações de espaço público em *frente de água* da segunda metade do século XX, a referência à intervenção de Roberto Burle Marx e Afonso Eduardo Reidy na frente marítima do Rio de Janeiro torna-se neste contexto incontornável. Esta proposta, partindo inequivocamente da escala metropolitana e de um modelo de configuração de *espaço público aberto*, revela-nos as profundas relações que *geografia e urbanidade* podem assumir na construção de um lugar público.

A intervenção, como se sabe, desenvolve-se com algumas interrupções ao longo de vários quilómetros entre o Aterro do Flamengo e Ipanema, e foi pensada como uma sequência que articula linearmente diferentes tipos de espaços ao longo da linha da costa (parques, passeios marítimos, *vias-parque*, equipamentos), adquirindo o estatuto de lugar público mais importante da cidade, onde os seus habitantes se reconhecem colectivamente, e que revela, melhor do que nenhum outro, a identidade e beleza desta cidade.

Estamos assim, em certa medida, em presença de um novo tipo de "monumentalidade metropolitana", que seguramente não se traduz tanto pela escala dos elementos construídos, ou por uma geometria implacável do traçado dos seus espaços abertos, mas sobretudo pela potência e intencionalidade com que a geografia é integrada no desenho deste espaço marginal, entendido como uma espécie de *grande praça linear*, capaz de assumir uma escala claramente urbana, mas também territorial ou geográfica.

Os princípios de desenho adoptados, aparentando por vezes falta de hierarquia, pela forma como se conjugam elementos de natureza muito distinta, encontram-se no entanto plenamente integrados num "desenho de chão" que confere continuidade e desenha um limite da cidade, com a liberdade, *ductilidade* e *precisão* necessárias para absorver as tensões presentes no local, apoiando-se nas referências geográficas principais (os morros, o mar), que nunca são perdidas de vista.

Este projecto constitui igualmente uma afirmação precoce das potencialidades da superfície horizontal - do *desenho do chão* - entendido como sistema espacial de referência, capaz de mediar e conferir significado ao espaço público, quando confrontado com um marco geográfico forte e com a necessidade de articular de forma eficaz um "urbano" mais distendido e heterogéneo.

Este exemplo torna-se ainda para nós significativo, na medida em que encontra, igualmente,

respostas consistentes ao problema da co-existência das grandes infra-estruturas viárias com um espaço essencialmente pedonal e de carácter lúdico (como, por exemplo, no caso do aterro do Flamengo, composto por equipamentos de apoio e de programas capazes de fomentar um uso activo e intenso), inserido num contexto natural de rara beleza. Ou seja, coloca-se aqui o sempre difícil problema de fazer o *mínimo* (mas indispensável) de arquitectura para atingir o *máximo* resultado, essencialmente "(...) *por forma a não perturbar a vista do mar, dos morros* (...)"[19], o que pressupõe naturalmente uma grande coesão, entre o que são os princípios (programáticos e formais) definidos pela arquitectura e pelo urbanismo, e as opções que são tomadas pelo paisagismo[20].

Os exemplos mais recentes de intervenção em espaços públicos em frentes de água propõem-nos outro tipo de reflexões complementares sobre o modo como o espaço público pode ser pensado em contextos distintos.

O conjunto das intervenções realizadas, sucessivamente, ao longo da frente marítima da cidade de Barcelona, constitui um bom exemplo dos diferentes entendimentos (mas também das diferentes problemáticas em questão) que têm vindo a ser conferidos ao projecto do espaço público na materialização da sua frente de água. Com efeito, desde a intervenção de Manuel de Solà-Morales no Moll de la Fusta (1986-1992) até aos espaços públicos realizados no âmbito da realização do Fórum 2004, podemos observar uma alteração dos paradigmas, dos temas e das escalas que materializam os projectos de espaços públicos realizados ao longo de aproximadamente seis quilómetros de costa.

A relevância da intervenção no Moll de La Fusta assenta na multiplicidade e complexidade de problemas que se colocam a esta parte da cidade consolidada: por um lado, a necessidade de remate do *tecido histórico* e valorização da fachada urbana (quer ao nível do desenho do espaço público, quer ao nível da sua articulação transversal com o novo passeio), por outro, a necessidade de resolver o vazio que se gera com a desactivação da função portuária (propondo um desenho e novos usos para as zonas desactivadas dos molhes) e, por fim, a resolução do problema viário que passa por integrar seis faixas de rodagem de tráfego automóvel.

A construção da *Villa Olímpica* (1986-1992) constitui a principal intervenção que se opera na frente litoral de Barcelona na década de 90, revelando, à partida, problemas de ordem distinta comparativamente aos que o projecto do Moll de la Fusta teve de enfrentar. Tratava-se neste caso de reconverter uma área substancialmente maior para albergar o que seriam durante o período de

[19] Maria Carlota de Macedo Soares, *Affonso Eduardo Reidy*, (Marcelo Carvalho Ferraz, coord.). Lisboa: Blau, 2000, p. 127.

[20] Esta preocupação é assinalada pelos autores, quando referem explicitamente que se procura evitar, que o excesso de programa leve a que "(...) os *jardins se convertam em praças de desporto ou em parques de diversões*", e que os pedidos "(...) *esdrúxulos perturbem ou desvirtuem a unidade do projecto".* Idem, ibidem, p. 127.

duração dos jogos olímpicos as residências dos desportistas, associada ao desenho do espaço público de uma faixa litoral marítima, integrando as praias e diversos equipamentos de apoio.
Estava portanto em causa, essencialmente, a construção de um tramo de *cidade nova* em condições muito específicas, onde, se por um lado, a *malha de Cerdà* se constitui ainda como base de urbanização, a presença da faixa litoral abre, por outro lado, outro tipo de questões e referências para a definição do remate do *ensanche* com o mar (levantando-se de novo a necessidade de integração na proposta de conjunto de uma via rápida de atravessamento de tráfego pesado - a *ronda do litoral*).
Tendo em conta as questões levantadas, podemos comprovar que no essencial a concretização deste projecto urbano, em particular dos seus espaços públicos, constitui-se como uma proposta que visou estabelecer relações de continuidade formal e funcional com a cidade existente, assente numa coerência morfológica (onde a ideia de *fachada urbana* é um dado essencial) que apostou na definição de uma hierarquia e ordem formal que tiveram em conta os usos e as escalas urbana e territorial com que o projecto se confrontava, recorrendo a tipologias e escalas de espaços públicos perfeitamente reconhecíveis.

Mais recentemente, pudemos assistir à realização de um conjunto de novos espaços públicos concretizados no âmbito da realização em Barcelona do Fórum Internacional das Culturas (2004), permitindo à cidade não apenas "resolver" o remate da diagonal a poente, mas também regenerar uma área periférica (de cerca de 200 hectares, dos quais 30 correspondem ao recinto do Fórum) caracterizada pela existência de bairros de habitação problemáticos (os bairros de La Mina e Catalana) e de grandes infra-estruturas metropolitanas que se previa manter (uma central térmica, uma estação de tratamento de águas e uma incineradora).
O confronto com as anteriores realizações não deixa dúvidas quanto às diferenças de contexto mas sobretudo de entendimento que estão presentes nas anteriores propostas de construção da frente marítima de Barcelona. Como alguns autores têm apontado, as diferenças são desde logo ideológicas, ou seja, referem-se a modelos urbanísticos presentes em cada um dos casos, plasmados em materializações de espaço público muito distintas.
Em contraste com o modelo urbano que podemos reconhecer na Villa Olímpica, baseado na rua e no quarteirão (constituindo as excepções, os jardins e alguns edifícios singulares - designadamente as duas torres que rematam o Paseo Carles I), onde o espaço público joga um papel-chave na hierarquização da proposta[21], temos, no caso do Fórum 2004, uma paisagem urbana *dispersa e vertical*, construída por centros comerciais, torres de habitação e de serviços, e

[21] Devemos no entanto salientar que, pese embora a maior coerência e dimensão urbana que genericamente se atribui ao projecto da Villa Olímpica, esta realização foi desde a sua construção alvo de críticas, designadamente pela alegada "insensibilidade" relativamente às preexistências urbanas, bem como por algumas das opções urbanísticas que, segundo os críticos, tinham subjacentes intenções de "*gentrificação*" associadas à operação imobiliária montada. Sobre esta questão, ver Manuel Delgado, La cuidad mentirosa, *El Basílico,* nº 12 (1992).



Fig. 375. Barcelona. Moll de la Fusta. (Manuel de Solà-Morales, 1986-1992)



Fig. 376. Barcelona. Villa Olímpica

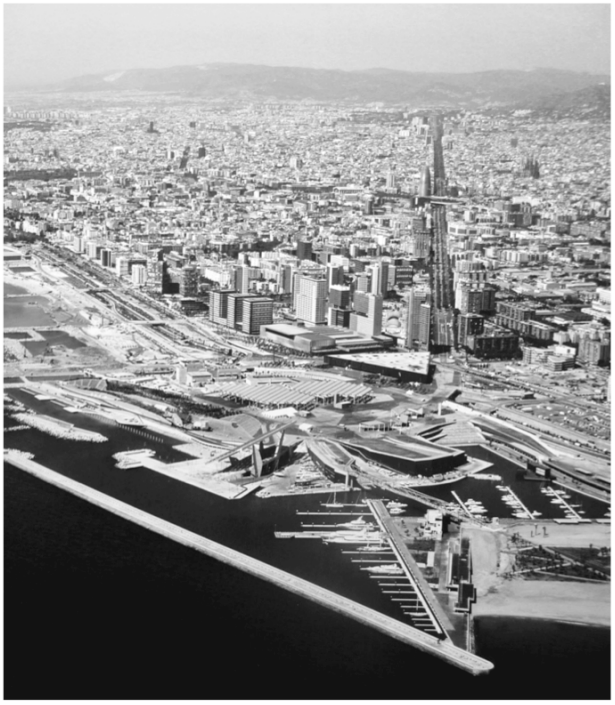


Fig. 377. Barcelona. Forum 2004

hotéis que se implantam de forma fragmentada num sistema de espaços abertos de forma, escala e usos pouco definidos.

Como refere Josep Maria Montaner, o projecto urbano associado ao Fórum 2004 demonstra esta "*mudança de rumo*" que consistiu em passar da "*acupunctura"* dentro do tecido urbano à aplicação de "*próteses de procedência estranha"* onde, a seu ver, a falta de conteúdo programático de muitos projectos agrava este problema:

"*O urbanismo que se está a aplicar agora, especialmente na área do Fórum 2004 e na praça das Glórias, é parcial e fragmentado, feito muito mais de objectos autónomos assinados por arquitectos globais (...) autojustificando-se cada peça segundo questões infra-estruturais que no seu conjunto não constituem um projecto urbano*"[22].

Ao apresentar-se portanto como um *collage* de edifícios-objectos autónomos, o projecto urbano do Fórum 2004 constitui-se assim, no seu conjunto, como uma intervenção fechada sobre si mesma, construindo um sector de cidade que, em certa medida, rompe com a escala urbana e com uma ideia de cidade que se havia iniciado cerca de duas décadas antes.

Relativamente aos espaços públicos que organizam a relação da cidade com o mar, e que correspondem basicamente à zona reservada ao recinto onde teve lugar o Fórum 2004, não deixando em alguns casos de constituir *de per si* interessantes experiências de configuração de *espaço aberto*, denotam a dificuldade de construir uma *escala pública* e um *desenho de conjunto*, funcionando como uma sucessão fragmentada de espaços, onde se torna evidente a vontade de estabelecer uma *geometria dinâmica* para o *novo perfil da costa,* "(...) *tratando o lugar em termos dinâmicos, de fluxos e forças vectoriais*"[23].

Nesta sucessão de espaços assume especial protagonismo a *Pérgula Foto-voltaica* e a *Esplanada*, constituindo-se esta última como um elemento fundamental na articulação dos novos espaços públicos (criados junto à costa) com a cidade envolvente (mais precisamente com o ponto onde se intersectam a Diagonal, a Rambla del Prim e a calle Taulat). Constituindo-se como o prolongamento natural da Avenida Diagonal, a *Esplanada* surge neste contexto como uma *manta* de geometria complexa que pretende agregar outros fragmentos, distribuindo-nos para os vários espaços que estabelecem a relação com o mar[24].

---

[22] Josep Maria Montaner; Zaida Muxi, "Los modelos Barcelona. De la acupunctura a la prótesis", *Arquitectura Viva*, nº 84 (Mayo - Junio 2002), p. 28.

[23] David Cohn, "Magma Litoral. La colisión geológica de la ciudad con el mar", *Arquitectura Viva*, nº 94-95 (Enero-Abril 2004), p. 41.

[24] Reconhecendo a dimensão algo indefinida quer na sua escala quer na sua configuração, quer nos usos que propõem, Josep Acebillo (o autor do Plano para o Fórum) atribui justamente à Esplanada do Fórum a designação de "*plataforma"*, que nunca "*pretendeu ser uma praça"*: "*É uma geografia urbana, como um penhasco urbano sobre o porto, um grande espaço que não deveria ter um uso pré-determinado, nem específico. Hoje acolhe o Fórum amanhã a Feira (...) a plataforma, como um pedaço de natureza urbana, não tem monumentos, apenas uma escultura para manter a memória do que aconteceu em Camp de la Bota e dois enormes ecrans foto-voltaicos que asseguram energia e sombra".* Josep Acebillo, "Una nueva geografia urbana. Las cinco ideas del proyecto del Fórum", *Arquitectura Viva*, nº 94-95 (Enero-Abril 2004), p. 46.

Nesta sucessão de realizações citadas, que têm vindo a materializar a frente marítima de Barcelona ao longo das duas últimas décadas, podemos em certa medida ver reflectidos os diferentes entendimentos ou paradigmas que mais recentemente têm vindo a orientar e a caracterizar o projecto do espaço público da cidade contemporânea, e que traduzem uma evolução tanto na escala como nos modelos e intenções formais das realizações. Em certo sentido, assistimos na materialização dos espaços públicos do Fórum 2004, ao surgimento de um entendimento de *ruptura* (a que fizemos referência na primeira parte deste trabalho) que assumem este tipo de propostas, designadamente em sectores periféricos, onde a intervenção no espaço público é entendida como uma oportunidade de introduzir novos usos e novas linguagens que, mais do que a materialização de espaços públicos *convencionais*, visam a criação de *paisagens urbanas, a partir da construção* de topografias artificiais (ou híbridas) onde dificilmente reconhecemos um sentido de ordem e de forma urbana.

A esta distância, julgamos poder afirmar, que a estratégia seguida no caso do Fórum mostrou as debilidades deste entendimento e de um modelo urbano assente numa concepção de cidade e de espaço público baseada na individualidade, na lógica do fragmento, da espectacularidade e do sentido icónico da arquitectura dos edifícios e dos espaços públicos criados (o que neste caso podemos considerar controverso, atendendo à importância estratégica e geográfica deste sector da cidade); nesta medida, a ausência do sentido de estrutura (ou de desenho) de conjunto e de articulação (formal e programática) entre as partes, constitui a nosso ver a principal fragilidade da proposta, explicando o facto deste espaço ter uma utilização reduzida por parte dos habitantes da cidade[25].

Tal como muitos dos projectos realizados em outros sectores da cidade, as propostas de espaço público construídas na frente marítima de Barcelona, converteram-se indiscutivelmente num laboratório de experiências em torno do projecto do espaço público, que rapidamente alastraram às principais cidades europeias e se tornaram referências fundamentais em intervenções de

---

Será justamente na modelação topográfica reconhecível no desenho da Esplanada do Fórum onde julgamos residirem as principais qualidades dos espaços públicos criados, acabando por garantir alguma consistência e estruturação ao conjunto. Referimo-nos à forma subtil como se estabelece a relação da Esplanada com o Edifico Fórum (à cota 5 junto à diagonal), iniciando-se um percurso ascendente ainda sob o Edifício Fórum, que nos conduz à cota 18 onde podemos ver o mar, iniciando-se de novo um movimento descendente através de vários percursos possíveis que nos conduzem a diferentes zonas do recinto.
Entre os principais espaços públicos que organizam a relação da cidade com o mar, destacam-se o parque sudoeste do Fórum (da autoria do FOA), a zonas de banhos (da autoria de Beth Gali), a Esplanada e Pérgula Foto-voltaica (Elias Torres, Martinez Lapeña), o Parque Litoral Nordeste (da autoria de Ábalos e Herreros) e o Porto Desportivo (da autoria de Casas e Torres).

[25] Esta apreciação menos positiva não invalida a importância excepcional que este espaço adquire em algumas ocasiões, como, por exemplo, aquando da realização anual do Festival de Música Independente "Primavera Sound" ou da "Feira de Abril da Catalunha" que levam ao recinto uma grande quantidade de pessoas. Se não considerarmos estes eventos, podemos afirmar que a utilização deste espaço por parte dos habitantes da cidade é residual se comparada, por exemplo com os espaços públicos da Villa Olímpica.

carácter semelhante[26].

Em Portugal, assistimos nos últimos 10 anos, a uma inusitada quantidade de projectos de espaço público em frentes de água (sobretudo no âmbito do programa Polis[27]), que reflectem exactamente a tendência verificada nas décadas de 80 e 90 no resto da Europa (ainda que numa escala menor).

Neste contexto, parece-nos incontornável o contributo do projecto da Expo 98[28]. Para além da capacidade revelada pela operação urbana de reconverter, com sucesso relativo, uma área industrial ribeirinha obsoleta[29], o que parece ser igualmente significativo no caso da Expo 98 é o facto (já referido anteriormente) do projecto de espaço público realizado, designadamente do sector correspondente ao recinto da exposição, se constituir como um marco importante na discussão e projecção da importância do tema que nos ocupa. Não só porque, no caso português, se trata de um dos primeiros projectos urbanos que afirma de forma clara a importância do espaço público como componente qualificador e estruturador de uma grande operação de reconversão

[26] No âmbito das intervenções de requalificação de espaço público de escala mais reduzida realizadas em "frentes de água" desenvolvidos em território espanhol, devemos ainda referir os projectos realizados nas cidades de Vigo (arranjo da marginal, da autoria de Gilhermo Vasquez Consuegra, 1996-1998) ou San Sebastian (Kursaal e espaços públicos envolventes, da autoria de Rafael Moneo, 1991-1999). Já no contexto internacional, destacamos a intervenção ao longo de cerca de 5 km da margem esquerda do Ródano, em Lyon (da autoria de In situ Paysagistes e Jourda Architectes, 2005-2008), como uma das intervenções mais consistentes realizadas no panorama europeu na última década.

[27] Embora o Programa Polis tenha, de facto, permitido intervenções mais abrangentes e ambiciosas sobretudo nas cidades capitais de distrito (como nos casos de Viana do Castelo, Vila do Conde, Viseu, Aveiro, Leiria, etc.), é muito relevante a quantidade de intervenções realizadas em cidades de pequena dimensão. Se nos reportarmos, por exemplo, à região do Alto Minho, são notórios o investimento e os resultados positivos produzidos pelas intervenções nos espaços públicos das frentes ribeirinhas de cidade e vilas como Paredes de Coura, Ponte de Lima, Ponte da Barca ou Arcos de Valdevez.

[28] Importa referir que, mais do que uma análise aprofundada do projecto urbano da Expo no seu conjunto, que obrigaria a uma caracterização da área no contexto urbano e metropolitano e dos objectivos estratégicos que levaram à sua concretização, pretendemos apenas fazer algumas considerações de carácter mais geral sobre os atributos que tornam o projecto dos espaços públicos do recinto da Expo 98 relevantes no contexto das realizações posteriores desenvolvidas no contexto português.

Devemos contudo relembrar que o projecto da Expo 98 nasce (à imagem do que havia sucedido em Barcelona e em Sevilha, aquando da realização dos Jogos Olímpicos e da Exposição Universal, respectivamente) como instrumento catalisador das transformações que a cidade de Lisboa reclamava, tendo o Governo Central dado formalmente início ao projecto em Fevereiro de 1990, com a candidatura apresentada para a organização da Exposição Mundial de 1998 (ano em que se cumpriam 500 anos da chegada de Vasco de Gama à Índia).

Devemos ainda referir que na base do desenvolvimento deste projecto urbano estiveram a intenção de garantir um maior equilíbrio interno da cidade e da área metropolitana na distribuição das principais funções, criando uma *nova centralidade* na zona oriental da cidade; a intenção de estancar o decréscimo da população da cidade de Lisboa, atraindo novos residentes; a intenção de recuperar a frente ribeirinha, abrindo a cidade ao rio; e a necessidade de melhorar as infra-estruturas de transporte com o objectivo não apenas de servir este sector da cidade, mas a área metropolitana no seu conjunto.

Sobre o projecto urbano da Expo 98, ver:

A Cidade da EXPO 98 (Matias Ferreira;Vitor; Indovina, Francesco, eds.), Lisboa: Bizâncio, 1999;

Lisbon Expo 98: projects (Luiz Trigueiros; Claudio Sat, ed.), Lisboa: Blau, 1996.

Para uma análise crítica do impacto urbanístico do projecto, ver: Nuno Portas, "O pós-Expo e o resto à volta", in *A cidade da EXPO´98*, Lisboa: Bizâncio, 1999.

[29] Como é sabido, a implementação do projecto obrigou ao desmantelamento de uma refinaria, à demolição do matadouro, ao encerramento de uma lixeira, assim como à relocalização do terminal petrolífero do Tejo, tendo ainda obrigado a um profundo trabalho de descontaminação dos solos e à despoluição do rio Trancão.



Fig. 378. Lisboa. Parque das Nações. Vista aérea do conjunto



Fig. 379. Lisboa. Parque das Nações (*Cais Português*)

urbana, como se apoia na presença do elemento "água" enquanto principal referência para o desenho dos seus espaços públicos.
Os 4,5 km de extensão da frente urbana a reconstruir, integrando o parque urbano do Trancão, o Passeio Ribeirinho, assim como a Doca dos Olivais, comprovam a importância da relação dos espaços públicos com o principal elemento natural de referência - o Rio Tejo. Embora se trate igualmente de dados quantitativos, é sintomática da importância conferida ao espaço público tratado a percentagem de 40% que lhe é reservada, se confrontada com os cerca de 25% reservados à edificação e os 10% reservados a equipamentos (a percentagem restante estava destinada às vias e a espaços de reserva para grandes infra-estruturas)[30].

Julgamos no entanto que, do ponto de vista qualitativo, nos encontramos perante um projecto urbano que marca um ponto de viragem relativamente à forma como o projecto urbano e o espaço público era entendido nos *processos* de construção da cidade portuguesa nas décadas anteriores.
O espaço público do recinto da exposição[31] (que corresponde a 70 dos cerca de 350 ha abrangidos pelo plano de urbanização) foi entendido não apenas como o espaço de suporte da multiplicidade de actividades e de eventos que decorreriam ao ar livre durante a Exposição, como assenta igualmente na premissa da criação de um sistema estruturante capaz de manter a coerência do conjunto das intervenções a realizar nas duas décadas subsequentes à realização do evento[32].

Nesta perspectiva, o espaço público deixa de ser pensado de forma secundarizada, como um espaço que se *trata no final* do processo de projecto, e que se vai preenchendo - ou, em muitos, desconfigurando - com as sucessivas intervenções (mobiliário urbano, sinalização, redes do sub-solo, etc.), passando a entender-se como um elemento estruturante, sujeito a uma caracterização formal e a um nível de pormenorização que se expressam nas várias escalas do projecto. Estamos, neste sentido, perante uma forma distinta de conceber o espaço público que, para além de revelar um entendimento mais "humanizado" (privilegiando o uso pedonal, a convivialidade e a coexistência do veículo com o peão), estabelece uma nova cultura do projecto onde se destaca ainda a importância adquirida pela vertente paisagística (que se traduz num detalhado e pormenorizado projecto de plantações), mas também o envolvimento de artistas plásticos (quer na

[30] Dados recolhidos em *Lisbon Expo 98: projects* (Luiz Trigueiros;Claudio Sat, ed.), Lisboa: Blau, 1996, p. 40.
[31] O projecto de espaços públicos deste sector (correspondente ao PP2) é da autoria de Manuel Salgado/RISCO (1994-1998).
[32] "*No nosso conceito, o espaço público é entendido como um ´tecido conectivo` contínuo, que liga as arquitecturas (...) com articulações e variações, que pontualmente gera tensões e, em geral assegura continuidades (...) A diversidade de linguagens arquitectónicas é articulada através de um discurso que se procura coerente, conseguido pela adopção de regras de implantação e composição volumétrica que estabelecem um diálogo entendível entre as partes*". Manuel Salgado, *Topos*, nº 23 (1998), p. 77.

concepção de esculturas urbanas, quer na concepção de componentes de equipamento e mobiliário urbano).

O espaço público projectado, marcado pela presença dos grandes pavilhões, estrutura-se a partir de uma malha de vias apoiada numa grande alameda central paralela ao rio (ligando as Portas Norte e Sul do recinto), à qual se contrapõe perpendicularmente um segundo eixo de menor dimensão que une a Porta do Sol (junto à gare do Oriente) à Porta Fluvial, cruzando-se estes dois eixos no extremo norte da Doca dos Olivais, que se constitui como o ponto focal da composição, onde se encontram os principais edifícios e que, durante o período da exposição, se assumiu como a "verdadeira praça" da estrutura urbana proposta, tendo acolhido os principais eventos.
Para além da sua importância simbólica e representativa, a Doca dos Olivais funciona como um importante elemento de articulação e estruturação da estrutura de espaços públicos, ao delimitar a sul o Passeio Ribeirinho que se desenvolve paralelamente ao rio (prolongando-se até ao Parque do Trancão), assegurando, por outro lado, a continuidade do referido Passeio para sul.
A diversidade de linguagens arquitectónicas do conjunto edificado e a convivência de diferentes subestruturas de espaços abertos torna-se possível devido, por um lado, à clareza da estrutura hierarquizada que estabelece as regras de implantação dos volumes edificados e, por outro, pela adopção de princípios de composição referidos ao projecto do chão (de onde se destaca a adopção de uma malha modular de 6x6 m) que, dentro de uma lógica disciplinadora mas flexível, sistematizam e ordenam o desenho dos pavimentos, dos alinhamentos da arborização[33], do mobiliário urbano, das infra-estruturas, etc.
Deste modo, a qualidade urbana que adquire a formalização urbana da "frente de água", que o projecto valoriza e materializa (assente, como referimos, num desenho hierarquizado mas variado na forma e nos usos que propõe para os espaços públicos e para os edifícios), acaba por estender-se a uma área significativamente mais vasta, construindo um conjunto relativamente homogéneo, onde podemos reconhecer um cuidado e um rigor assinaláveis no desenho dos componentes que materializam o espaço público que, naturalmente, se reflecte no equilíbrio do conjunto.

Será no entanto pertinente referir que, se do ponto de vista da aceitação pelos habitantes do Parque das Nações e de boa parte da população da cidade de Lisboa, o espaço público correspondente ao recinto da Expo constitui um caso de sucesso, afirmando-se como um espaço público de referência no contexto metropolitano, verificamos que a *qualidade urbana* e dos espaços públicos das áreas envolventes não apresenta a mesma consistência.
Nestes sectores (desenvolvidos de forma parcelar através da elaboração de planos de pormenor

[33] Importa sublinhar a importância que a estrutura verde e a presença da água têm na caracterização e hierarquização dos espaços públicos do sector, designadamente na materialização da Alameda Central e do Passeio Ribeirinho.

por parte de diferentes equipas de arquitectos) torna-se evidente, na maioria dos casos, a ausência de um sentido estruturador do espaço público (sobretudo na definição de uma hierarquia e de continuidade com as áreas envolventes), funcionando nestes casos o espaço público mais como um elemento *acessório* relativamente ao edificado (em alguns casos de qualidade arquitectónica discutível), incapaz de conferir coerência e regras de composição volumétrica e de traçado aos referidos sectores, nos moldes em que a área do recinto o cumpriu.
Para além da incapacidade de estabelecer - pelas razões atrás apontadas, ligadas à concepção do espaço público, mas também por razões de natureza tipo-morfológica - um novo tecido capaz de integrar os sectores urbanos pré-existentes a poente, inviabilizando o efeito de contaminação pretendido (que constituía um dos objectivos subjacentes à construção desta *nova centralidade*), podem ser detectados problemas de ordem distinta, ligados à sobrevalorização da renda fundiária e a desequilíbrios de ordem programática que, a nosso ver, conduziram à excessiva concentração de terciário (em áreas excessivamente densificadas)

Como atrás referimos, pese embora a importância de que se reveste o caso do projecto urbano da Expo 98 (hoje Parque das Nações), ele constitui-se como um caso excepcional tornado possível pela realização de um evento internacional (a que correspondeu um investimento público muito significativo), que dificilmente se repetirá num futuro próximo. Nesta perspectiva, por se terem revelado experiências de menor investimento e de menor escala e, portanto, mais próximas à realidade urbana das cidades portuguesas, julgamos pertinente, no âmbito da requalificação de espaço público em frentes urbanas de água, uma breve referência a outras realizações que, maioritariamente ligadas ao Programa Polis, se revelam exemplos interessantes para a temática que nos ocupa.

A este respeito julgamos relevantes duas realizações de espaço público desenvolvidas na ultima década nas cidades de Vila Nova de Gaia e Coimbra, ambas realizadas ao abrigo do Programa Polis que, levantando questões distintas, constituem exemplos importantes para o nosso estudo.
O interesse da intervenção realizada em Vila Nova de Gaia centra-se não tanto, ou não apenas, na particularização de um determinado projecto, mas sobretudo no modo como foi considerada a intervenção conjunta das frentes de rio e de mar. Estamos, neste caso, perante uma estratégia de concepção mais global para a orla marítima e fluvial que passa pela requalificação de quase 20 km de um território que, em virtude de uma ocupação relativamente extensiva que se desenvolveu no concelho de Vila Nova de Gaia (que se sobrepôs a uma malha rural), se revela uma área (ainda que sensível) potencialmente ordenadora do desenvolvimento urbanístico futuro da cidade.
Partindo deste pressuposto, desenvolveram-se dois tipos de intervenção com objectivos e problemáticas distintos. Nuns casos visa-se a protecção de praias, ribeiras e outras áreas protegidas, mediante a manutenção e reforço da topografia, da vegetação e de outras caracterís-

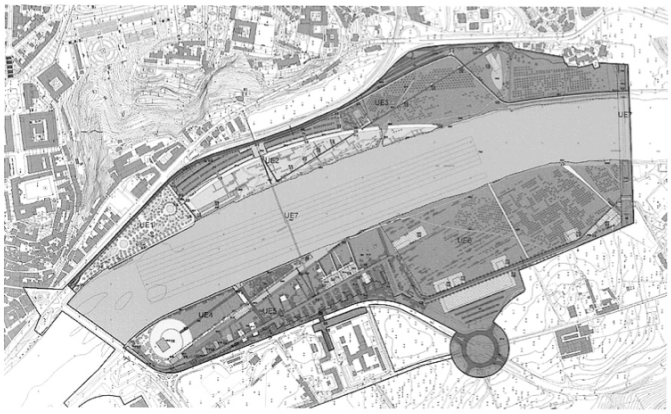


Fig. 380. Coimbra. Parque do Mondego. Planta de conjunto. Mercês Vieira, Camilo Cortesão, 1995-2005

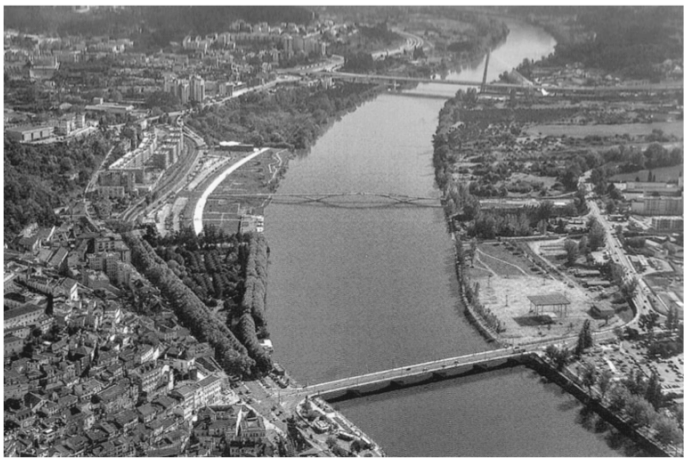


Fig. 381. Coimbra. Parque do Mondego. Vista aérea. Mercês Vieira, Camilo Cortesão, 1995-2005



Fig. 382. Vila Nova de Gaia. Requalificação do espaço público na Zona de São Paio Canidelo.
Francisco Barata, 2002-2005

-ticas naturais do terreno, minimizando o impacto ambiental das intervenções (mas tornando simultaneamente possível o seu usufruto como espaço público). Noutros casos, as intervenções (desenvolvidas com base em planos de pormenor, ao abrigo do Programa Polis[34]) centram-se na requalificação de zonas urbanas consolidadas (como no caso da Afurada) ou em consolidação (como no caso de S. Paio, Canidelo), incidindo no reordenamento dos usos e da forma do sistema de espaços abertos, na reorganização do sistema viário, e na criação de zonas de descompressão, de equipamentos de apoio e de espaços de uso público.

Relativamente ao Parque Verde do Mondego (correspondendo à 3ª fase)[35], o interesse da proposta para o nosso estudo reside essencialmente na forma como o projecto responde, por um lado, à articulação com a cidade existente (através do Parque Manuel Braga que definia o anterior limite urbanizado da frente ribeirinha da cidade consolidada, a sul) e, por outro, prende-se com o modo como é materializada uma nova estrutura de espaços abertos (abrangendo as duas margens do Rio Mondego), que se revela fundamental quer como matriz de suporte da expansão da cidade para sul, quer na forma como são propostos novos usos e equipamentos, conferindo ao conjunto da intervenção a condição de espaço de excepção no contexto da cidade de Coimbra.
A solução proposta consiste num parque linear que assenta num princípio de desenho claro e hierarquizado, onde pode ser reconhecida a importância do referido Parque pré-existente (Parque Manuel Braga) ao qual o novo espaço público se referencia (ao prolongar o eixo da sua alameda central), gerando um percurso principal que configura um talude que, por sua vez, delimita o parque de estacionamento criado a nascente. Num contacto mais directo com o rio é proposto no limite norte da intervenção um volume implantado paralelamente à margem que alberga bares e restaurantes. Um conjunto de quatro volumes cúbicos de menor dimensão (que albergam ateliers) pontua um segundo percurso principal que estabelece a ligação entre o sector intermédio da proposta (que inclui a ponte pedonal que liga as duas margens) com o Pavilhão de Portugal (a sul), articulando-se o referido percurso com um conjunto de plataformas de madeira que se projectam sobre o rio.

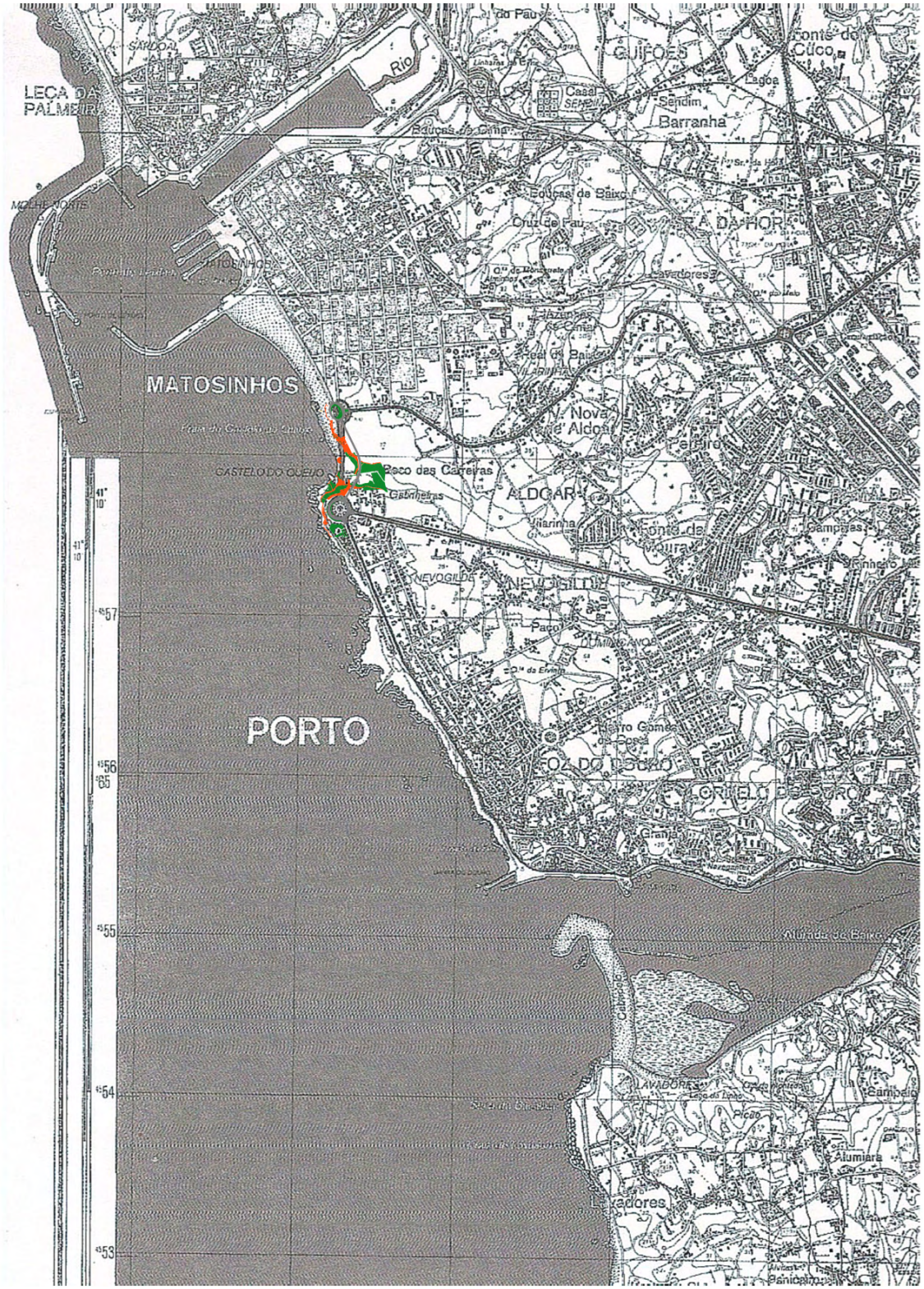
[34] O Plano de Pormenor da Afurada (2001-2005) foi da responsabilidade de Alexandre Alves Costa, Sérgio Fernandez e José Luís Gomes, tendo sido o Plano de S. Paio/Canidelo (2002-2005) da responsabilidade de Francisco Barata Fernandes. Na frente de rio entre a área do Plano de Pormenor da Afurada e a zona histórica desenvolveram-se outros Planos de Pormenor onde, no entanto, não reconhecemos ao espaço público um papel tão visível e estruturador como nos casos anteriormente citados. No contexto das intervenções realizadas na Marginal de Gaia, devemos salientar (justamente neste tramo entre a zona histórica e a Afurada) a importância da intervenção projectada pelo arquitecto Carlos Prata (2000-2002) que (tal como sucedeu no caso da intervenção na marginal do Douro no Porto com a intervenção dos Arquitectos Manuel Fernandes de Sá e Francisco Barata Fernandes entre os anos de 1998 e 2000) foi fundamental para a construção de um "novo" passeio marginal - a pretexto da instalação de uma infra-estrutura de saneamento - configurando um espaço público que, ao mesmo tempo que potencia novos usos, permite uma fruição qualificada e intensa com o rio, sem se constituir um elemento dissonante no contexto em que se insere.
[35] O projecto, desenvolvido em várias fases, resulta inicialmente de um concurso público realizado em 1995 do qual sai vencedora a equipa de Mercês Vieira e Camilo Cortesão, sendo o projecto integrado no Programa Polis em 2001.

A proposta constrói-se com base em princípios claros e numa linguagem sóbria que decorrem de uma leitura atenta do lugar e da interpretação dos conteúdos programáticos, tornando-se estes atributos perceptíveis, quer no modo como se estabelecem as hierarquias dos percursos, quer na intencionalidade e rigor revelada na geometria dos traçados que regulam os percursos, quer ainda no tratamento diferenciado que é atribuído à estrutura verde[36].

Como pudemos comprovar são diversos os temas e as respostas de projecto do espaço público em contexto de frente de água. Ao citá-los, não pretendemos fixar modelos ou exemplos acabados, muito menos definir princípios gerais. Procurámos reconhecer de que modo as cidades actuais, em função do tratamento conferido aos espaços públicos nas suas frentes de mar ou de rio, podem tornar estes sectores significativos, convertendo-as em espaços de referência para os seus habitantes, fomentando, simultaneamente, uma acção (re)estruturadora de uma parte de cidade e da cidade no seu conjunto.

[36] Está prevista, numa fase subsequente, a extensão do parque para sul, assim como a construção de um elevador que ligaria o sector intermédio (que corresponde ao ponto de amarração da ponte Pedro e Inês) que ligará a cota baixa à cota alta da cidade.

4.4.2 O projecto da Frente Marítima do Parque da Cidade entre o Porto e Matosinhos



Des. 33. A Frente Marítima do Parque da Cidade no contexto das cidades do Porto e Matosinhos

Introdução

Como atrás afirmámos, ao pretendermos analisar o projecto da frente marítima do Parque da Cidade no Porto (da autoria de Manuel de Solà-Morales, projectado e realizado entre 1999-2002), não estamos apenas interessados em verificar ou comprovar a importância e actualidade das frentes de água como "realizações destacadas de espaço público" na cidade contemporânea. Estamos sobretudo interessados em encontrar os atributos e as razões que tornam esta intervenção distinta de muitas outras realizadas em frentes de mar e de rio no contexto português na última década. Com a análise deste caso pretendemos igualmente aferir em que medida as estratégias de projecto e a *caracterização* do espaço público gerado se tornam factores decisivos do resultado final.

O estudo deste caso permite-nos sobretudo enquadrar a *problemática da construção dos (novos) espaços públicos em frentes de água*, tendo em conta um contexto mais urbano e mais vinculado à necessidade de formular respostas aos problemas que ao longo desta dissertação temos reiteradamente vindo a referir. Julgamos, por outro lado, que este exemplo se distancia na abordagem e nos resultados, quer dos grandes projectos de reconversão observados nas principais cidades portuárias[37], quer das operações de requalificação ambiental ocorridas em zonas litorais protegidas (essencialmente de pendor paisagístico ou ecológico). Entendemos portanto que neste caso, de modo particularmente incisivo, se é capaz de fazer inter-agir, simultaneamente e de forma articulada, os aspectos de ordem urbana, arquitectónica, infra-estrutural e geográfica que condicionam, talvez mais do que nunca, a construção do espaço público na cidade actual, e que este projecto toma em consideração para a reestruturação profunda de um sector da cidade do Porto.

Ao constituir-se como parte fundamental de um sistema de espaços colectivos mais amplo (de dimensão metropolitana ou territorial) e que vê a sua importância acrescida pelo facto de se confrontar com o problema de articular duas realidades urbanas distintas (que durante mais de um século permaneceu em aberto), este exemplo, ao contrário de outros, dá-nos igualmente a possibilidade de reconhecer a dimensão estruturadora e estratégica que uma intervenção sobre o espaço público com estas características é capaz de assumir.

Do ponto de vista dos temas mais específicos que concorrem para a escolha deste e não de outro projecto para tratar do problema de construção de lugares públicos de carácter excepcional, naturalmente apreciar e analisar a transformação profunda de uma faixa urbana de costa que potencia a conversão de um espaço de transição e indeterminado (mas com características excepcionais e únicas do ponto de vista da geografia do local) num *espaço público de excepção*, capaz de resgatar a dimensão pública para um sector de cidade, abrindo-a ao uso dos seus habitantes.

[37] Referimo-nos a operações de grande escala e desenvolvidas com fins marcadamente comerciais e turísticos, em zonas centrais de grande valor fundiário, como é o caso das primeira geração de *waterfronts* recuperados. Para isso, bastará analisar os modelos pioneiros dos anos 60, como Baltimore e Boston, fortemente orientados para o turismo e para as funções comerciais, aos quais se seguiram nos anos 80 os casos de Sidney e Londres (2ª geração) cuja marca principal foi a presença dominante de capitais privados e de uma forte componente imobiliária.



Fig. 383. Porto. Avenidas do Brasil e Montevideu nos anos 40



Fig. 384. Porto. Praça de Gonçalves Zarco nos anos 50

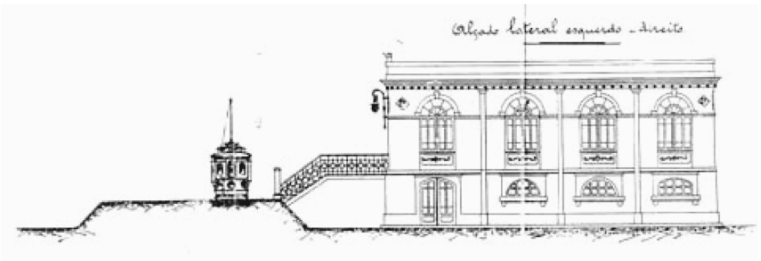


Fig. 385. Porto. Esplanada de Rio de Janeiro, início do século XX

Estamos assim, neste caso, perante o problema concreto da *construção* de um espaço público que "não existia", isto é, estamos perante a refundação de um lugar público - criado de acordo com as circunstâncias específicas do lugar - que tem em conta as condicionantes urbanas e a vocação do sítio - mas que atende simultaneamente a outras "condições" (significados, usos, escalas) que tornam os espaços públicos mais indeterminados e complexos na cidade contemporânea.

A este respeito importa ainda salientar que o projecto da Frente Marítima do Parque da Cidade tem de ser analisado no contexto de uma estratégia mais global de requalificação da marginal atlântica das cidades de Matosinhos, Porto e Vila Nova de Gaia, que se consubstancia na realização de diferentes intervenções (com objectivos e contextos muito distintos), destacando-se, a norte, a Marginal de Matosinhos (da autoria de Eduardo Souto de Moura, 1995-2000), com a qual a proposta de Solà-Morales se confronta[38].

Devemos ainda referir que, embora nos cingiremos à análise da proposta para a Frente Marítima do Parque da Cidade (isto é, para o tramo urbano entre a Praça Cidade de Salvador e a Praça Gonçalves Zarco), a intervenção de Solà-Morales estende-se para sul, abarcando a renovação dos Jardins na Avenida de Montevideu, à cota alta, assim como a requalificação de um caminho pedonal à cota da praia, entre o Forte São Francisco Xavier (Castelo do Queijo), a norte, e a Esplanada do Molhe a sul.

Enquadramento e caracterização da área do projecto

Formando um vale, limitado a sul pela Avenida da Boavista (pelas colinas de Nevogilde) e a norte pela Estrada da Circunvalação, este lugar (objecto da intervenção desenvolvida pela Porto 2001 e posteriormente concluída ao abrigo do Programa Polis) foi, durante largas décadas, uma fronteira que determinava uma separação entre as cidades do Porto e Matosinhos, cujos limites se definiam a partir de franjas que se foram urbanizando, até encontrarem duas "barreiras" urbanas significativas (Estrada da Circunvalação, a norte ,e a Avenida da Boavista, a Sul). Como espaço de transição, este lugar marca o encontro entre duas realidades urbanas distintas[39]. No seu lado Sul, observa-se um crescimento linear, ao longo das Avenidas de Brasil e de Montevideu, enquanto a norte, do lado de

[38] Ao contrário da proposta que em seguida analisaremos, o projecto da Marginal de Matosinhos insere-se num contexto urbano em processo de renovação, propondo-se como remate da frente urbana e elemento de relação da cidade com a praia, um passeio público com cerca de 750 m de comprimento e 20 de largura, materializado como uma grande plataforma revestida a pedra de granito, de vocação lúdica e aberta a usos variados, que prevê ainda a construção de uma série de volumes *adossados* à plataforma e pousados sobre o areal, que correspondem a diversos equipamentos de apoio à praia.

[39] É importante referir que a relação entre a cidade do Porto e Matosinhos se torna particularmente relevante a partir do momento em que é tomada a decisão de transferir o porto para a Foz do Rio Leça, cuja construção se inicia em 1884. Este facto explica que, a partir da ultima década do século XIX, diversas fábricas (em especial as de conservas), sobretudo pela disponibilidade de espaço, se tenham estabelecido em Matosinhos Sul. Inicia-se assim a expansão urbana para sul, através da ocupação do areal do Prado, onde se localizava o hipódromo do Jockey Clube de Matosinhos, segundo o plano de Urbanização da autoria do engenheiro Licínio Guimarães, que propõe uma malha ortogonal composta por quarteirões rectangulares (com as dimensões de 112 por 66 metros cujo lado maior está orientado a sul), definidos por uma estrutura viária com dez metros de largura. Embora as primeiras instalações industriais e residências de uma nova burguesia industrial se tenham construído ainda no século XIX, a construção da estrutura viária apenas se realiza no século XX, contemplando alterações significativas ao plano realizado em 1896 por Licínio Guimarães. A malha urbana é executada definindo quarteirões com 185 por 155 metros e as vias são realizadas com 16,20 e 30 metros de largura.



Fig. 386. *Porto e arredores*. Planta de meados do século XIX



Fig. 387. *Porto e arredores* no início da urbanização de Matosinhos sul



Fig. 388. *Plano de urbanização de Matosinhos Sul*. Licínio de Guimarães, 1896

Matosinhos, se constata a existência de um sector urbano mais homogéneo e denso, formado por uma malha de quarteirões regulares de origem industrial (Matosinhos Sul), e que desde a década de 90 do século passado é objecto de um processo de reconversão[40].

Esta faixa urbanizada de território (que se estende desde a foz do Rio Douro até à foz do Rio Leça), em particular a Avenida de Brasil[41], converteu-se ao longo do século XX, numa zona de grande atractividade pelo carácter lúdico que o contacto com o mar proporciona, dando origem à formação de um passeio marítimo que se desenvolve a duas cotas ao longo de cerca de três quilómetros (constituído pelas avenidas de Brasil e Montevideu), e se prolonga até à Praça Gonçalves Zarco (Rotunda do Castelo do Queijo)[42].

A área objecto da intervenção que analisaremos, além de se constituir como um território de fronteira entre a cidade do Porto e de Matosinhos, assinala uma mudança da configuração irregular da linha de costa (que se inicia junto à foz do rio Douro), para o extenso areal da praia de Matosinhos Sul, caracterizada pela existência de um aterro, construído nas últimas décadas do século XIX, por forma a permitir a ligação entre as duas cidades, através do carro eléctrico[43].

Este sector da cidade está ainda marcado pela existência de três elementos urbanos significativos, que lhe conferem uma identidade e uma importância acrescida, num contexto urbano mais alargado. Referimo-nos ao Forte de São Francisco Xavier (Castelo do Queijo), à Avenida da Boavista e à Estrada da Circunvalação. O Forte de São Francisco Xavier, valor patrimonial de reconhecida importância, construído em meados do século XVII (presumivelmente sobre as ruínas de uma outra fortificação marítima pré-existente), define o remate poente da Avenida da Boavista (traçada a meados do século XIX, cuja chegada ao mar apenas se concretizou na segunda década do século XX) que, como é sabido, constitui o principal eixo urbano estruturador da zona ocidental da cidade do Porto. Por fim, a Estrada da Circunvalação (EN 12), concluída no final século XIX, estabelece-se não apenas como a barreira administrativa que define a fronteira terrestre da Cidade do Porto com os municípios vizinhos, como se constitui igualmente como uma importante via de comunicação no contexto da Área Metropolitana do Porto. Enquanto *remate* da Estrada da Circunvalação (a poente), a Praça Cidade de

[40] Como é sabido, após um primeiro plano proposto em 1994, da autoria da arquitecta Paula Santos, a reconversão de Matosinhos Sul realiza-se hoje de acordo com o Plano de Urbanização de Matosinhos Sul da autoria de Álvaro Siza.

[41] A Avenida de Brasil, antiga Estrada de Carreiros, foi desde a segunda metade do século XIX e em especial nas primeiras décadas do século XX, uma importante zona de banhos (tal como Matosinhos e Leça da Palmeira), o que motivou, nos anos 20 e 30, a requalificação urbana da antiga Estrada de Carreiros e posterior expansão para norte com a abertura da Avenida de Montevideu.

[42] Este passeio marítimo caracteriza-se à cota baixa pela existência de um percurso ao longo de uma linha de costa irregular, marcada por afloramentos rochosos de grande beleza. À cota alta, este sistema de espaços públicos formado pelas Avenidas de Brasil e Montevideu (que se articulam na Esplanada do Molhe), caracteriza-se pela existência de um passeio contínuo e linear (pontuado pela existência de zonas ajardinadas e arborizadas), que, através de rampas e escadas, permitem fazer a articulação com a cota baixa, podendo ainda destacar-se a existência de alguns elementos de excepção no espaço público, como a Pérgula de Carreiros construída aquando das obras de beneficiação promovidas pela Câmara Municipal do Porto nos anos 30.

[43] Será importante referir, no contexto deste caso de estudo, a relevância do estabelecimento no final do século XIX das primeiras carreiras regulares de transportes colectivos (primeiro com o "americano" de tracção animal) com o objectivo de ligar a cidade do Porto a Matosinhos, o que até esse momento só era possível por intermédio de vias de carácter rural.



Fig. 389. *Projecto da Zona Desportiva do Castelo do Queijo* (CMP, 1948)



Fig. 390. Plano Parcial de Urbanização da Zona do Castelo do Queijo (CMP, 1961)



Fig. 391. *Ante-projecto de Urbanização do Castelo do Queijo.* Fernando Távora, 1960

S. Salvador define assim, simultaneamente, o limite entre as cidades do Porto e Matosinhos.

Antecedentes: estudos e planos para a frente marítima entre o Porto e Matosinhos

Este enquadramento urbano singular, traduzido na sua condição de charneira e remate (que se encontra estabilizado desde as primeiras décadas do século passado), explica a razão pela qual, ao longo do século XX, vários estudos tenham sido dedicados a este sector da cidade, cuja concretização se foi consecutivamente adiando.

Não sendo o nosso objectivo realizar uma análise histórica exaustiva dos diferentes estudos e projectos que foram propostos para este sector da cidade, julgamos no entanto pertinente compreender a importância estratégica que desde cedo adquiriu (e as diferentes formas como foi considerado). Esta Importância traduziu-se desde as primeiras propostas formuladas, na ambição de tornar esta área num lugar de referência para a cidade, originando um longo processo de debate e de discussão de ideias, que acabam por determinar e influenciar a materialização efectiva deste espaço.

Embora apenas em 1961 o Plano Director da cidade do Porto, da autoria de Robert Auzelle, tenha fixado que o destino definitivo deste sector da cidade seria o de *parque para uso colectivo dos cidadãos*, os primeiros estudos para a zona datam de 1926. É numa planta cadastral que surge pela primeira vez delimitada a área que em grande parte viria a ser ocupada pelo actual Parque da Cidade.

Foi contudo em 1932, no *Prólogo ao Plano de Urbanização da Cidade do Porto,* que Ezequiel de Campos formula a primeira proposta que estabelece, de facto, uma intenção de projecto para o desenvolvimento desta zona. Esta proposta procura, à imagem das propostas desenvolvidas nas principais cidades europeias na segunda metade do século XIX, estabelecer parâmetros urbanísticos equilibrados para zonas de expansão, baseados na criação de amplos sistemas de espaços verdes[44].

Datam de 1938 as propostas mais concretas para a zona em questão (o plano de Giovanni Muzio propunha, por exemplo, como hipótese, um estádio para grandes competições no parque da cidade), que, apesar de abandonadas, começam a estabelecer de forma muito clara o conteúdo programático pretendido para este sector da cidade - o de parque desportivo[45].

[44] Ezequiel de Campos, *Prólogo ao plano da cidade do Porto*, Porto: Empresa Industrial Gráfica, 1932, p. 31

[45] A importância e dimensão estratégica deste programa determinava igualmente a necessidade de ter em conta, à escala urbanística, as articulações viárias com a área envolvente, designadamente com a zona industrial e a ligação a Matosinhos e ao porto de Leixões. A este propósito, refira-se que a conclusão do Porto de Leixões, inaugurado em 1949, consolidou definitivamente a expansão urbana de Matosinhos, acompanhada de um aumento significativo de população, o que motivou a realização por parte do Município de Matosinhos de vários planos desde a década de 40 do século passado, de onde se destaca o Plano realizado pelos arquitectos David Moreira da Silva e Maria José Moreira da Silva em 1943. Neste plano, por razões ligadas à perda de influência que as cidades do Porto e Gaia sofreram com a construção do Porto de Leixões, chegou a prever-se (não se realizando pelos elevados custos da obra) uma ligação directa (através de um canal navegável) entre o Porto de Leixões e o Rio Douro, o que à época foi interpretado como uma tentativa de interferência por parte do Município do Porto na gestão urbanística de Matosinhos.



Fig. 392. *Proposta para a Urbanização da Frente Marítima do Parque da Cidade*. Sidónio Pardal, 1992

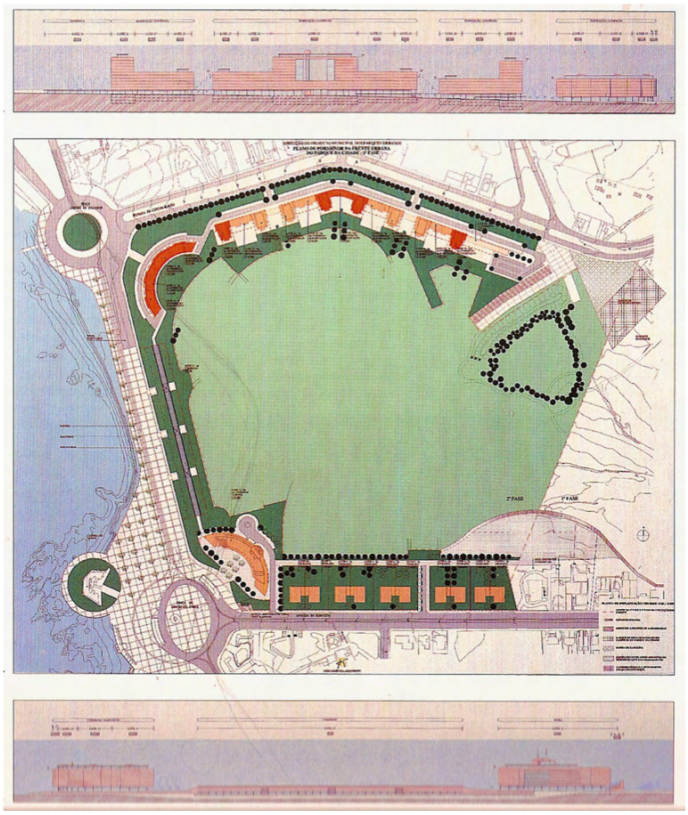


Fig. 393. *Plano de Pormenor para a Frente do Parque da Cidade.* Planta de síntese. João Paciência, 1997

O primeiro projecto detalhado desta zona desportiva é aprovado pela Câmara Municipal do Porto (CMP) em 1948. Neste plano, com base num desenho urbano de *matriz clássica*, ordenado a partir do traçado de ruas e alamedas, é proposto um programa multifuncional (hotel, casino, pavilhão de desportos, hipódromo, ténis), que se dispunha fundamentalmente ao longo da frente marítima do parque da cidade, dando continuidade e complementando, em termos de programa urbano, as frentes urbanas das Avenidas de Brasil e Montevideu. No sector nascente desta mesma proposta (que corresponde sensivelmente à primeira fase do actual parque da cidade), previa-se a construção de um campo de golfe com dezoito buracos. Este projecto, ainda que abandonado, permite que, no *Plano Regulador da Cidade do Porto* de 1952 (da autoria de Antão de Almeida Garrett), este sector conserve a definição de "*Zona Desportiva Municipal*"[46].

Outro dos momentos que marca de forma decisiva o futuro deste sector da cidade, está associado à aprovação do *Plano Parcial de Urbanização da Zona do Castelo do Queijo* (em 1961), onde se estabelece definitivamente o programa de zona desportiva para a zona em causa, associando-o à vertente *lúdica do passeio, da vida ao ar livre*, desejados para o *tempo de repouso*, e que pudesse também estabelecer um complemento às zonas balneares próximas[47].

É nesta proposta de 1961 que ganha consistência o programa de "grande parque urbano" equipado para o lazer, ajustado às necessidades de uma cidade (cuja área metropolitana, adquiria já uma importância e dimensão considerável). O espaço correspondente ao parque (e que basicamente corresponde aos actuais limites do parque da cidade) é tratado como um extensa mancha verde (apenas interrompida pelo que seria, à época, o traçado previsto da *Avenida Nun´Alvares*), que se ocupa "livremente" com os equipamentos propostos. Neste plano, a zona poente é justamente aquela que concentra a maior parte do programa previsto: ténis, piscina, hotel, lago com praia popular, campos para diversas actividades desportivas, um recinto tipo feira popular, e diversos parques de estacionamento.

Refira-se que nesta proposta não se reconhece, contudo, a vontade ou intenção de propor uma frente ou fachada urbana, que se resolve propondo uma avenida marginal - tipo *parkway* - indiferente aos pontos mais notáveis (Praça Gonçalves Zarco e Praça Cidade de Salvador), propondo uma relação fluida entre Porto e Matosinhos (parecendo inclusivamente ignorar a importância do remate da avenida da Boavista e a presença do Castelo do Queijo).

Nos anos 90, ou seja, passadas cerca de três décadas sobre a data da última proposta formalmente aprovada, e já com a construção da primeira fase do parque em curso (assumida portanto em definitivo a criação do *pulmão verde* da Cidade do Porto nesta área), volta a colocar-se a questão do remate poente do Parque da Cidade.

[46] Antão de Almeida Garrett, *Plano Regulador da Cidade do Porto*, Porto: Câmara Municipal do Porto, 1952, p. 15

[47] Ver Plano Director da Cidade do Porto (Câmara Municipal do Porto. Gabinete de Urbanização), Vol. III. Porto: Câmara Municipal do Porto, 1962, p. 22 e documento 14.

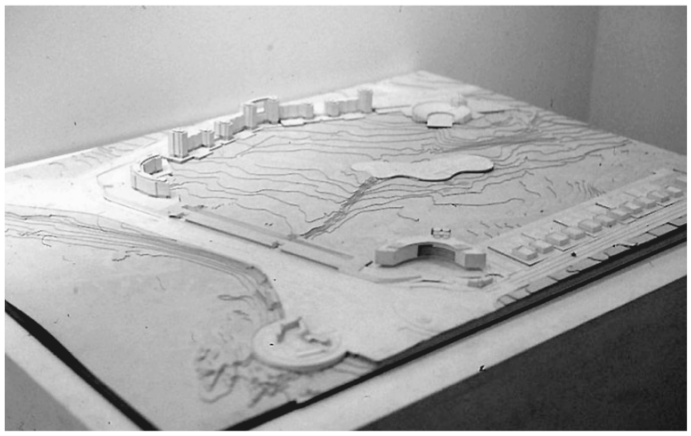


Fig. 394. *Plano de Pormenor para a Frente do Parque da Cidade.* João Paciência, 1997



Fig. 395. *Estudo preliminar para a Frente do Parque da Cidade.* Planta de síntese.
Manuel de Solà-Morales, 1999

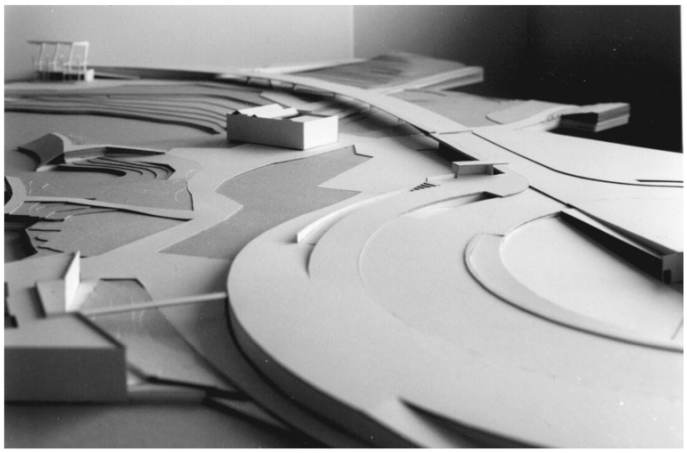


Fig. 396. *Estudo preliminar para a Frente do Parque da Cidade.* Maqueta.
Manuel de Solà-Morales, 1999

Abandonados os estudos desenvolvidos até 1992 pela Cesur / Sidónio Pardal (arquitecto paisagista responsável pelo projecto da primeira fase do projecto do Parque da Cidade) para o sector poente do Parque da Cidade (que previam a construção contínua em todo o perímetro do parque), é apresentado, como alternativa, o *Plano de Pormenor para a Frente Urbana da 2ª fase do Parque da Cidade* em 1997, elaborado pelo arquitecto João Paciência, que parte desde logo do pressuposto da "não edificação" do limite poente do Parque, definido pela CMP.

A partir deste momento, torna-se portanto irreversível a decisão política da não construção da frente marítima do parque[48], constituindo-se a proposta de João Paciência para a frente litoral, como uma solução de compromisso que permitia libertar a frente poente, viabilizando, no entanto, a possibilidade de construção nas frentes para a Estrada da Circunvalação e Avenida da Boavista.

Nesta proposta, é conferido um *tratamento formal* mais expressivo às frentes edificadas das duas praças - A Praça Cidade de S. Salvador, a norte, e a Praça Gonçalves Zarco (a sul), concebidas como "grandes rótulas*"* que, como pode ler-se na memória descritiva, visam "(...) *assegurar a transição das frentes norte e sul com a frente marítima"*[49]*,* procurando-se simultaneamente definir duas praças, configuradas pela forma circular dos edifícios que as desenham (uma voltada para o Parque da Cidade e outra para o castelo do Queijo).

Quanto à morfologia urbana prevista e ao tratamento do perímetro do plano em contacto com o parque, podemos observar que se parte de um entendimento que privilegia a construção densa e contínua do limite norte (para a Estrada da Circunvalação) - criando uma barreira de construção com cérceas elevadas - dando-se pelo contrário continuidade, nesta proposta, à morfologia urbana já presente da frente sul, que privilegia a construção de moradias unifamiliares voltadas para a Avenida da Boavista.

As frentes das "praças" propostas para a Praça Gonçalves Zarco e Cidade de Salvador constituem-se no entanto, a nosso ver, episódios urbanos de relativa *ineficácia*, no que diz respeito às desejadas transições, sobretudo pela descontinuidade volumétrica, morfológica e de escala, que se pode observar entre as várias frentes; mas também pela ausência de um desenho e de um sistema de espaços públicos que as articule de forma consistente e que assegure as desejadas continuidades com o tecido urbano envolvente.

Quanto ao tratamento do espaço público da Avenida Marginal, a proposta de João Paciência, além da consolidação do paredão do lado do mar, e da criação de um passeio arborizado para peões, estabelece do lado da frente do parque uma solução hesitante e de compromisso, que prevê

---

[48] Relembre-se, a propósito desta "decisão politica" da não construção da frente do Parque da Cidade, que corresponde a este período a concretização da primeira fase das obras da Marginal do Douro (entre a Ribeira e a Alameda Basílio Teles), com vista à recepção da Cimeira Ibero-Americana no edifício da Alfandega do Porto em 1998, que coincide por sua vez com a abertura do Recinto da Expo 98. É neste período que começam a ganhar relevo no nosso país (e a ser debatidas pela opinião pública) as questões do espaço público e da requalificação urbana, e muito particularmente as relações das cidades com as suas frentes de água, levando em 1999 ao lançamento do *Programa Polis*.

[49] *1ª Mostra Municipal de Urbanismo da Câmara Municipal do Porto*, Porto, Câmara Municipal do Porto, 1997, p. 36.

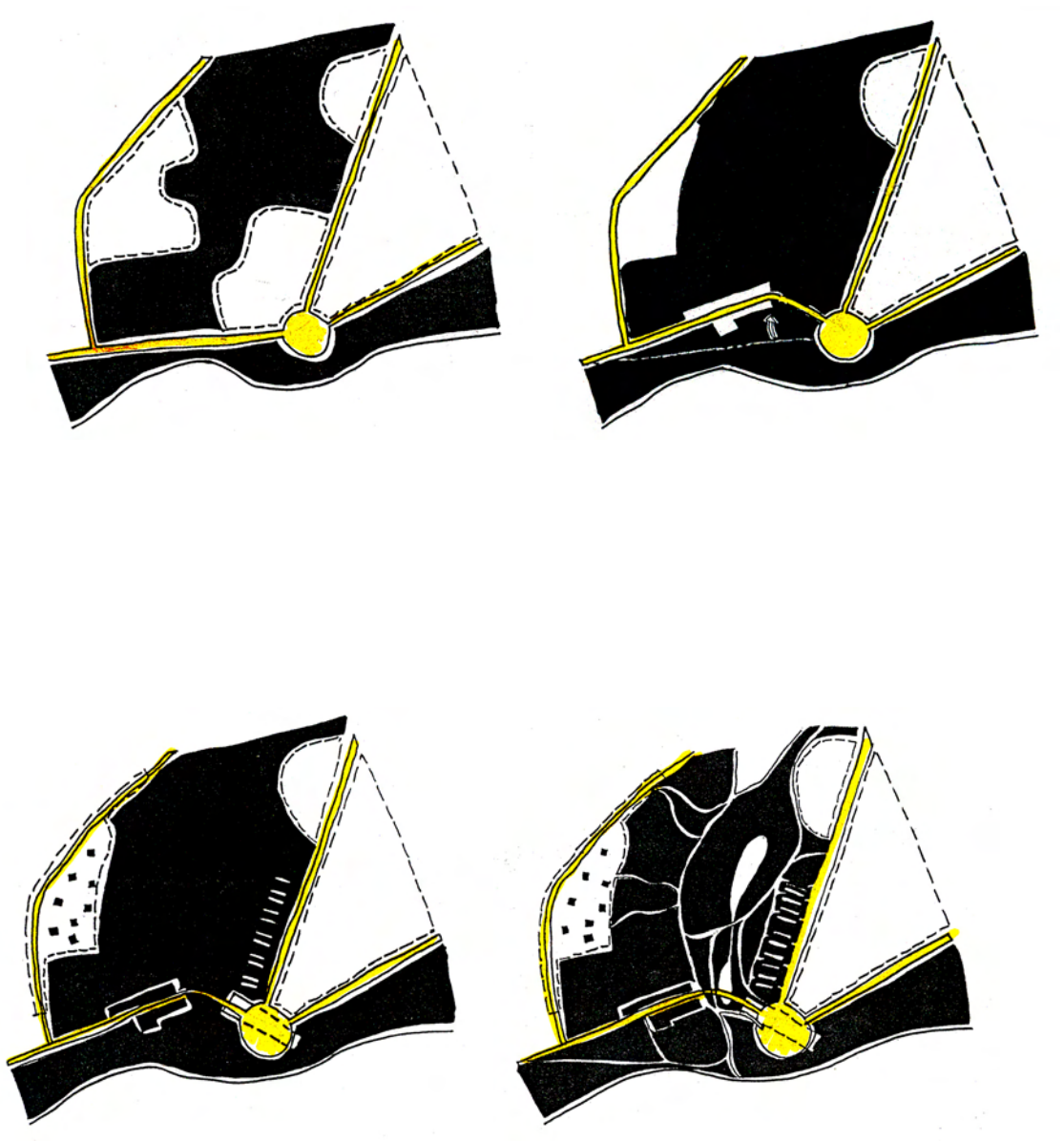


Fig. 397 a Fig. 400. Diagramas explicativos da intervenção na Frente Marítima do Parque da Cidade.
Manuel de Solà-Morales, 1999

parcialmente um atravessamento em túnel. Esta solução garante a criação de uma zona ampla de esplanadas em contacto com a plataforma de passeio dotado de equipamentos de lazer e restauração adossada à duna que, *protegendo* o parque dos ventos marítimos, definiria o seu limite a poente. Julgamos porém, que, ao nível do desenho das duas praças, e da própria marginal, esta proposta se revela algo fragmentada (e até desproporcionada), ao não estabelecer uma continuidade e a desejada articulação, a partir de um desenho unitário, entre as várias "peças urbanas" em questão.

A proposta de Manuel de Solà-Morales: o espaço público como *protagonista* da transformação urbana

Não tendo tido seguimento o referido *Plano de Pormenor para a Frente Urbana da 2ª fase do Parque da Cidade*, Manuel de Solà-Morales é convidado em 1998 para realizar um estudo para a Frente Marítima do Parque da Cidade, cuja principal premissa *continua* a ser a libertação de construções na Esplanada Rio de Janeiro, no sentido de potenciar a criação de uma frente urbana com carácter lúdico, destinada sobretudo ao lazer e à estadia.

É apresentado em 1999 um estudo prévio à autarquia, onde se torna evidente (se compararmos com as várias propostas previamente elaboradas para este local, e em especial as mais recentes) uma mudança de entendimento no que diz respeito ao carácter da frente urbana e à forma como as questões do espaço público se colocam do ponto de vista do projecto.

Na base da mudança do entendimento, quanto ao papel e ao carácter que esta frente urbana deve ou pode ter no desenvolvimento deste sector da cidade, estará seguramente o reconhecimento à época, por parte dos responsáveis da CMP, da importância estratégica que o espaço público pode assumir na requalificação da cidade[50].

As entidades responsáveis parecem compreender que a transformação deste sector de cidade não pode (ou não deve) ser entendida como "mais uma intervenção isolada", ou "indiferente", às condicionantes muito específicas e excepcionais presentes no local, mas sim como uma verdadeira oportunidade de requalificar um importante sector da cidade. Muito concretamente, as entidades responsáveis parecem entender o projecto como uma oportunidade de (re)desenhar uma "frente marítima urbana" e um novo limite entre a cidade e o mar, dando resposta ao problema do remate do Parque da Cidade e da articulação entre duas cidades.

Por outro lado, devemos salientar o singular entendimento que Manuel de Solà-Morales revela sobre as questões urbanas e muito especialmente sobre o espaço público[51], quer nas suas reflexões sobre a cidade, quer na sua prática do projecto. A acutilância e versatilidade demonstradas por Solà-Morales na articulação da análise e da teoria com a prática de projecto e o seu peculiar entendimento da cidade

[50] Sobretudo, se tivermos em conta a "requalificação de conjunto" que começa a ser conferido às frentes de Rio e de Mar, na construção de uma identidade e de uma imagem renovada da cidade do Porto, entendidas como sistemas de espaços públicos excepcionais e preferenciais para o desenvolvimento de actividades lúdicas e de encontro entre os cidadãos.

[51] Relembre-se, a este propósito, o contributo teórico proposto por Manuel de Solà-Morales, referido na primeira parte deste trabalho.

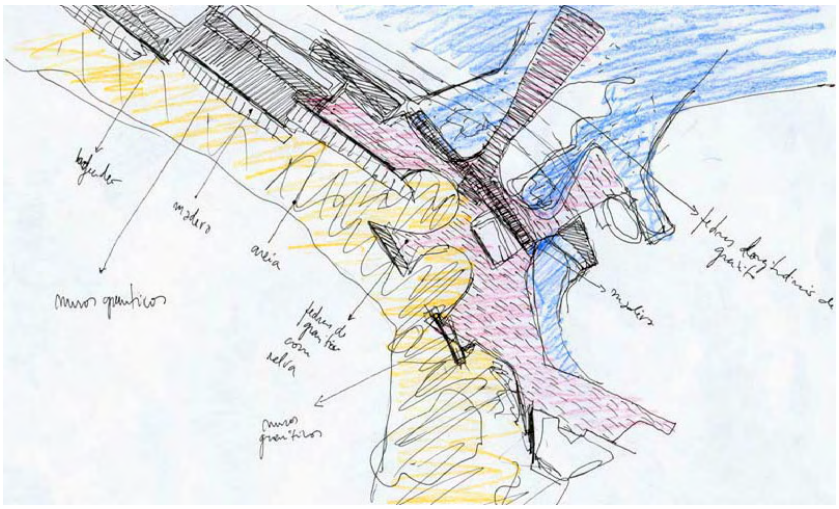


Fig. 401. Projecto para a Frente do Parque da Cidade. Esquisso. Manuel de Solà-Morales, 1999

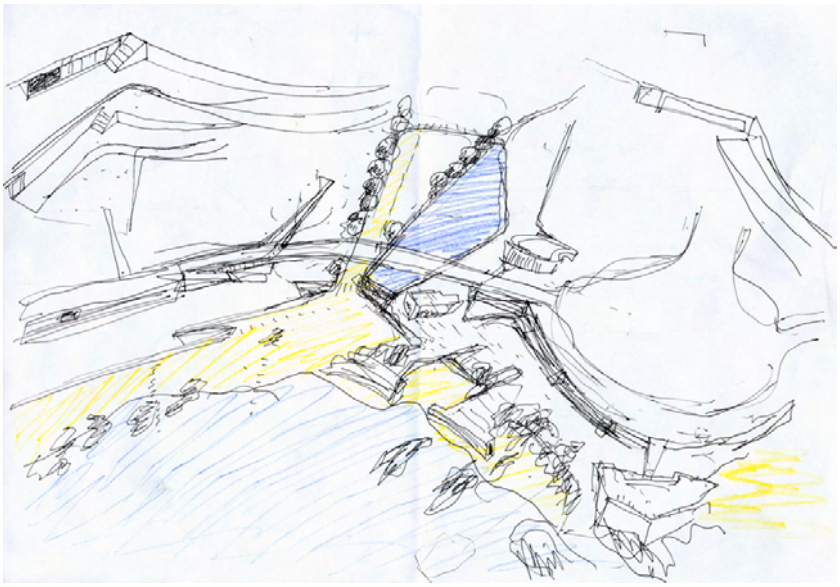


Fig. 402. Projecto para a Frente do Parque da Cidade. Esquisso. Manuel de Solà-Morales, 1999

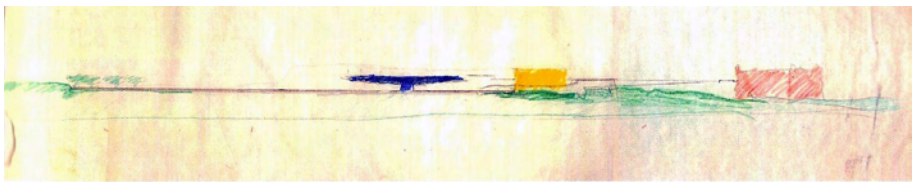


Fig. 403. Projecto para a Frente do Parque da Cidade. Esquisso. Manuel de Solà-Morales, 1999

a partir da "*escala e forma dos seus elementos urbanos*" e das pré-existências, constituem um inequívoco marco da consistência dos seus projectos urbanos, que naturalmente se reflecte nas primeiras propostas apresentadas para a frente marítima do Porto.

Esvaziar* para reconstruir: a *topografia marítima como estrutura cívica

Assumida portanto previamente (pelo município) a decisão de "libertar" de construções a frente poente do Parque da Cidade, a questão que passou a colocar-se e que nos interessa sublinhar ao analisar o projecto da Frente Marítima do Parque da Cidade (sobretudo comparando as propostas anteriores com a construída) prende-se, justamente, com a natureza e com o papel distintos que são atribuídos ao espaço público, enquanto componente fundamental na caracterização que a nova Frente Marítima do Parque acabará por adquirir.

Como em outros projectos da sua autoria, o espaço público é também neste caso entendido por Solà-Morales como um componente essencial de uma resposta que, partindo de uma consideração aberta e multifacetada das questões urbanas (tensões, problemas e potencialidades), se constitui como a base fundamental de uma intervenção urbana da maior importância (para a cidade) e que extravasa os limites desta intervenção.

Por outro lado, a proposta, afirma Manuel de Solà-Morales, parte de um pressuposto teórico radicalmente distinto das propostas que a antecederam, na medida em que resulta da afirmação inequívoca e indiscutível da vocação pública que este lugar contém, reconhecendo-se *a geografia*, como *a "origem e a substância"* do projecto:

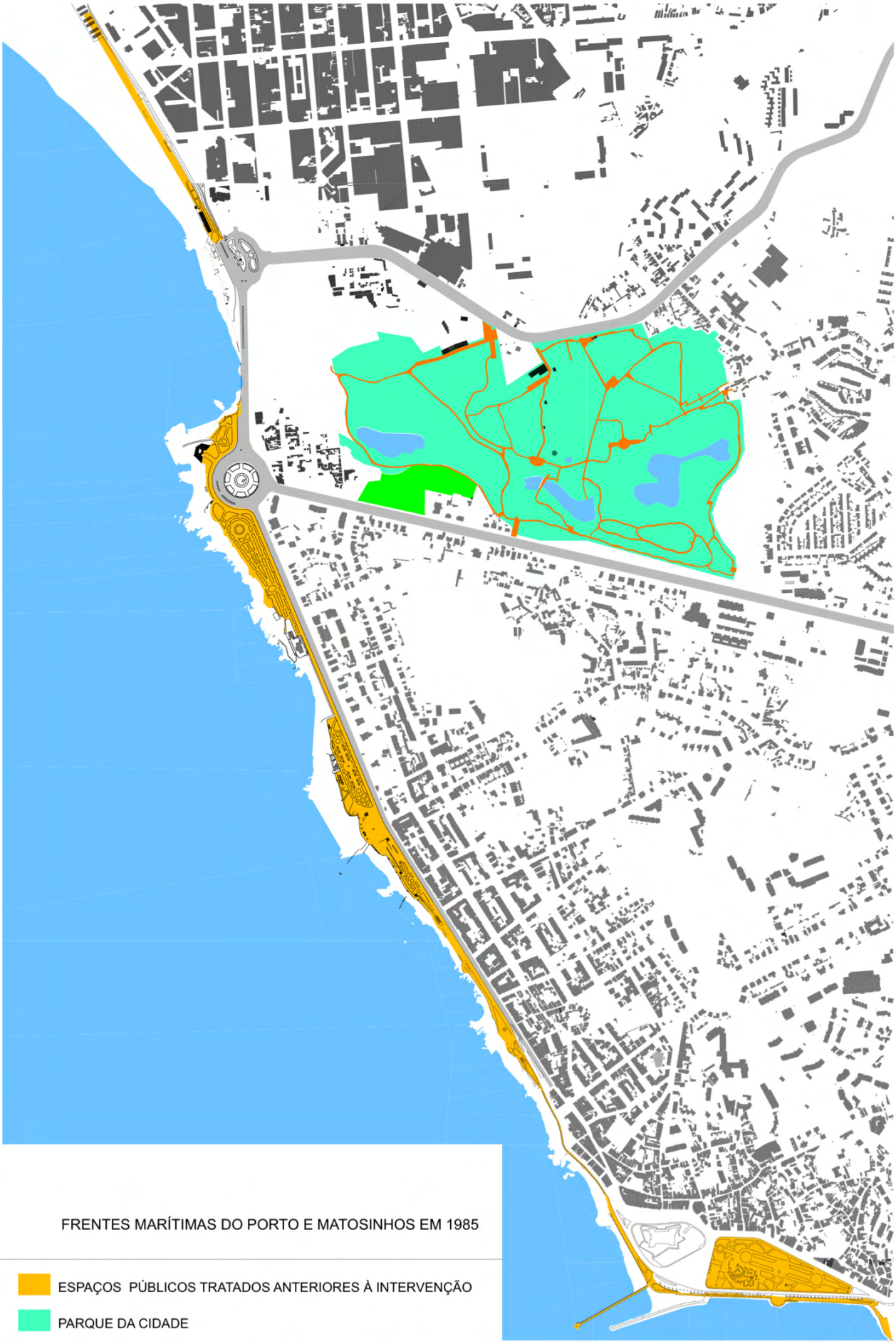
"A convicção de que a forma da geografia urbana é a razão mais importante para configurar um espaço livre, e que neste lugar concorrem circunstâncias topográficas e paisagísticas específicas é que conduziu metodologicamente o progresso da ideia e a definição sucessiva dos seus elementos"[52].

O reconhecimento do carácter aberto e excepcional deste lugar, marcado pela presença do *grande vazio* do Parque da Cidade, entendido como parte essencial na definição da continuidade pretendida entre *o mar e o verde* do Parque (passível de ser usado colectivamente pelos habitantes), constitui sem dúvida, o *momento fundador* e a afirmação fundamental da resposta ao problema que se colocava.

A opção conjugada da *re-naturalização* do Vale das Galinheiras, e correspondente *fusão* do Parque com a costa, tornada possível num tramo considerável pela introdução de um viaduto suspenso para a circulação automóvel, constitui o principal ponto de partida para a determinação do carácter da "frente urbana" e do espaço público propostos, bem como da forma como este(s) espaço(s) público(s) se relaciona(m) com as diferentes situações pré-existentes.

Será justamente ao reconhecer nesta premissa (re)fundadora uma nova escala (geográfica) e uma nova matriz urbana de distinta natureza (não necessariamente de ruptura) para o projecto de espaço

[52] *Viver o Porto, Programa Polis, Plano Estratégico da Frente Marítima da Cidade do Porto*, Lisboa: Ministério das Obras Públicas e Ordenamento do Território, Porto 2001, 2000, p. 27.



FRENTES MARÍTIMAS DO PORTO E MATOSINHOS EM 1985

ESPAÇOS PÚBLICOS TRATADOS ANTERIORES À INTERVENÇÃO

PARQUE DA CIDADE

ESTRUTURA VIÁRIA PRINCIPAL (AVENIDAS DE BRASIL E MONTEVIDEU, AVENIDA DA BOAVISTA, ESTRADA DA CIRCUNVALAÇÃO)

N

DES. 34 ESC. 15 000

público, que julgamos que a proposta de Solà-Morales constitui um "avanço" substancial relativamente às propostas que a antecederam[53].

A proposta construída assenta, por outro lado, no reconhecimento efectivo de uma (nova) escala da *frente litoral*, bem como no reconhecimento nas mais variadas dimensões - paisagística, urbana, topográfica, etc. - do carácter excepcional deste sector urbano, onde a cidade encontra o mar.

Este facto, traduz-se em termos de princípio geral de *definição da forma urbana*, como refere Manuel de Solà-Morales, *na quebra da ordenação monolítica e linear,* observável ao longo sobretudo das Avenidas de Brasil e Montevideu e na tentativa de introdução, como o próprio autor salienta, de uma "(...) *outra escala de experiência da costa, que procura o reconhecimento de coisas menores do terreno* (...)".[54]

Estamos assim perante uma forma distinta de entender os componentes que conformam o espaço (público) urbano - eminentemente geográfica - que neste caso, no entender de Manuel de Solà-Morales, dispensa uma *intervenção pesada*. No lugar de edifícios, ruas e árvores, a terra e a água são os principais materiais com os quais o projecto procura trabalhar. Ao propor a reposição do vazio do Parque, ao reafirmar a excepcionalidade da costa (ligados pelo Vale das Galinheiras) e ao reconhecer a particular condição de *intervalo urbano* que este lugar contém, a solução proposta pressupõe na realidade um acto de *de-surbanização* ou reconstituição do lugar geográfico. Por fim, o projecto parte da convicção que a articulação destas circunstâncias (paisagística, urbana, topográfica, etc.), a partir de um desenho coerente do espaço público, podem concorrer para a construção de um lugar público singular, que Solà-Morales designa por *topografia cívica*[55].

O espaço público como sistema integrador e a infra-estrutura como elemento estruturador da intervenção

Tendo sido portanto previamente definidas a estrutura e natureza específicas da *fachada marítima* a criar - determinadas, como referimos, fundamentalmente pela reposição do vazio (original) do Vale das Galinheiras e pelo reconhecimento das qualidades da linha da costa -, o espaço público projectado é entendido como um sistema espacial aberto: verdadeiramente conectivo e integrador das diferentes experiências, escalas e situações que se podem encontrar ao longo deste tramo de cidade, "*transformando-o num novo âmbito paisagístico e recreativo*"[56].

É justamente na "(...) *afirmação fundamental sobre a co-existência de peças de pequeno tamanho, próximas de um uso da costa (passeio repouso, banho, contemplação), e de formas urbanísticas de*

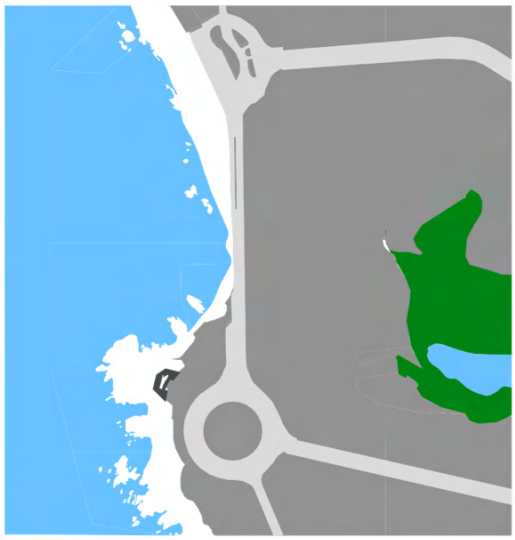
[53] Estabelecendo um paralelo com a proposta de João Paciência, parece-nos evidente esta mudança de entendimento quanto ao papel e à forma como o espaço público se concebe. Se, naquele caso, o espaço público projectado, como observámos atrás, se torna legível, ou decorre directamente e em primeiro lugar da definição (pouco esclarecida) que o edificado lhe confere (ou não lhe confere), já na proposta de Solà-Morales o(s) espaço(s) público(s) criados (do Parque da Cidade), em conjunto com um elemento infra-estrutural e uma construção isolada - o Edifício Transparente - são as referências que marcam (profundamente) a escala e o carácter mais aberto da fachada marítima pretendida.

[54] Manuel de Sola Morales, *De cosas urbanas*, Barcelona: Gustavo Gili, 2008, p. 46.

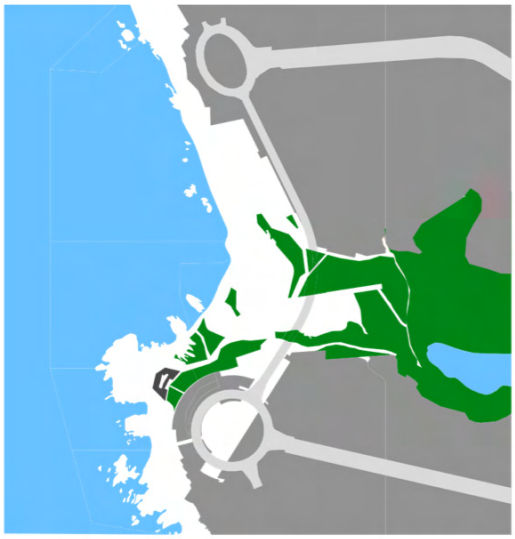
[55] Idem, ibidem, p. 46.

[56] Idem, ibidem, p. 46.

PERFIL A
PERFIL B

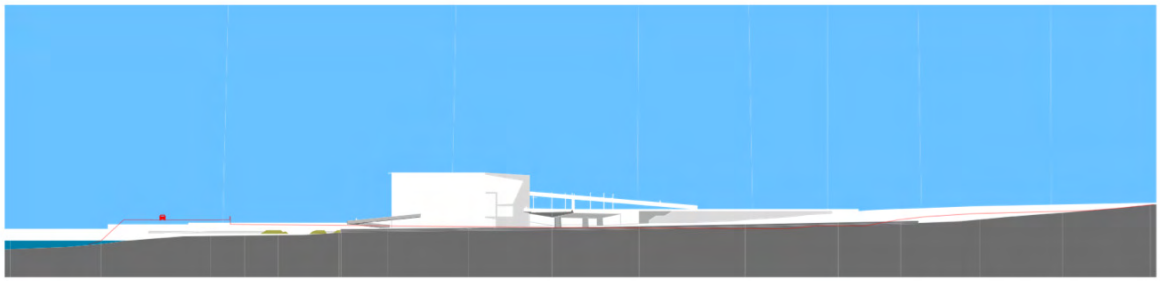


TOPOGRAFIA E TRAÇADO VIÁRIO ANTES DA INTERVENÇÃO



PERFIL A
PERFIL B

TOPOGRAFIA E TRAÇADO VIÁRIO DEPOIS DA INTERVENÇÃO



PERFIL A — TOPOGRAFIA PRÉ-EXISTENTE



PERFIL B — TOPOGRAFIA PRÉ-EXISTENTE

TOPOGRAFIA E TRAÇADO VIÁRIO ANTES E DEPOIS DA INTERVENÇÃO

N

DES. 35 ESC. 1 / 2 500 e ESC. 1 / 15 000

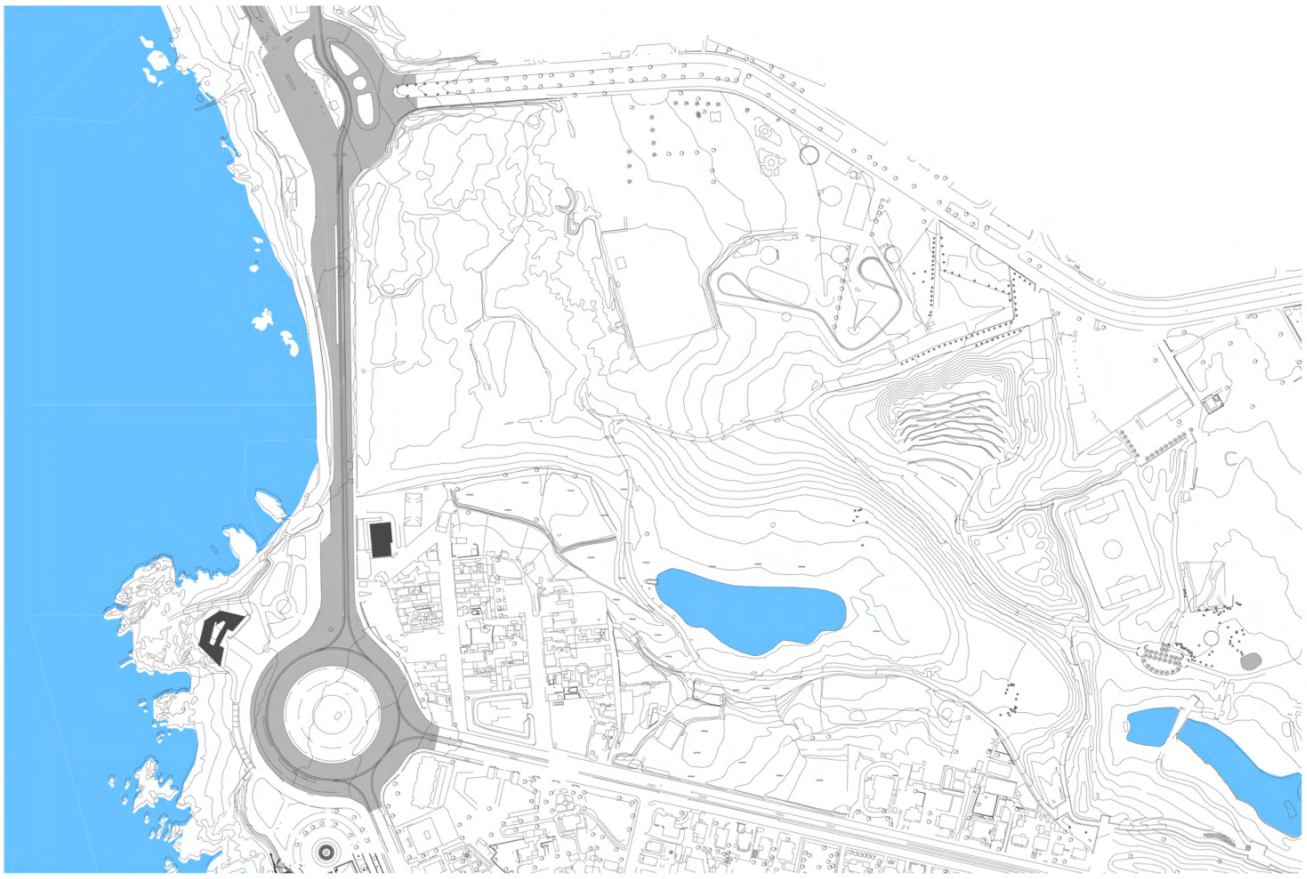
grande escala: as vias de circulação que atravessam a zona"[57], conjugadas com os princípios de projecto atrás referidos, que julgamos residir a principal virtude e a qualidade do projecto do espaço público da Frente Marítima do Parque da Cidade. Assim, o projecto procura integrar e considerar *as muitas raízes que o lugar contém*[58], permitindo a afirmação deste espaço não tanto "*como uma reserva natural"*, mas como um espaço público enquanto "(...) *produto da elaboração e da actividade humana, (...) transformando-o num novo âmbito paisagístico e recreativo"*[59].

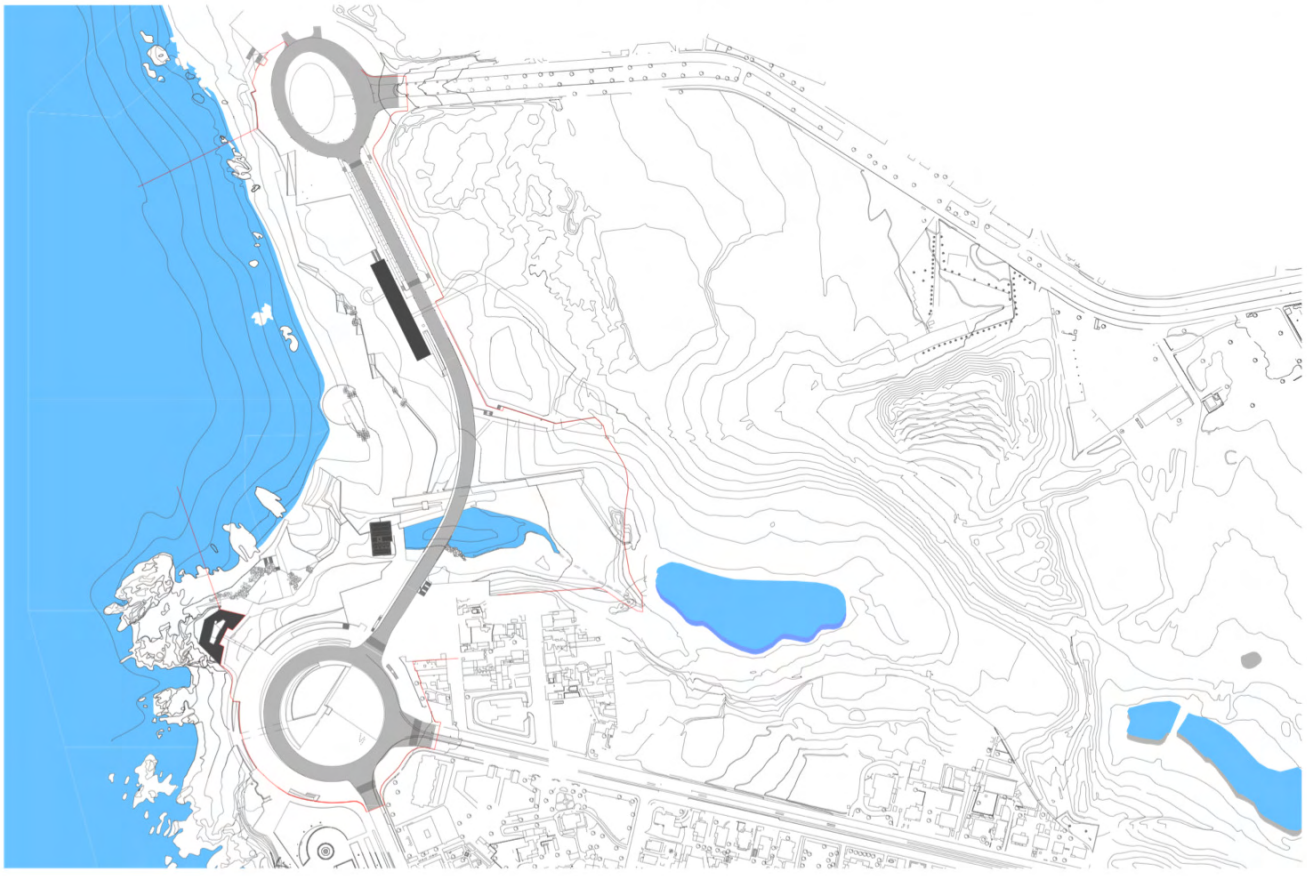
A consideração das questões ligadas à circulação viária será outro aspecto revelador da abordagem distinta que caracteriza a proposta de Manuel de Solà-Morales, e que nos permite igualmente reconhecer um diferente entendimento do espaço público relativamente às propostas precedentes de João Paciência e de Sidónio Pardal. Estes aspectos não só são vitais na estrutura de composição e de construção do espaço público, como determinam decisivamente o carácter da frente urbana e o modo como se processa a transição e a experiência do percurso entre as Praças Cidade de S. Salvador e de Gonçalves Zarco.

Será, aliás, no reconhecimento da importância das Praças de Gonçalves Zarco e Cidade de S. Salvador - entendidas na sua dupla condição de rótulas urbanas e de remate de elementos viários de *dimensão territorial* - e na forma subtil como é resolvida a sua articulação a partir de um viaduto (permitindo um uso diferenciado, mas ligado dos percursos às diferentes cotas - sabendo-se o fluxo considerável de veículos entre Porto e Matosinhos), que se resolve um dos aspectos críticos do Plano de Pormenor de 1997. Neste Plano, a solução proposta de um tramo enterrado da circulação viária, punha em causa não apenas a desejável continuidade do tráfego automóvel a céu aberto (e consequente presença simultânea dos percursos pedonais e mecânicos), como não definia uma escala de urbanização que se relacionasse e respondesse ao contexto geográfico existente (Parque e mar). Julgamos igualmente que esta proposta não resolvia do ponto de vista da articulação o contacto entre o Parque, o mar e as rochas, aspecto que, como se comprova pela solução construída, se encontra intimamente ligado à consideração da topografia pré-existente no local.

Na proposta construída, o desenho dos elementos que compõem o viaduto - essencialmente infra-estruturais (quatro faixas de circulação, iluminação, mastros para suspensão para uma futura inserção do metro, etc.) - aludem, por um lado, à (desejada) marcação do "*intervalo urbano"* e à suspensão da presença de um edificado contínuo que se observa no Porto e Matosinhos, valorizando o vazio do Parque; mas, por outro lado, afirmam a presença de um *artefacto urbano* - do viaduto "como construção" - enquanto elemento que imprime uma leitura de continuidade, e que estrutura o conjunto, mas que não é exclusivamente infra-estrutural.

[57] Manuel de Solà-Morales, *De cosas urbanas*, Barcelona: Gustavo Gili, 2008, p. 46, 47.
[58] Expressão utilizada por Manuel de Solà-Morales em conversa tida em Janeiro de 2009 em Barcelona.
[59] Manuel de Sola-Morales, *De cosas urbanas*, Barcelona: Gustavo Gili, 2008, p. 46.





TOPOGRAFIA E TRAÇADO VIÁRIO ANTES E DEPOIS DA INTERVENÇÃO

EDIFÍCIOS EXISTENTES NA FRENTE MARÍTIMA

EDIFÍCIOS PROPOSTOS

LIMITE DA INTERVENÇÃO

N

DES. 36 ESC. 1 / 7 500

Ao viaduto é conferido um *tratamento arquitectónico,* que se manifesta não apenas na cota superior, ao nível da Esplanada Rio de Janeiro, visível nos elementos que compõem o espaço público (traçado, forma, linguagem, materiais) e reforçada pela presença do lado do mar, de um "passeio - varanda" para peões (de largura generosa), mas sobretudo à cota da praia e do Parque, traduzida na subtileza com que este se apoia no solo, mas também na delicadeza do seu traçado geométrico, que lhe garante uma presença *potente* mas simultaneamente *ligeira* no conjunto projectado.

A "delicadeza" do perfil e a "naturalidade" do traçado do viaduto (que, ao recuar, produz uma suave inflexão) estabelecem um novo equilíbrio com o vazio do Parque e com a praia, abrindo simultaneamente a visão aos principais elementos de referência - mar, linha de costa, Castelo do Queijo e o vale do Parque). Estes atributos são determinantes para o reconhecimento de uma *ordem formal e da continuidade* entre os principais elementos que definem o espaço público (seja para quem circula na cota do viaduto, seja para quem se desloca a pé na cota marítima)[60].

Entendemos ainda que neste caso, a proposta de continuidade formal e a vocação estruturadora que o desenho do viaduto *contém*, decorre igualmente do modo como, num gesto unificador (mas dúctil), se propõe agregar, como uma *rótula* contínua, os (poucos e excepcionais) elementos construídos e programas de uso definidos. Estes elementos obedecem, por sua vez, a diferentes implantações, escalas e usos, onde o Edifício Transparente e as Praças de Gonçalves Zarco e Cidade de S. Salvador assumem um papel de destaque no conjunto.

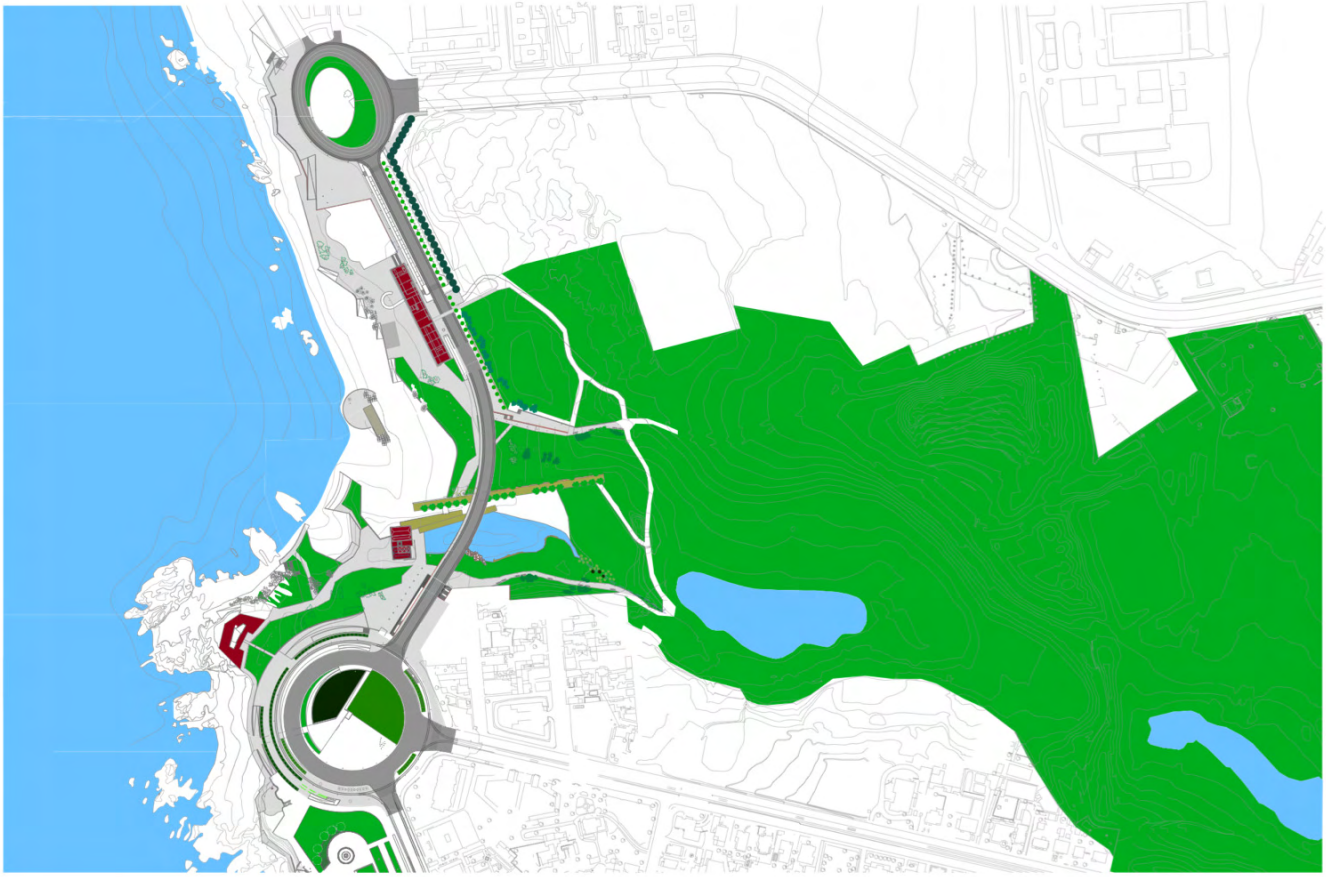
A materialização da "frente marítima": do vazio do Parque à articulação entre "peças urbanas" autónomas

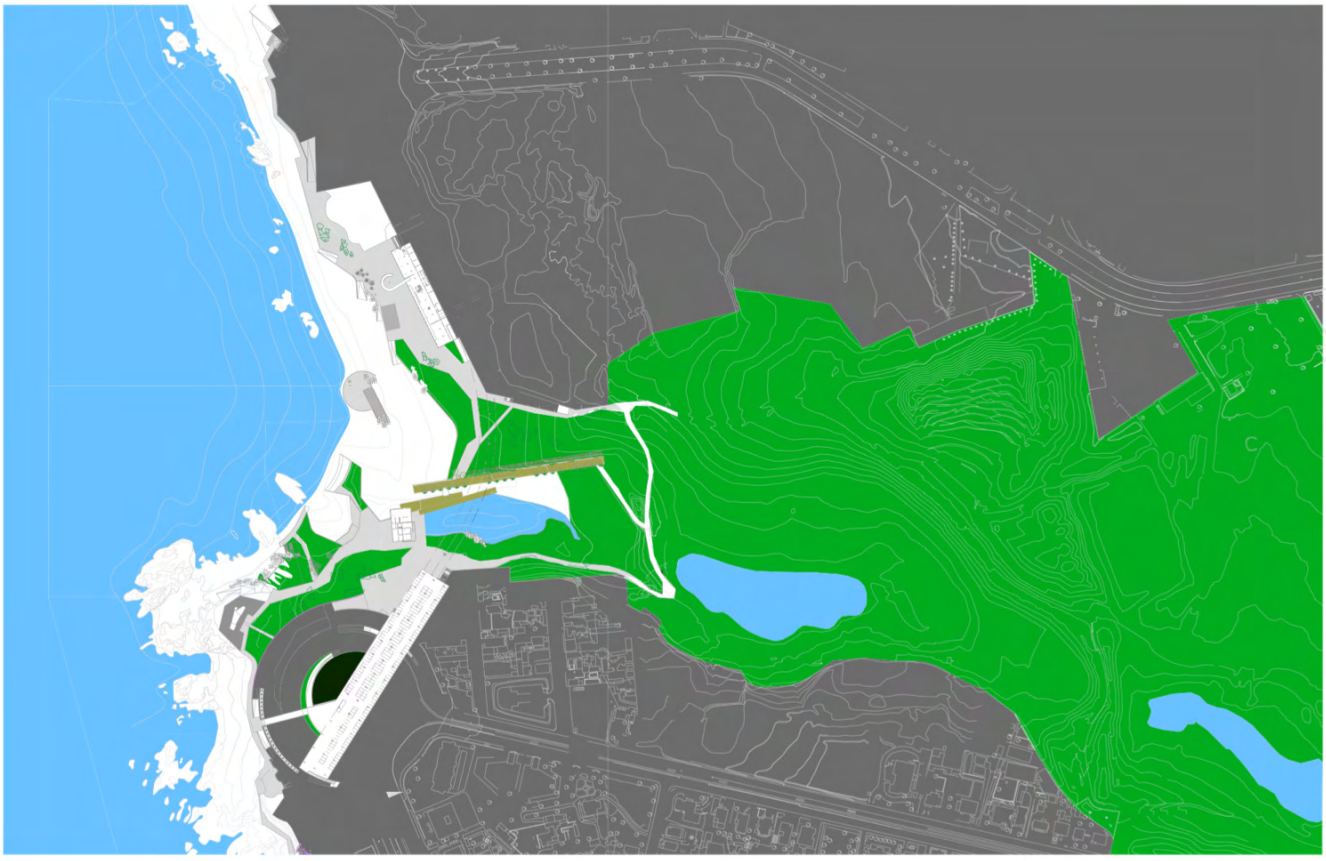
A materialização da "frente urbana", referida portanto, na sua génese, ao *vazio* do Parque da Cidade e à presença do viaduto (desenhado como uma rótula infra-estrutural), é no entanto *compensada* do ponto de vista formal e programático, pela presença da Praça Cidade de S. Salvador (a norte), pela Praça Gonçalves Zarco (a sul) e sobretudo pela presença do Edifício Transparente (a nascente). A implantação e volumetria do Edifício Transparente parecem resultar, sobretudo, da necessidade de criar uma referência (de escala arquitectónica) para os espaços públicos envolventes (sobretudo à cota da praia), como denunciam, ao contraporem-se à lógica linear e horizontal do viaduto, a necessidade de criar um elemento de excepção ou estabilização e um foco de actividade, capaz de conferir simultaneamente uma escala e uma imagem mais urbanas, na aproximação à Praça Cidade de Salvador.

Por outro lado, a presença do Edifício Transparente vem estabelecer, como veremos mais à frente, um contraponto relativamente à presença do Castelo do Queijo (e do parque de estacionamento enterrado) cuja importância se torna patente desde as primeiras hipóteses de projecto.

[60] Deste ponto de vista, julgamos no entanto poder ser criticável o desenho das guardas, que, em virtude de uma formalização demasiado "pesada" (constituída por varões redondos com uma secção elevada e com um espaçamento reduzido), contraria a leveza e delicadeza que no seu conjunto o viaduto propõe.

PRAÇA GONÇALVES ZARCO CASTELO DO QUEIJO ANTIGA SUB-ESTAÇÃO EDIFÍCIO TRANSPARENTE PRAÇA CIDADE SALVADOR





PLANTA SÍNTESE DA PROPOSTA

PERCURSOS PEDONAIS PAVIMENTADOS

CIRCULAÇÃO VIÁRIA

N

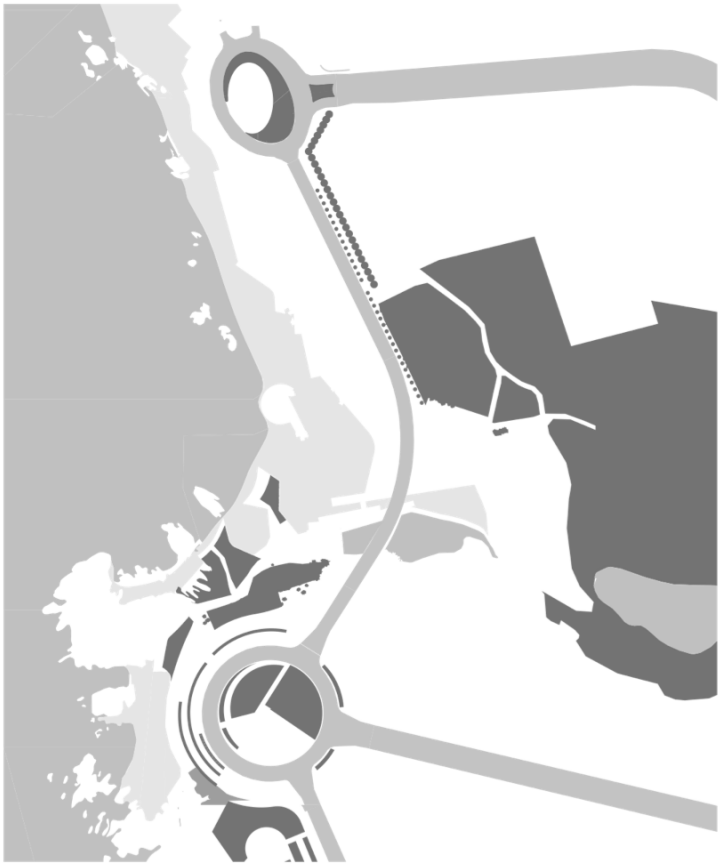
DES. 37 ESC. 1 / 7 500

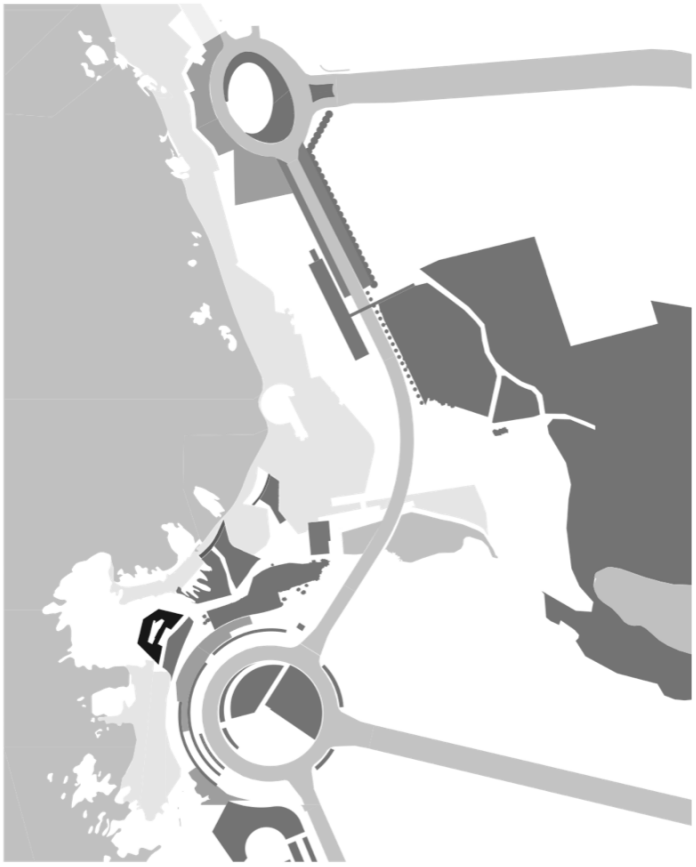
À Praça Cidade de S. Salvador (principal entrada sul de Matosinhos), resolvida com base num traçado elíptico (preenchido por um *parterre*) é reservado um tratamento igualmente excepcional. A solução construída resultou da concepção de uma escultura de grandes dimensões (colocada a eixo da Circunvalação e da avenida marginal), constituída por um anel metálico (suspenso por três mastros) que suporta uma "rede de pesca" exposta ao vento (valendo-lhe aliás o epíteto de *anémona*), que, aludindo metaforicamente à origem piscatória de Matosinhos, funciona simultaneamente como um elemento de transição entre o mar e a terra.

Como terceiro elemento fundamental na caracterização e estruturação da "frente urbana" proposta, destaca-se o conjunto definido pela Praça Gonçalves Zarco e pelo parque de estacionamento subterrâneo realizado. A reconfiguração da Praça Gonçalves Zarco, alterando de forma substancial as proporções das superfícies pré-existentes e redefinindo as distâncias e a forma como nos relacionamos com as construções e território envolvente (sobretudo com o Castelo, com o Parque da Cidade e com a entrada de Matosinhos Sul), mantém a preponderância das formas circulares que a caracterizavam anteriormente.
A principal transformação operada, traduz-se na materialização da praça como um *volume*. Marcado pela criação de uma ampla esplanada no perímetro exterior da Praça voltada ao mar[61], este espaço *adquire espessura* graças à introdução de um nível inferior, correspondente ao parque de estacionamento (implantado paralelamente à linha da costa, sobre a qual se abre) que, ao intersectar a praça, determina um tratamento excepcional da sua "placa central" (a partir da qual se acede ao parque de estacionamento, a céu aberto, por intermédio de uma rampa helicoidal). Ao redefinir-se a escala da praça (reforçada pelo tratamento da referida placa central enquanto vazio), este espaço vê reforçada a sua vocação de remate da Avenida da Boavista, mas também de rótula de ligação com a Avenida de Montevideu e a Esplanada Rio de Janeiro.

Se estas *peças urbanas* adquirem uma autonomia formal e funcional no âmbito do projecto, é na sua consideração simultânea e articulada, que a proposta de espaços públicos se baseia para garantir um funcionamento de conjunto de uma frente com esta extensão.
Ao nível do espaço público, a intervenção estrutura-se, assim, tendo em conta o reconhecimento e o

[61] Se do ponto de vista do desenho são, a nosso ver, inquestionáveis a escala, a imagem e a caracterização formalmente cuidada e rica dos elementos que constituem esta grande plataforma (embora ao nível da arborização prevista tarde em concretizar-se o objectivo e a imagem final pretendida), bem como a sua eficácia na distribuição e articulação de diferentes percursos pedonais, julgamos poder questionar-se o resultado final no que diz respeito à integração do *Castelo do Queijo* no conjunto projectado. A nosso ver, o volume do Castelo do Queijo, embora adquirindo um grande destaque (que o transforma quase num elemento abstracto), vê "perturbada" a sua relação com os elementos circundantes, fundamentalmente pela nova cota de implantação da praça, que não apenas desvaloriza a sua presença no contexto urbano, como cria alguns problemas de proporção e de escala.









ELEMENTOS NATURAIS

PRAIA PARQUE

ELEMENTOS NATURAIS E USOS PROGRAMADOS

LAZER / COMÉRCIO ESTAR CONTEMPLAR

ESTACIONAMENTO

DES. 38 ESC. 1 / 7 500

tratamento (hierarquizado) de cinco elementos fundamentais: 1) viaduto, Praça Cidade de S. Salvador, Praça Gonçalves Zarco (e respectivo parque de estacionamento proposto); 2) Castelo do Queijo; 3) Edifício Transparente; 4) Parque da Cidade; 5) linha de costa (mar, praia, rochas).

O reconhecimento da excepcionalidade dos elementos naturais (costa e Parque), e o desejo de não interferência (ou de excesso de protagonismo) dos elementos construídos, dá assim lugar à valorização dos vazios entre as peças urbanas mais importantes e dos percursos que ligam os pontos singulares.

Os espaços públicos gerados à cota da praia ganham sentido e importância, na medida em que se constituem como experiências de percursos de, para, ou entre marcos geográficos ou arquitectónicos significativos. O princípio de desenho adoptado remete-nos, em certo sentido, para uma concepção paisagística fundada na tradição pitoresca do século XVIII, onde se produz a decomposição de uma visão unitária e *globalizadora* da cidade e da costa, à qual se contrapõe, por regra, uma sucessão articulada de espaços e percursos que procuram valorizar a presença de escalas, formas e episódios distintos reconhecíveis no local.

A este desejo de fragmentação e diversificação das experiências, e de procura de uma maior tensão dinâmica no percurso (que se verifica sobretudo na intervenção ao longo da faixa litoral), é contrariado em "pontos-chave" pela introdução de espaços de natureza mais contemplativa ou de estadia - designadamente em torno do Edifício Transparente e do Castelo do Queijo - que nos proporcionam uma experiência de cariz mais geográfico e uma percepção mais global e panorâmica do lugar.

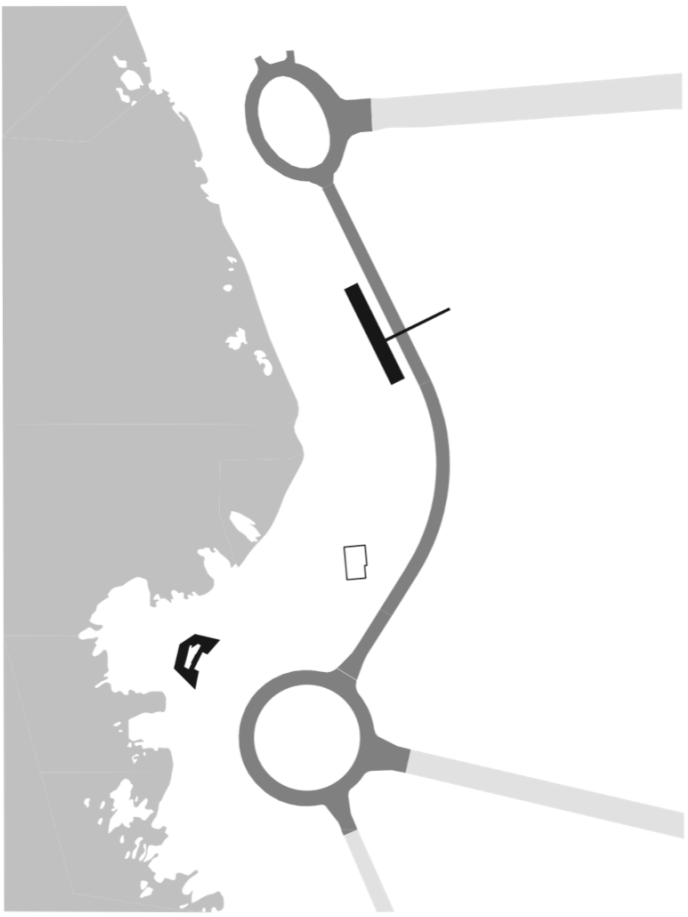
Assim, ao mesmo tempo que o projecto estabelece uma hierarquia para o conjunto dos espaços públicos criados, denuncia igualmente a necessidade de criar espaços, cuja configuração e escala, melhor se adeqúem à percepção das qualidades do sítio, dos elementos construídos (propostos ou existentes) e das pré-existências.

Esta intenção é notória, por exemplo, no tratamento conferido à zona envolvente ao Castelo do Queijo, que o transforma numa peça vital do equilíbrio da composição, ao fazê-lo participar activamente no redesenho do percurso marítimo, ao separar o volume pré-existente da rotunda, enfatizando a sua presença e conferindo-lhe uma dimensão quase cenográfica (sobretudo a partir das vistas mais distantes - ainda que sacrificando, como já referimos, a relação de cotas que anteriormente se verificava).

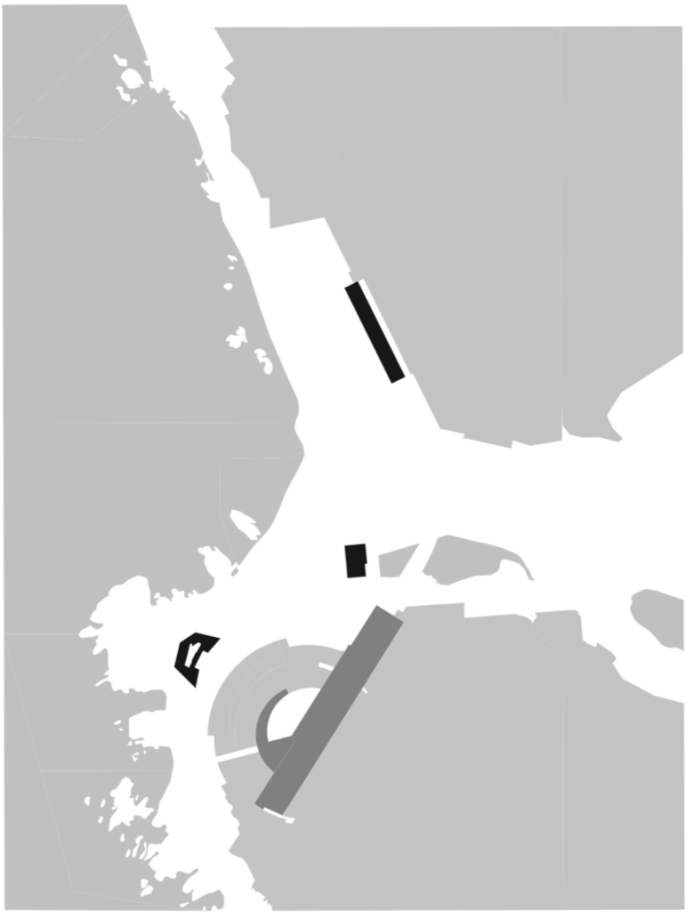
Esta intenção é igualmente visível na proposta de reintegração de dois fragmentos do anterior muro de suporte do aterro, cuja presença não só adquire uma plasticidade evidente, como contribui também para o equilíbrio do conjunto onde o Castelo do Queijo se insere.

Estes elementos contendo uma inequívoca carga simbólica e dimensão poética (tornando reconhecível a memória do lugar, pela forma como aludem ao carácter agreste do local, palco de vários naufrágios), transformam-se simultaneamente em elementos tectónicos e de contemplação privilegiados.









ELEMENTOS NATURAIS

PRINCIPAIS ELEMENTOS CONSTRUÍDOS

DES. 39 ESC. 1 / 7 500

Outro elemento importante e activo na composição e organização do espaço público à cota marítima (e que também alude às pré-existências e à *espessura temporal* que permanentemente se parece querer conferir à proposta) é sem dúvida o edifício da antiga subestação eléctrica (que mais recentemente albergava o Colégio Luso Internacional).

A presença deste volume denota não apenas a intenção de, mais uma vez, se resgatar as *memórias do lugar* (já que, segundo Solà-Morales, esta pré-existência faz parte da "*arqueologia infra-estrutural"* presente no lugar[62]) como, ao assumir a função de rótula, se torna fundamental na transição de um ambiente "mais exterior" e de escala mais *geográfica* (a sul), para o ambiente mais recolhido e interiorizado do Vale das Galinheiras (sector ao qual este edifício pertencia).

O edifício da antiga subestação eléctrica revela igualmente a sua importância enquanto um (potencial) pólo de actividade e ponto de confluência de vários percursos, cuja presença se torna decisiva no equilíbrio do conjunto (para o qual se torna fundamental a concretização do programa previsto para este edifício, pensado como equipamento de apoio à praia). Esta construção pré-existente adquire igualmente um destaque evidente no contexto da intervenção, ajudando a conformar um espaço mais contido, ao funcionar como remate da "alameda" que desenha a margem norte do Vale das Galinheiras, que por sua vez funciona como a principal directriz visual que, desde o Parque, orienta o percurso em direcção ao mar.

No entanto, todo o tratamento conferido ao espaço público no sector intermédio da intervenção à cota marítima se referencia à presença diáfana do tramo suspenso do viaduto. Apoiado de forma assimétrica em pilares afastados entre si trinta metros, o viaduto confere ao conjunto uma grande estabilidade e um sentido de continuidade e transparência, que não coloca em causa, e antes parece reforçar, a pretendida articulação entre o Parque e o mar.

É de resto esta leitura de estabilidade e continuidade, que o viaduto proporciona, que permite neste espaço de transição a co-existência de elementos de diferente natureza e que tornam evidente a pretensão de criar um ambiente de confluência.

Porém, ao mesmo tempo que neste sector o viaduto confere um sentido de continuidade (e introduz um ritmo longitudinal ao percurso paralelo à costa), esta leitura é interrompida pontualmente, quer por elementos naturais que marcam a "chegada" do Parque à linha de costa, quer por elementos que procuram estabelecer uma ruptura com a escala e com o ambiente do Parque, tornando evidente a pretensão de criar um espaço de transição.

Referimo-nos em particular à já citada *alameda* que, segundo Manuel de Solà-Morales, procura introduzir (em conjunto com o edifício da antiga subestação) um percurso de escala "mais urbana" ou mais artificial, surgindo não só como contraponto à presença dominante do viaduto, mas sobretudo como um espaço que marca e anuncia, simultaneamente, o ponto de entrada privilegiado para o

[62] *Viver o Porto, Programa Polis, Plano Estratégico da Frente Marítima da Cidade do Porto*, Lisboa: Ministério das Obras Públicas e Ordenamento do Território, Porto 2001, 2000, p. 32.



Fig. 404. “Alameda”. Vista desde nascente



Fig. 405. “Alameda”. Vista desde poente



Fig. 406. Espaço de transição do Parque para a praia. Vista do desde sul

Parque da cidade a partir do mar - através do Vale das Galinheiras[63].

Este sector intermédio e de *transição* entre praia e Parque é, pois, um espaço público de *confluência* de vários percursos importantes, assumindo no contexto do projecto uma condição ambígua, de fronteira. Este é um espaço que se constrói a partir de ressonâncias, de ecos da presença de elementos pré-existentes e do verde *artificializado* do Parque da cidade, que espraiam pela linha de costa através de extensões de verde tratados como *parterres*, misturando-se com os elementos naturais redesenhando assim *a linha de contacto entre o mar e a cidade.*

Materializa-se portanto neste sector da intervenção, uma fronteira *fluida e dinâmica* que resulta da interpenetração do mineral e do vegetal, e da contraposição da geometria precisa do viaduto à geometria orgânica e mais fragmentada dos percursos de peões e dos elementos naturais que os definem.

O tratamento do espaço público neste sector da proposta decorre assim de um entendimento fundamentalmente *paisagístico* do espaço público, parcialmente determinado por questões que se prendem com estudos marítimos, como, por exemplo, a necessidade de protecção que tornam necessária a construção de muros de defesa[64]. Como refere Manuel de Solà-Morales, a construção destes elementos de protecção, "(...) *definirão fortemente a imagem paisagística do novo litoral, como espaço intermitente e de carácter natural, híbrido entre praia e parque* (...)"[65].

Já o conceito e o desenho dos espaços públicos materializados a partir do limite norte do Vale das Galinheiras resultam de um tratamento mais tectónico na zona de contacto com a praia, de onde se destaca a criação de uma plataforma dura - uma ampla esplanada - concebida como espaço informal de recreio e jogos, no prolongamento do piso térreo do Edifício Transparente.

Aberta ao contacto informal com a praia, com o mar - referência permanente - e enquadrado geograficamente a sul pelo Castelo do Queijo e a norte pela linha de costa que se prolonga até ao Molhe Sul do Porto de Leixões (que neste sector da proposta funcionam claramente como os limites territoriais ou geográficos que dão sentido e definem o carácter do espaço público), a ampla *praça-esplanada* em frente ao Edifício Transparente é entendida na proposta como o principal *espaço de estar* previsto pelo projecto.

Mais do que uma praça, no sentido clássico, este espaço parece *querer constituir-se sobretudo* como um alargamento, como um espaço público mais *informal,* que adquire sentido como um prolongamento dos usos propostos para o Edifício Transparente, fomentando um contacto mais aberto com a envolvente - a praia, as rochas e o mar - sem pôr em causa a leitura fluida e contínua, pretendida para o percurso marginal.

[63] Embora, a nosso ver, no remate desta Alameda a nascente, ou seja, na articulação com os percursos que posteriormente conduzem ao interior do parque, não se estabeleçam as relações espaciais adequadas à importância que o projecto lhe atribui.

[64] A forma "optimista" como o projecto se propõe resolver a protecção da costa, constitui, na fase de discussão pública do projecto, uma das criticas recorrentes.

[65] Manuel de Solà-Morales, *De cosas urbanas*, Barcelona: Gustavo Gili, 2008, p. 53.

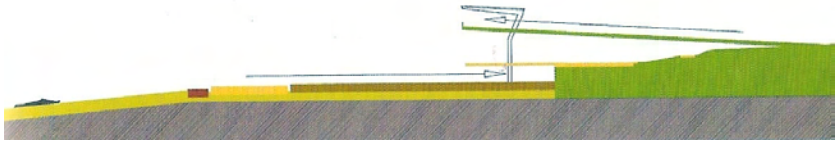


Fig. 407. Diagrama explicativo da relação do Parque com a frente de mar através do Edifício Transparente.
Manuel de Solà-Morales 1999



Fig. 408. Edifício Transparente. Vista actual desde noroeste



Fig. 409. Praça Gonçalves Zarco. Vista actual desde sul



Fig. 410. Edifício Transparente. Vista actual desde sul

Esta pretensão determina, de resto, a opção de maior "diluição e fragmentação" no tratamento dos limites deste espaço no contacto com a praia, correspondendo o seu desenho, em parte, à marcação de uma série de percursos que partem desta *esplanada.*

O Edifício Transparente como "espaço colectivo" e principal referência construída

A presença do Edifício Transparente, não deixando de conferir um carácter e uma escala mais urbana a este espaço (e de se constituir efectivamente como "a frente construída" que define um dos limites da referida *esplanada*), deve a sua importância, como já atrás observámos, sobretudo à sua capacidade de se constituir - pelas actividades e usos que gera - como o ponto focal da intervenção e como a principal referência *edificada* do conjunto.

Mesmo tendo em conta algumas vicissitudes e alterações, que contrariaram os "princípios" que presidiram à sua concepção original[66], o Edifício Transparente (com quatro pisos de altura, aproximadamente 6700 m2 de área coberta e cerca de 105 metros de comprimento) - pensado essencialmente como "*contentor de actividades lúdicas e culturais"* e concebido como uma "*bancada coberta que se debruça sobre o Atlântico"*[67]- acaba por revelar, a nosso ver, alguma dificuldade em *dar forma* ao espaço público circundante.

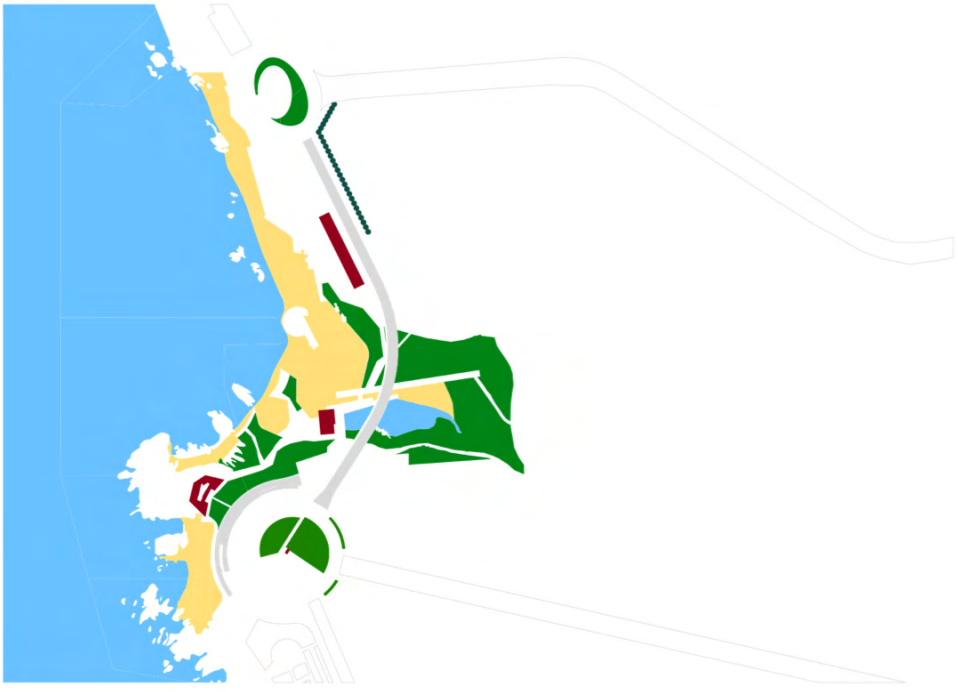
Esta limitação deve-se não apenas ao carácter algo rígido e hermético que exteriormente o edifício apresenta (o que em parte decorre da linguagem, decisivamente marcada pela sua escala, como também pela proporção, ritmo e pesada expressão dos elementos da fachada em betão e vidro), mas também pela forma como se resolvem as relações entre o interior do edifício e o exterior que o circunda. Julgamos que um edifício de excepção como o Edifício Transparente, inserido num contexto urbano e paisagístico igualmente singular, deveria estabelecer uma ruptura e uma diferenciação clara relativamente à frente edificada da Marginal de Matosinhos Sul, quer do ponto de vista da sua volumetria, quer do ponto de vista da sua escala e expressão arquitectónica (e não constituir-se como mais um "bloco" que, em termos de implantação, volumetria e linguagem, se "assemelha" aos edifícios que definem esta mesma frente).

No entanto, a apreciação do Edifício Transparente no contexto da proposta urbanística deve, a nosso ver, ultrapassar a (recorrente) análise e crítica do *objecto em si*, passando a considerar sobretudo as relações que o edifício estabelece com o resto da intervenção e com o contexto urbano e geográfico presentes no local. Nesta medida, julgamos que as críticas que lhe são recorrentemente apontadas se sustentam, a maioria das vezes, sobretudo na avaliação da expressão e da forma do edifício, que, não deixando de ser importantes, acabam por desconsiderar algumas intenções ou *qualidades urbanas* que o edifício apresenta, especialmente enquanto âncora e elemento polarizador (sobretudo ao nível

[66] Refira-se que, após a conclusão das obras da Frente Marítima do Parque da Cidade em 2002, o Edifício Transparente permaneceu encerrado ao público, tendo entretanto sido lançado um concurso para a sua exploração, que a *Hottrade - Representação, Gestão e Serviços, SA* venceu em 2003. Entre 2003 e 2005 foi realizado o projecto de remodelação da autoria do arquitecto Carlos Prata, tendo o edifício finalmente aberto ao público na Primavera de 2007.

[67] Manuel de Solà-Morales, *De cosas urbanas*, Barcelona: Gustavo Gili, 2008, p. 54.





TRAÇADO E PRINCIPAIS ELEMENTOS QUE ESTRUTURAM O ESPAÇO PÚBLICO

N

DES. 40 ESC. 1 / 10 000

dos usos que se desenvolvem ao nível da praia), concebido em coerência com a proposta de conjunto.

Em primeiro lugar, parece evidente a vontade de contrapor ao carácter fragmentado e heterogéneo da linha de costa, um elemento ordenador, uma forma cristalina, de leitura fácil e directa, que introduza uma escala e uma dimensão arquitectónica, adequadas portanto à criação de uma fachada marítima urbana e excepcional, articulada com um espaço público também excepcional e com forte pendor paisagístico e recreativo, como é o Parque da Cidade.

Em segundo lugar, parece também relevante, na justificação da implantação e morfologia do Edifício Transparente, a busca de um contraponto relativamente ao Castelo do Queijo, assumindo ambos (no contínuo urbano em que se inserem) a condição de elementos destacados da composição e relativamente austeros na sua morfologia e implantação[68].

Não podemos igualmente deixar de pensar na implantação e morfologia do Edifício Transparente, como consequência da procura de um *equilíbrio compositivo,* que decorre da geometria e expressão do viaduto e do próprio terreno (tendencialmente horizontais) e da necessidade de criar um contraponto (vertical e artificial) ao vazio que se gera, pelo encontro do parque com o mar. A forma *directa* como o edifício se relaciona com a Esplanada Rio de Janeiro, articulada com a presença de arborização, de passeios em ambos os lados da Avenida (e a proposta de outros edifícios - hotel e centro de congressos), parece não deixar dúvidas sobre a intenção de criar um enquadramento mais urbano, que marque a transição para um contexto urbano distinto.

A justificação para a implantação (linear) e para a volumetria e cércea propostas para o Edifício Transparente, podem ser igualmente justificadas em função de sua visualização a partir de pontos mais distantes do Parque da Cidade. Deste modo, dá-se visibilidade não apenas à operação de *re-naturalização* do Vale das Galinheiras, como também se confere uma escala e um carácter excepcional (e mesmo monumental) a um volume que *quer emergir* do verde contínuo do Parque para *fazer frente* ao oceano, materializando assim *arquitectonicamente* este limite.

Este último entendimento terá porventura determinado não apenas a implantação e a forma do Edifício Transparente, mas também a sua natureza e o seu carácter ambivalente e híbrido face à envolvente mais próxima, ao afirmar-se como um *fragmento de fachada urbana,* solta do tecido urbano e das referências pré-existentes (com as quais se relaciona *"através das calculadas distâncias urbanas que tece"*[69]*,* mas que nos propõe simultaneamente uma leitura e uma experiência da cidade e da geografia (e portanto, do espaço público) a partir de um interior (urbano) que condensa múltiplas actividades.

---

[68] A "procura do mar" como enquadramento privilegiado, que justifica a sua condição e expressão de *edifício-bancada*, parece não só motivar a forma e implantação linear do Edifício Transparente, como também parece querer proporcionar um enquadramento mais favorável à visualização do Castelo do Queijo, especialmente a partir de pontos mais distantes (designadamente para quem desce a Circunvalação em direcção à Praça Cidade de S. Salvador). Esta circunstância terá talvez determinado a sua implantação mais a sul (*recebendo* o viaduto e podendo *articular-se com o* Vale de Galinheiras), sem pôr em causa o efeito de "esquina" pretendido por Solà-Morales para o reconhecimento de uma dimensão mais "urbana" da Praça Cidade de S. Salvador (que resultaria da articulação volumétrica com o hotel e centro de congressos originalmente previstos, que se localizavam nesta praça).

[69] Expressão utilizada por Manuel de Solà-Morales em conversa tida em Janeiro de 2009 em Barcelona.



Fig. 411. Edifício Transparente. Vista desde norte



Fig. 412. Edifício Transparente. Vista desde sul



Fig. 413. Edifício Transparente. Vista desde o Parque da Cidade

De uma ou de outra forma, como o próprio Manuel de Solà-Morales admite, o Edifício Transparente constitui-se como um volume abstracto que, "(...) *pela sua posição e escala, é um objecto de referência num terreno que foi inóspito, e apenas transitório entre o velho passeio das vilas burguesas do Porto e a nova frente especulativa do que foi o bairro popular e portuário de Matosinhos (...)"*[70].

A desejada abstracção (reforçada aliás, segundo Solà-Morales, na ambiguidade da "sua designação" e na "ausência de fachada"), afirmada na materialização de um edifício de implantação linear e com as suas frentes principais relativamente extensas, regulares e monolíticas, esconde ou contraria, no entanto, a imagem desejada de um *artefacto urbano complexo*. Quer no que diz respeito aos usos diferenciados que propunha, quer quanto aos princípios de composição, o edifício foi pensado originalmente como uma *promenade architecturale*, que proporcionaria vistas e experiências espaciais distintas a partir do seu interior, tendo como *clímax* o piso de relação com o Parque da cidade, pensado como extensa varanda coberta (aberta sobre o oceano e sobre o Castelo do Queijo, para onde se *orienta*).

Porém, não menos relevante do que a forma como este espaço interior foi pensado, a importância do Edifício Transparente reside na proposta de *uso colectivo que contém*[71]. Como o próprio Manuel de Solà-Morales admite, o Edifício Transparente, *tal como um mercado, um aeroporto ou um loft de escritórios,* foi entendido como *"um modelo prototípico de espaço colectivo",* que supunha "*uma gestão pública integrada dos vários estabelecimentos alojados no seu interior* que seriam concessionados a privados"[72].

Apresentando-se como um "invólucro transparente", que fomentaria uma circulação livre e fluida no seu interior e na relação com o seu exterior, o Edifício Transparente foi originalmente concebido como foco de atracção desta zona da cidade, e que pretendia alojar e concentrar no seu interior usos públicos (recreativos e actividades culturais) que assim animariam o *espaço litoral*. Relativamente à natureza e ao modo como se estimularia e se produziria a diversidade, a mistura de actividades e as relações interior-exterior, a proposta de uso público do Edifício Transparente fundamenta-se assim num quadro conceptual deliberadamente distinto do que podemos encontrar nos principais espaços públicos da cidade tradicional. Neste caso elege-se a *semi-interiorização*, a densidade e a concentração das actividades e usos em espaços *semi-públicos* como forma adequada para a concretização e materialização da dimensão pública deste lugar[73].

---

[70] Manuel de Solà-Morales, *Arquitectura & Vida*, nº 76 (Novembro de 2006), p. 52.

[71] A este propósito, num texto que acompanha a publicação do projecto de remodelação do Edifício Transparente na revista *Arquitectura & Vida*, nº 76, Manuel de Solà-Morales reitera o carácter excepcional (quer ao nível dos *usos*, quer da *forma,* quer dos espaços) que o projecto original do Edifício Transparente continha, dando conta, por outro lado, da "*pouca compreensão e falta de sensibilidade*" que as entidades revelaram na concretização desta ideia.

[72] *Viver o Porto, Programa Polis*, *Plano Estratégico da Frente Marítima da Cidade do Porto*, Ministério das Obras Públicas e Ordenamento do Território, Porto 2001, 2000, p. 33.

[73] Refira-se que, do ponto de vista do uso e do modelo de gestão, o conceito inicial proposto para o Edifício Transparente, ia claramente de encontro aos princípios defendidos por Manuel de Solà-Morales no início dos anos 90, onde alertava para a necessidade de se superar a noção de espaço público no que dizia respeito ao problema da propriedade administrativa, reconhecendo nos espaços colectivos a "*riqueza civil, arquitectónica, urbanística e morfológica de uma cidade"*.



Fig. 414. Frente Marítima do Parque da Cidade. Fotografia aérea da antes da intervenção (1998)



Fig. 415. Frente Marítima do Parque da Cidade. Fotografia aérea da depois da intervenção (2010)

O Edifício Transparente foi portanto entendido, na proposta original de Manuel de Solà-Morales, como um "*espaço condensador colectivo da interacção social"* e como um suporte efectivo e privilegiado para percepção e vivência do espaço urbano, ao qual se pretende conferir uma importância equivalente à do espaço exterior aberto (com o qual se relacionava e se complementava)[74]. Os espaços exteriores libertar-se-iam neste caso para actividades lúdicas ao ar livre e para uma fruição mais informal e individualizada.

Considerações finais

Podemos assim concluir que, em termos de projecto do espaço público proposto na intervenção de Manuel de Solà-Morales, o principal desafio era a criação de um espaço público significativo, onde a escala do peão deveria co-existir com a escala do automóvel e de outras infra-estruturas e sistemas de mobilidade previstos (como, por exemplo, o eléctrico de superfície, solução entretanto abandonada pela autarquia). Respondendo a este problema, a lógica fluida dos percursos que se geram no Parque da Cidade e nas praias e restantes percursos que circundam a intervenção, convivem e articulam-se de forma equilibrada com outros elementos de escala e de hierarquia superior - diríamos mesmo territorial ou geográfica.

Por outro lado, esta intervenção constitui um contributo importante para uma avaliação e análise críticas do *projecto do espaço público de excepção* no contexto da cidade actual, assim como para uma reflexão sobre a definição da forma e do conteúdo do espaço público no âmbito da *cidade mais dilatada*. Designadamente no que diz respeito à *capacidade* de criação e afirmação (simultânea) de princípios de ordem, diversidade e vitalidade do espaço público urbano, a partir da consideração *renovada* (mas precisa e coerente) das relações entre geografia, infra-estrutura, topografia e as pré-existências; mas também a partir da consideração de uma nova escala para o espaço aberto, e da co-existência de diferentes usos e tipos de espaço público, sem pôr em causa a necessária continuidade, articulação e legibilidade da forma urbana.

---

[74] Como se sabe, o processo de concurso para a concessão da gestão do Edifício Transparente e o programa inicialmente proposto por Manuel de Solà-Morales, acabaram por não ser levados à prática, tendo-se transformado o que era, na sua essência, uma proposta estimulante de um programa colectivo, numa proposta cuja visão comercial e empresarial o aproximam em muitos aspectos de um *shopping* (designadamente nos pisos superiores, que, ao assumirem a inevitável e incontornável condição de *praça da alimentação*, subvertem o que seria um espaço de fruição privilegiada das condições que o lugar oferece).
Contudo, devemos sublinhar a "confiança excessiva" que o projecto inicial do edifício manifestava relativamente às condições climáticas do contexto, o que, provavelmente, colocaria em causa alguns dos pressupostos sobre os quais ele se baseou. No entanto, como atrás referimos e como o próprio autor admite, as primeiras reflexões e propostas desenhadas sempre consideraram (e procuraram inclusivamente explorar) a natureza agreste e relativamente desconfortável do que seria um espaço fortemente exposto ao ambiente marítimo.
Já no que diz respeito ao tratamento do espaço público, não podemos igualmente deixar de notar a insensibilidade demonstrada na construção posterior (por iniciativa da Câmara Municipal) de um proeminente talude a nascente do Edifício Transparente (alegadamente para proteger as espécies vegetais dos ventos marítimos) que *destrói*, de forma significativa, a ideia de continuidade visual do parque até à praia.





Fig. 416 e Fig. 417. Vista de sudoeste





Fig. 418 e Fig. 419. Vista de oeste





Fig. 420 e Fig. 421. Vista de norte

Fig. 416 a Fig. 421. Frente Marítima do Parque da Cidade. Fotografias aéreas antes e depois da intervenção

O interesse desta intervenção, no âmbito do estudo e discussão em torno do projecto do espaço público, reside na aproximação abrangente que realiza ao problema da sua materialização, ao tomar a realidade pré-existente como *material em aberto*. Esta aproximação traduz-se numa interpretação "dilatada" no tempo e no espaço, que procura na *matéria urbana* e *não urbana existente* - nos valores do sítio - as razões para o desenho do espaço público que propõe.

Ao procurar (e encontrar) as suas âncoras e os seus elementos estruturantes nas pré-existências, o espaço público adquire neste caso força programática e legitimidade. Seja na topografia (que se esconde por debaixo de camadas de lixo depositadas nos últimos cem anos), seja na escala simultaneamente local e territorial, seja nos valores plásticos que a geografia do local propõe - os afloramentos rochosos, a areia e o mar - seja a visão de conjunto - *da banda de praia* - que a intervenção persegue. No entanto, e esta talvez seja a lição mais importante a reter, o projecto não deixa de se revelar profundamente *arquitectónico*, nem se deixa aprisionar numa *dimensão paisagística* do problema.

Ainda que contenha na sua escala, e nos "materiais" a que recorre, elementos comuns a esta disciplina, este projecto não se reduz a um projecto de *paisagismo*.

Na realidade, a abordagem ao problema de projecto faz inter-agir diferentes escalas e questões de natureza distinta, que parecem conviver no interior de um "processo de criação" e no desenvolvimento de uma *ideia de projecto*, que obriga um difícil e exigente equilíbrio entre factores de diferente natureza, traduzindo-se no final numa proposta de síntese coerente e equilibrada, que não nega, nem esconde, as muitas *raízes* que "afloram" à superfície de uma realidade que Manuel de Solà-Morales utiliza como matéria de projecto.

Deste confronto e compromisso com a realidade urbana existente (num território sem regras muito claras), a intervenção realizada sobre o espaço público resulta assim numa proposta consistente e potenciadora de transformações importantes, com desígnios urbanos claros, onde, através de gestos claros e *refundadores*, se intervém sem o desejo de impor uma lógica totalizadora ou redutora das qualidades do sítio. Aqui, pelo contrário, a partir do desenho do espaço público, procura-se um encadeamento e apropriação *natural* e fluida dos espaços, sem que para isso as formas e os espaços urbanos propostos se convertam em elementos desligados de uma realidade urbana.

Existe evidentemente uma vontade de ordenar, criar e articular espaços e experiências, e de atribuir diferentes qualidades, escalas e sentidos de uso aos espaços, mas o mais importante parece ser a qualidade que estas experiências urbanas podem oferecer, e a forma como se podem encadear.

Como é facilmente compreensível, uma abordagem deste tipo, que se confronta e se abre aos vários níveis de significado e de complexidade e à multiplicidade heterogénea da realidade urbana, exige um difícil e rigoroso controlo das formas urbanas que propõe e uma enorme clareza na definição dos objectivos e dos critérios de desenho e concepção do espaço público, sob pena de perder a legibilidade e a vocação estruturadora, necessárias a qualquer espaço urbano.

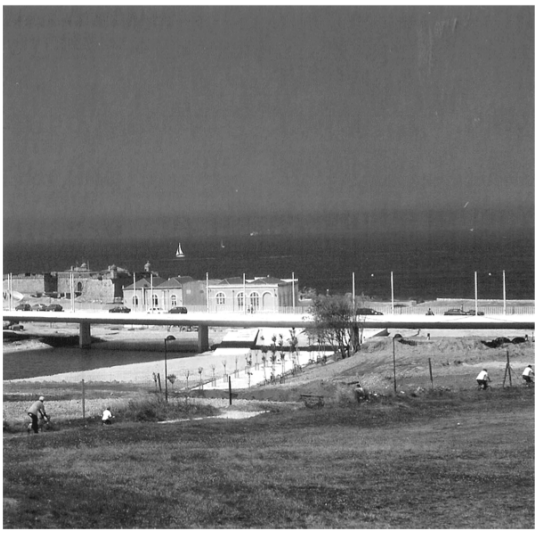



Fig. 422 e Fig. 423. Vista do interior do Parque




Fig. 424 e Fig. 425. Vista de sul

Fig. 425 a Fig. 428. Frente Marítima do Parque da Cidade. Fotografias antes e depois de intervenção

Assim, foi seguramente absolutamente vital e necessária neste caso a definição clara das premissas, dos objectivos e do(s) desígnio(s) urbano(s) que informam ou determinam o desenvolvimento da ideia inicial de projecto, acompanhada de uma articulação entre as várias disciplinas e escalas (de projecto), que determinam decisivamente a coerência e a qualidade do desenho de conjunto.

4.6 Síntese da análise dos casos de estudo

4.6 Síntese da análise dos casos de estudo

De uma procura de sistematização e identificação de problemas que se colocam ao projecto do espaço público, pretendemos, com o estudo de casos, abrir *perspectivas de análise* e eleger tópicos concretos, que julgamos podem dar consistência aos objectivos, aos desígnios e às estratégias que sustentam a construção do espaço público na cidade portuguesa contemporânea.
Desta procura elegemos os quatro problemas que, do nosso ponto de vista, se constituem como os tópicos mais prementes na problematização, análise e interpretação dos projectos de espaço públicos da cidade actual: projectar o espaço público nas áreas de *expansão*, projectar o espaço público na *reconstrução da cidade sem plano,* projectar o espaço público na *reestruturação da cidade metropolitana e* projectar o espaço público como *lugar de excepção de escala geográfica.*
A escolha dos casos e a forma como foi orientada a sua análise balizou-se, em grande medida, como foi referido, na procura ou identificação dos principais factores que, no que diz respeito ao desenho do espaço público em situações urbanas em geral pouco consolidadas, pudessem conferir ou resgatar o sentido de estrutura e qualidade formal para o espaço urbano em geral, e para o espaço público em particular. Em qualquer dos casos estudados, procurámos aferir a "capacidade de resposta" do *projecto* (do espaço público) em contextos "problemáticos" que, previamente à intervenção, se caracterizavam pela ausência de espaços públicos estruturadores, ou polarizadores da vida urbana, consubstanciando sectores de cidade relativamente indefinidos ou descaracterizados do ponto de vista morfológico, isto é, carentes de identidade e de qualidade formal.

Como também referimos, aquando da definição dos critérios de selecção dos casos de estudo, a reduzida pertinência, ou mesmo dificuldade, de estabelecer leituras comparativas dos mesmos decorre essencialmente da diversidade de temas (programas, escalas, contextos urbanos em análise em cada um dos casos). Mas decorre também, e de forma consciente, da inequívoca opção de estudar e analisar, nos diferentes casos, questões prementes, problemas e temas-chave, reveladores das condições em que o projecto do espaços público opera, procurando-se portanto leituras complementares dos desafios e problemas que se colocam neste âmbito.

Referimo-nos designadamente ao entendimento do projecto do espaço público, como um factor de estruturação da cidade e do território que, tal como no passado, é vital para o reconhecimento de princípios de ordem e identidade, cuja concretização e expressão parecem em muito depender da concepção do espaço público como sistema espacial legível, capaz de integrar e suportar a diversidade e instabilidade.
Julgamos também poder afirmar, tendo em conta os casos analisados, que, aferido e validado de forma clara um objectivo estratégico para o projecto, será necessário vincular o projecto do espaço

público a um conjunto de atributos, valores ou "requisitos" relativamente intemporais que, a nosso ver, em qualquer circunstância, constituem uma base inalienável para a construção do espaço público na cidade contemporânea.

Um desígnio comum: fazer cidade, construir espaços públicos. A reivindicação da vocação urbanística do projecto do espaço público

Embora o reconhecimento do *desígnio ordenador* constituísse a principal premissa que presidiu à selecção dos casos de estudo, pudemos confirmar que qualquer dos exemplos analisados procurou seguir ou potenciar a vocação estruturadora e articuladora que, desde a sua origem, caracterizou o espaço público urbano.

Seguindo naturalmente formas diferentes entre si (e por sua vez distintas das do passado), cada proposta tem subjacente a reivindicação para o espaço público de um papel urbanístico claro, seja como matriz de suporte que antecede ou guia o edificado (sobretudo no caso da Malagueira), seja como sistema articulador, capaz de conferir significado e estrutura ao espaço urbano. A novidade (relativa) pode ser detectada essencialmente na consideração de "novos materiais" e de "novas escalas" para os seus componentes (como a estrutura verde ou a geografia) como parte significativa destas estratégias que, conjuntamente com as infra-estruturas viárias, constitui hoje parte integrante da matriz estruturadora que *compõe* o espaço público urbano.

Deste ponto de vista, a reconsideração "da rua" (presente de forma indiscutível no projecto da Malagueira e do Cacém), ou *de sistemas espaciais lineares* (como no Projecto do Metro na cidade da Maia ou no projecto da Frente Marítima do Parque da Cidade do Porto) são sintomáticos e reveladores da pertinência e necessidade de reavaliar o espaço público enquanto sistema ordenador, gerador de continuidades e matriz principal na construção da cidade[1].

Ligada à premissa estruturadora que acabámos de referir, julgamos também constituir um aspecto comum às propostas analisadas a adesão e reconhecimento, por parte dos cidadãos, da dimensão colectiva que *impregna* qualquer uma das intervenções. Este facto está indiscutivelmente ligado, em primeiro lugar, à procura de novos significados para o espaço público (enquanto afirmação da contemporaneidade e da identidade cultural), mas também à busca da beleza que, conjuntamente, possam conduzir à criação da urbanidade, pretendida para o lugar público na cidade contemporânea.

Esta característica pressupõe, portanto, a consideração de valores estéticos, éticos, filosóficos, culturais, que terá como "pano de fundo" a narrativa de transformação, que deve ser exigida a qualquer espaço público, e que, como vimos, constitui na maioria dos casos um problema de difícil

[1] O projecto do Bairro da Malagueira dá-nos, deste ponto de vista, seguramente, algumas pistas na resposta ao problema de como pensar "a rua" em realidades menos densas e mono-funcionais, garantindo idênticos resultados ao nível dos significados e legibilidade espacial.

conjugação, que o *projecto* terá necessariamente de mediar.

Para além da "confirmação" destes desígnios ou princípios gerais que, ao longo da dissertação, considerámos vitais na interpretação e no projecto do espaço público, a análise dos casos de estudo ajudou-nos ainda a sistematizar um conjunto de atributos (critérios "arquitectónicos e urbanísticos" e princípios metodológicos) que julgamos fundamentais na reconsideração do projecto do espaço público na cidade contemporânea.

1 - Da importância da hierarquia

Tendo em conta as características da cidade actual (mais instável, mais indefinida, etc.) e considerando a maior fragmentação e heterogeneidade dos elementos que a constroem, os casos apresentados permitiram evidenciar, ou reiterar, a necessidade de criação e identificação de uma hierarquia na construção dos seus espaços e lugares públicos mais significativos.

Este facto pressupõe que a estrutura e caracterização dos novos espaços públicos, entendidos como lugares centrais *emergentes* ou *fecundantes* (como no caso concreto do Bairro da Malagueira), ou dos espaços públicos requalificados da cidade, se devam assumir como referências para a organização de outros sectores dispostos em seu redor que, referidas a um ou mais elementos principais - estruturadores -, permitam a integração da complexidade e diversidade das partes no interior de princípios de ordem formal e funcional visíveis e claramente reconhecíveis.

A confirmação da importância da "hierarquia", seguindo distintas formas e conjugações, pode ser observada no exemplo do Bairro da Malagueira, onde o espaço verde central e a estrutura viária, em conjunto com as massas edificadas que cada sector define, constroem uma hierarquia eficaz no desenho do espaço público. Como pode ser também claramente reconhecida no projecto da Frente Marítima do Parque da Cidade, assumindo neste caso o traçado do viaduto, a massa verde do Parque (que se funde com o mar) e a presença pontual mas significativa de alguns elementos construídos, referências fundamentais para a identificação de uma hierarquia (ou estrutura) na configuração destes espaços públicos.

A afirmação de uma hierarquia na construção do espaço público pode ser igualmente identificada, quer no projecto de requalificação da Zona Central do Cacém, quer nos Projectos de inserção urbana do Metro na Maia. No caso do Cacém (tal como na Frente Marítima do Parque da Cidade), podemos apreciar o papel estruturador do Parque Urbano da Ribeira das Jardas, e a afirmação de uma hierarquia explícita no redesenho do sistema viário (sobretudo na definição dos perfis transversais ao nível dos materiais de revestimento e arborização), que se revelam fundamentais para a definição dos princípios de hierarquia e ordem em que o projecto se baseia.

O Projecto de inserção do Metro na Maia, por maioria de razão (na medida em que se trata de uma infra-estrutura de escala territorial), constitui-se por si só como um potente instrumento de hierarquização, cujo principal problema de projecto diz justamente respeito à inserção do canal do

Metro com os outros componentes de escala mais urbana.

A consideração da infra-estrutura como elemento de construção e afirmação da hierarquia pode, aliás, ser observada como um dado comum aos três últimos exemplos referidos, justificando e demonstrando a necessidade de, tal como no passado, continuar a desenhar o espaço público com a infra-estrutura.

Neste âmbito, constitui também uma característica comum a qualquer destes três exemplos apontados a importância que o *desenho do chão* adquire na definição das qualidades dos vazios criados ou requalificados. O *desenho do chão* afirma-se nestes casos como componente capaz de conferir hierarquia e qualidades estruturadoras à cidade e simultaneamente estimular e outorgar novos e diferentes significados para o espaço público (num tempo, em que, como vimos, a dilatação do espaço urbano e a reivindicação de espaço livre se assumem como novos referentes para a vivência do espaço aberto).

Todavia, ficou igualmente claro, a partir da análise dos casos, que a construção do espaço público referida ao "desenho do chão" dificilmente pode ser implementada ou desenvolvida, sem referência à forma e à escala do construído, sem considerar as relações espaciais de complementaridade e sem a consideração da vivência complexa e articulada que, designadamente, os equipamentos e outros programas colectivos conferem ao espaço público.

Pudemos ainda verificar, a partir dos exemplos analisados, a necessidade que o projecto do espaço público tem de considerar a geografia específica e o território concreto como referências fundamentais para a definição de uma hierarquia no contexto da cidade contemporânea.

Esta visão alargada, estratégica e global dos contextos urbanos onde se intervém, parece de resto comprovar-se pela inclusão dos casos analisados, em planos urbanísticos ou projectos urbanos, que superam as habituais visões parciais e fragmentadas (e por isso em muitos casos inconsequentes), que nos são oferecidas em muitos exemplos recentes de intervenção no espaço público.

A concretização dos projectos analisados só foi possível, a nosso ver, devido a uma acção coordenada (dirigida e financiada por entidades públicas que imprimiram uma gestão urbana "ancorada" em objectivos estratégicos e em premissas ordenadoras do espaço urbano), cujos resultados se devem em parte às capacidades demonstradas por profissionais competentes, mas também a políticos com uma visão (global e estratégica) para a cidade, que souberam despoletar e conduzir estes mesmos projectos.

2 - A integração das diferentes escalas no processo do projecto

Outra dos "ensinamentos" que podemos confirmar da análise dos casos tratados será, justamente, a importância do projecto do espaço público ser pensado não apenas a partir da necessária unidade e vocação ordenadora que decorre da consideração da primeira premissa a que fizemos referência. Além de ser capaz de estruturar a cidade (de definir uma hierarquia e uma

ordem urbana reconhecíveis), de definir directrizes espaciais de referência para a sua leitura, a capacidade de tornar o espaço público habitável e significativo parece depender em grande medida da capacidade de inter-acção e integração entre as diferentes escalas do projecto e dos contextos urbanos em questão.

Esta questão é evidente na proposta de Álvaro Siza para o projecto dos espaços públicos do Bairro da Malagueira. Parte-se da matriz urbana pré-existente, mas assume-se o território como principal referente para a escala do projecto. A este nível, é determinante na abordagem ao projecto a utilização de componentes de escala intermédia (a *conduta*, por exemplo), como elementos mediadores desta relação entre o *grande* e o *pequeno*.

Ao estabelecer uma mediação entre escalas de desenho muito distintas, parece ser igualmente decisivo, para a consistência do projecto e para a qualidade final do espaço público, o reconhecimento da escala e da expressão arquitectónica presentes no desenho do viaduto sobre o Parque da Cidade.

Se a consideração das diferentes escalas no projecto é um dado incontornável, a reivindicação da escala pequena e média parece ser vital, sobretudo pela importância que a articulação com contexto adquire na maioria dos casos analisados. Assim, mesmo os projectos de escala mais territorial ou geográfica, como são o caso do projecto do Metro (fora do núcleo urbano) e da Frente Marítima (e também em certo sentido da Malagueira), dão-nos "pistas" claras quanto à "pertinência" do seu tratamento a partir de escalas de projecto intermédias. Esta circunstância prende-se não apenas com a necessidade de integração do existente, mas também com a vontade de potenciar o reconhecimento de limites e das diferentes circunstâncias (físicas, topográficas, etc.) a partir de uma escala mais urbana no tratamento do espaço público.

A pequena e média escalas, como escalas de referência no projecto do espaço público (e a atenção aos detalhes e aos materiais, que daí decorre), é igualmente assinalável no caso da Malagueira (mas também no caso dos Projectos do Metro e do Cacém), propondo-nos consequentemente um modo de pensar e projectar os espaços, claramente orientado à qualidade da percepção e sobretudo à vivência de quem percorre a pé estes espaços. Nesta medida, as distâncias consideradas aceitáveis para os percursos pedonais previstos tornam-se, consequentemente, um critério a ter em conta.

3 - A *forma* na construção do espaço público

Este *critério* (que certamente deverá estar presente em qualquer acto de projecto e que necessariamente decorre dos pontos anteriores) será porventura um dos desafios mais difíceis que se coloca ao projecto do espaço público na cidade contemporânea, dada a actual dilatação e fragmentação do espaço urbano, bem como a dificuldade em reconhecer uma hierarquia e de fixar a forma e os limites na cidade actual.

Como fizemos notar na primeira parte deste trabalho, este atributo, ligado à plausibilidade de propor uma *forma* para o espaço público, é um tema controverso que não apenas divide as

diferentes disciplinas que estudam o espaço público, como suscita, até hoje, um debate inconclusivo no interior da nossa disciplina. Este debate refere-se, como vimos, à pertinência e aos termos em que a arquitectura, num tempo de dispersão e do *urbano sem forma* e *sem limites*, pode ou não dar forma e ordenar o espaço público, no sentido de o tornar legível, habitável e perene, considerando sobretudo a sua escala e as suas qualidades formais.

Poderá assim a *nova arquitectura do espaço público* ter como objectivo conferir ao espaço público uma imagem forte, clara e *memorizável*?

Os exemplos que analisámos (e muitos outros dão-nos as mesmas indicações) permitem-nos afirmar que, de facto, a *construção consistente do espaço público*, mesmo em contextos mais indefinidos, não parece poder prescindir de um entendimento que assuma o espaço público enquanto *arquitectura* que constrói forma(s) e espaço(s) claramente identificáveis, capazes de suportar e estruturar a vida colectiva num âmbito urbano.

Nos casos analisados, os critérios arquitectónicos que estão na base da *materialização arquitectónica* do espaço público traduzem-se, essencialmente, na capacidade de criar estruturas espaciais reconhecíveis, apoiadas na definição de regras simples, legíveis e claras que organizam as relações entre os componentes que constroem o espaço público (arquitectónicos e não arquitectónicos).

É certamente a partir de uma caracterização morfológica e tipológica *elementar* do espaço público, com vista à criação de uma imagem ou *referência mental* forte e clara, que pode tornar-se pertinente o recurso ou referência aos tipos históricos, que desde sempre construíram as cidades.

A referência ou alusão a modelos reconhecíveis (a rua, a avenida, a praça, o largo, o parque, a marginal), mesmo que sujeitos a uma re-interpretação formal e tipológica (como no Projecto da Malagueira), ou mesmo a tentativa de recriação destes modelos (particularmente no caso do Cacém, com a afirmação das qualidades formais que normalmente associamos à rua, sobretudo por intermédio da caracterização do seu perfil transversal), é um denominador comum aos exemplos estudados.

Talvez a excepção no conjunto dos casos analisados, se possa verificar na intervenção realizada na Frente Marítima do Parque da Cidade, onde a presença de uma potente marca geográfica - o mar -, o Parque pré-existente e o viaduto proposto se fazem sentir de forma tão marcante, que acabam por "dispensar" o recurso a tipologias e a modelos formais "reconhecíveis", convertendo-se nos principais elementos que constroem a forma do novo espaço público.

Contudo, mesmo neste caso, podemos vislumbrar indícios que nos remetem para a presença de uma *espacialidade* que nos é familiar, e que é capaz, pelo recurso a elementos de repetição, de *definir a forma do espaço público* e estabelecer continuidades (como no caso da pequena *alameda*), criando e consolidando desta forma uma identidade espacial clara para os lugares onde se intervem.

Face à ausência de referências explícitas aos *arquétipos*, podemos verificar que nos diferentes exemplos tratados, e em diferentes escalas, a capacidade de definir uma hierarquia, de fixar limites e pontos de referência, se torna decisiva para a criação de imagens fortes e claras, com vista à construção de uma identidade e de uma *forma* para o espaço público.

No Bairro da Malagueira, a capacidade de *conformar* espaço revela-se (pela natureza do projecto) uma questão eminentemente morfológica e programática que, por esse motivo, pressupõe o edificado como parte importante da estratégia de projecto e de desenho do espaço público. Nos restantes casos, a construção de uma identidade espacial tende a conquistar-se recorrendo sobretudo ao "desenho do chão", ainda que igualmente ancorada na existência de edifícios de carácter excepcional (como é o caso do *Edifício Transparente* na Frente Marítima do Parque da Cidade, do *Edifício Nova Baixa Cacém* no caso do Cacém, ou ainda da *Estação do Parque* no Projecto de Inserção Urbana do Metro na Zona Central da Maia).

4 - A integração dos diferentes tipos de mobilidade

A "história" do espaço público e da cidade do século XX, dispensariam qualquer tipo de observação ou comentário adicional, pela evidência com que este "desígnio" nos assalta. Torna-se também imperativo reconhecer a fragilidade com que, em muitos casos, esta integração se equaciona ao nível do projecto e das realizações recentes de espaço público.

O problema que se coloca ao projecto do espaço público da cidade contemporânea quanto à relação entre a mobilidade do peão e outros tipos de mobilidade mecânica, embora não seja novo (revelando-se, como vimos, um dos principais factores da transformação e evolução dos sistemas de espaço público ao longo da história da cidade e o grande problema que se colocou ao desenho da cidade ao longo do século XX), assume formas inéditas e continua a demonstrar a sua pertinência quer na redefinição da escala, quer da própria expressão e significado que o espaço público adquire na cidade actual.

A relevância deste tema está, como seria de esperar, plasmada de forma muito concreta no Projecto de Inserção do Metro na Zona Central da Maia, mas percorre todos os casos analisados. Tomando como incontornável a presença de infra-estruturas de mobilidade no espaço público urbano (em muitos casos de escala territorial), e dando como certas as desvantagens que o contraste ou separação entre estas duas modalidades envolve (se pensarmos nas experiências *segregadoras* que se produziram a partir da segunda metade do século XX), a articulação entre tráfego mecânico e pedestre, sendo hoje um elemento condicionador do desenho do espaço público, implica decisões prévias quanto ao carácter desta relação, que se traduz na qualidade de qualquer espaço público.

Da análise dos exemplos seleccionados, ressalta a importância que a resolução (prévia) deste problema tem para a estrutura e para qualidade geral dos espaços públicos gerados.

Como vimos, a consideração deste aspecto assume no projecto da Frente Marítima do Parque da

Cidade uma dimensão fundadora e estruturadora da proposta construída (que se expressa quer no desenho do viaduto, quer da Praça Gonçalves Zarco, incluindo o parque de estacionamento semi-enterrado). Ao não implicar a segregação da circulação mecânica relativamente aos percursos de peões, este tópico torna-se igualmente vital na definição do carácter dos espaços públicos que se geram no Projecto do Bairro da Malagueira.

Neste caso, assume-se claramente uma ruptura com modelos mais rígidos de organização do sistema viário, preservando-se um carácter e uma escala mais "doméstica" para os sectores construídos (e que opção tipo-morfológica para as habitações apenas confirma), não se quebrando - antes pelo contrário, valorizando-se através de uma mediação cuidada e filtrada - a relação com o sistema viário principal e com a paisagem circundante.

A importância da integração dos *diferentes tipos de mobilidade* não deixa também de se verificar no caso do Projecto de Requalificação da Área Central do Cacém onde, apesar das condicionantes urbanas pré-existentes (implantação dos volumes, topografia, sistema viário deficiente, etc.), se pode destacar, como intenção de base do projecto, a procura de uma coerência e integração possíveis, dos espaços públicos requalificados, que considera as infra-estruturas viárias (nas diferentes escalas) como parte da unidade e da identidade do seu desenho.

Como exemplo desta intenção, pode apontar-se quer o desenho da nova rotunda que estabelece a articulação entre a Avenida dos Bons Amigos, a Rua de Angola e o Parque Linear da Ribeira das Jardas (que surge por sua vez articulada com o edifício *Nova Baixa Cacém,* com a *Praça Central*, com o parque de estacionamento e com atravessamento subterrâneo), que em conjunto com a nova Estação Intermodal, definem um sector urbano fundamental para a coerência e unidade da proposta. Mas a articulação dos *diferentes tipos de mobilidade*, surge-nos também associada neste projecto, como já atrás salientámos, ao cuidado evidenciado na hierarquização do sistema viário (e articulação com os espaços de circulação pedonal) e na sua caracterização arquitectónica (ao nível dos detalhes e escolha de materiais, dos critérios para a selecção e implantação de arborização, etc.), o que, do ponto de vista formal e funcional, confere um grande equilíbrio à proposta.

O propósito de integração dos *diferentes tipos de mobilidade* assume idênticos contornos no projecto do Metro, medindo-se sobretudo na cuidada integração arquitectónica e paisagística desta infra-estrutura no(s) espaço(s) urbano(s) que atravessa. À sua passagem, vemos associados um conjunto de episódios urbanos (edifícios-estações, viadutos, rotundas), coerentemente articulados entre si e com a diversidade urbana e topográfica encontrada, que julgamos fundamentais quer na definição de nova(s) escala(s) e identidade(s) dos espaços públicos criados, quer na integração do canal infra-estrutural com os fluxos pedonais e com o tráfego viário.

5 - A interdependência com o contexto

O carácter genérico, e em certa medida a elementaridade que se pode, à partida, reconhecer na *relevância* deste desígnio para o *projecto do espaço público*, não deve reduzir a sua importância

enquanto critério fundamental. A sua consideração convoca grande parte dos argumentos tratados nas páginas precedentes, constituindo, a nosso ver, um princípio básico para qualquer intervenção consistente no espaço público. Mas a sua "aplicação" no projecto envolve a consideração de uma complexa teia de possíveis relações entre elementos de diferente natureza, onde certamente repousa uma parte muito substancial da qualidade e do significado destas mesmas intervenções nos diferentes contextos.

Este parece ser, aliás, um parâmetro fundamental para a identificação de uma intervenção sólida e consequente no espaço público. Capaz de partir da *complexidade* para chegar a *sínteses espaciais* ricas e significantes, apreensíveis na intencionalidade com que se definem os espaços e os percursos mais importantes (muitas vezes plasmadas no anonimato ou aparente elementaridade de algumas opções de projecto), procurando valorizar e ancorar a experiência da percepção, a partir de uma leitura atenta e profunda do lugar.

A *interdependência com o contexto* pode ser larga e detalhadamente observada no projecto do Bairro da Malagueira, onde as principais opções do projecto se ancoram justamente na realidade pré-existente, que o projecto incessantemente "procura" e que se torna evidente percorrendo os espaços públicos do Bairro, sobretudo aqueles que estabelecem as articulações com a realidade envolvente. Um pressuposto idêntico, embora assumindo formas muito distintas, poderá ser aferido no projecto do Cacém, enquanto proposta que, além de procurar recuperar e consolidar uma área urbana degradada (conferindo-lhe um "centro" e uma "identidade urbana"), tem como objectivo a transformação, por indução, das áreas que se encontram fora dos limites do plano. A consideração da envolvente configura aliás, neste caso, a base sobre a qual assentam a metodologia e os princípios de desenho adoptados para o projecto de espaços públicos, que considera de forma inequívoca o sentido de articulação e de *sutura* do espaço público como objectivo central da intervenção.

Tratando-se de um projecto de articulação e de remate de uma faixa urbana de grande importância e de forte pendor paisagístico/geográfico, o projecto para Frente Marítima do Parque da Cidade acusa igualmente a força das pré-existências; incorporando-as e transformando-as com uma grande "naturalidade" e "intencionalidade", atribuindo-lhe novos significados e novas vivências (próprias de uma urbanidade porventura menos pré-determinada), produzindo simultaneamente na sua envolvente urbana dinâmicas de transformação de grande significado.

O projecto de Inserção Urbana do Metro na Zona Central da Maia, tratando-se de uma intervenção essencialmente *infra-estrutural* (e portanto com outros objectivos e com outro tipo de condicionantes) e referindo-se naturalmente a uma escala territorial, não deixa também de se poder ler como uma proposta de clara integração e transformação do contexto em que se insere. Desde logo pela interdependência que a premissa prévia de *inserção urbana* desta infra-estrutura supõe como princípio orientador do projecto; mas também, pelas dinâmicas de transformação e

relações que se geram com a introdução desta infra-estrutura, sobretudo a uma escala superior, traduzindo-se na criação de verdadeiros espaços públicos de "vertebração" e "ligação" no interior de um território disperso como é o caso da Maia.

6 . A afirmação da natureza e da geografia

A consideração dos elementos naturais, na afirmação dos lugares públicos de excepção ou enquanto componentes fundamentais na caracterização de sistemas verdes estruturadores, constitui também um dos principais temas na construção do espaço público na cidade contemporânea.

A presença da natureza e particularmente da geografia, na construção dos lugares públicos, como Carlos Martí sabiamente faz notar em muitos dos seus textos, constitui um atributo intemporal, que se torna particularmente importante quando se trata de construir lugares públicos em contextos emergentes, degradados ou em consolidação[2].

Em qualquer dos casos estudados, parece ser evidente e sintomática a presença potente dos *elementos geográficos* a que os projectos recorrem, quer na definição da estrutura, quer na caracterização de sectores secundários, imprimindo a presença destes elementos, uma unidade e identidade inequívoca aos espaços públicos.

O casos dos projectos do Bairro da Malagueira e do Cacém constituem, a este nível, exemplos importantes, não porque atendam (apenas) às preocupações "ambientais" e "ecológicas" em voga, mas porque consideram a presença dos elementos naturais e da geografia, enquanto factores de equilíbrio e de reconhecimento das qualidades estruturadoras do espaço público (hierarquia, continuidade, repetição). Estes elementos funcionam também como *dispositivos de revelação* dos acidentes e das excepções, capazes de conferir identidade específica aos espaços públicos (veja-se, a este propósito, a leitura atenta que Siza faz da topografia e dos vestígios da paisagem alentejana que incorpora no projecto).

No caso do projecto de Inserção Urbana do Metro do Porto na Maia, porventura podemos não reconhecer dos tramos centrais uma presença tão sistemática dos elementos naturais como componentes de desenho do espaço público (onde a presença dos elementos naturais está visivelmente condicionada pelos limites dos arruamentos, reduzindo-se a presença da arborização ao preenchimento de interstícios com superfícies ajardinadas); muito embora a sua leitura se faça sentir de forma mais incisiva na caracterização das novas zonas de transição, de escala mais territorial, através de um tratamento mais "paisagístico" dos espaços abertos.

[2] Deste ponto de vista julgamos igualmente sugestivo e relevante o contributo de Madalena Pinto da Silva quando identifica a praça geográfica como um dos *genótipos de praça* na condição urbana actual. A praça geográfica, afirma a autora, "(...) *será então, toda a praça cuja origem depende essencialmente das condicionantes geográficas e paisagísticas do lugar, e que se conforma numa clara identificação ou submissão à topologia do terreno*". Madalena Pinto da Silva, *Forma e circunstância. A praça na cidade portuguesa contemporânea*. Dissertação de doutoramento em arquitectura apresentada à Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, 2009, p. 344.

Pelo contrário, a presença da natureza enquanto facto geográfico e topográfico notável, entendida como pretexto e referência estruturadora (sempre presente) do projecto, é-nos revelada de forma muito potente no projecto da Frente Marítima do Parque da Cidade. Aqui, como referimos antes, a geografia (entendida nas suas diversas formas e significados) revela a identidade do lugar. Ela é, como refere Solà-Morales, a *origem e substância* do projecto, permitindo reconhecer o carácter aberto e excepcional do lugar, e de onde decorre, inequivocamente, a forma e a vocação pública e cívica do lugar.

7 - Memória e lugar

A reivindicação da importância da memória e da História para o projecto do espaço público da cidade contemporânea, poderá parecer inusitada, ou até redundante, pela evidência que apresenta. De facto, parafraseando Alexandre Alves Costa, *construímos sempre com o construído* - com a realidade - e não podemos *construir sem memória*.

A análise dos casos de estudo permite-nos igualmente reiterar a importância que a leitura da "história" e da transformação dos lugares teve na adequação das formas propostas à realidade existente. Esta reivindicação não deve ser aqui entendida como princípio metodológico, que conduza ao bloqueio ou à limitação da necessária *paternidade*, invenção ou sentido de transformação dos lugares que julgamos deve orientar qualquer projecto ou intervenção no espaço público. Trata-se mais, de reconhecer a importância de assumir a "realidade" como ponto de partida para uma cultura e uma prática de projecto, que tenda a controlar o desejo de expressão permanente da novidade. Trata-se de adoptar uma orientação "eticamente responsável" (e crítica) na valorização e interpretação dos factos de uma determinada realidade urbana, que está aliás subjacente às advertências de Álvaro Siza ou Manuel de Solà-Morales, quando defendem que não há cidades feias, mas sim realidades que cabe ao arquitecto saber valorizar ou restituir algumas qualidades escondidas[3].

Esta orientação pressupõe portanto em grande medida o reconhecimento das prioridades e da utilidade (pública e cívica) para o projecto do espaço público, tendo em conta a relação entre o investimento e a identificação das carências objectivas, e tendo em conta a capacidade de dar resposta a problemas urbanos concretos.

É este o sentido que atribuímos ao projecto do requalificação da Área Central do Cacém, onde, perante uma realidade urbana adversa, se poderia pensar na demolição sistemática como

3 "*A máxima ambição que posso ter como arquitecto é não criar formas mas criar lugares que não existiam, e que, graças ao projecto e a uma resposta colectiva, começam a existir com uma imagem clara, uma referência objectiva, e uma utilidade publica evidente, não mimética, não estranha, mas como se fossem naturais (...)",* "Um olhar urbano", Manuel Solà-Morales entrevistado por João Pedro Costa e Rui Barreiros Duarte, *Arquitectura e Vida*, Nº 22 (2001), p. 36.
Também a este propósito, referindo-se a Montreil, Álvaro Siza afirma: "*O que é preciso é procurar com vontade e com prazer a beleza das cidades - mesmo em Montreil, mesmo que isso não seja evidente à primeira vista, dada a proximidade de Paris, que é uma maravilha total. Quando se chega ao centro de Montreil, é um verdadeiro desastre*". Álvaro Siza, entrevista realizada por Dominique Machabert (1996) in *Álvaro Siza: uma questão de medida*, Casal de Cambra: Caleidoscópio, 2009, p. 164.

princípio orientador da proposta de requalificação. O caminho seguido, adoptando o projecto uma linha de intervenção sem dúvida mais consistente, procura conciliar a vitalidade urbana pré-existente (com as suas idiossincrasias, memórias e vivências específicas) com um necessário (e sistemático) princípio de ordenamento do espaço público, que prevê algumas demolições, mas também a construção de novos edifícios e novos usos[4].

No caso do projecto do Bairro da Malagueira (que, em certa medida nos permite realizar uma leitura complementar relativamente ao que foi referido no caso do projecto do Cacém), trata-se mais de considerar como ponto de partida, uma realidade envolvente heterogénea, para com ela, convocando modelos e referências exteriores à área da intervenção, construir um novo sector de cidade. No entanto, e seguindo uma matriz urbana indiscutivelmente nova, a realidade construída e os seus espaços públicos, "pertencem àquele lugar" e percebem-se como um "prolongamento natural" de uma realidade pré-existente.
É também este o sentido que atribuímos à intervenção de Manuel de Solá-Morales na Frente Marítima do Parque da Cidade. Com efeito, somos aqui capazes de reconhecer uma *realidade construída* que procede das múltiplas razões ou raízes que imanam do lugar. A esta capacidade de convocar e considerar as distintas qualidades (ou apenas características *menores* presentes na realidade existente), reinterpretando-as e integrando-as no projecto (e tendo naturalmente em conta alguns dos critérios anteriormente referidos) julgamos estar associado o conforto e quase "anonimato" deste espaço público.

A consideração da realidade e da história dos lugares, a que não é igualmente estranha a necessidade de um certo *pragmatismo*, podemos também identificá-la no projecto do Metro. Sobretudo se for apreciado para além das circunstâncias particulares da intervenção realizada na Maia, ou seja, se for considerado a partir do significado territorial que possui, enquanto sistema de espaço público de dimensão metropolitana.
Embora não se possa (ainda), neste caso, considerar a rede de Metro como um sistema infra-estrutural que é capaz de conferir uma ordem visível e global à escala metropolitana (e aos seus espaços públicos), ela constitui-se, no entanto, como um princípio ordenador forte e legível dentro da ínfima parte que atravessa, revelando-se como uma base fundamental para reconhecimento de uma qualidade urbana capaz de se difundir no interior de uma realidade urbana heterogénea. Esta capacidade de *difusão*, embora decorrente de princípios, condicionantes e regras comuns à maioria das intervenções, é-nos revelada sob diferentes formas, resultantes justamente das circunstâncias que cada intervenção encontra; sendo particularmente importante neste caso, o

[4] As demolições realizadas, seguindo critérios claros e compreensíveis, tem como base fundamental a afirmação ou criação dos principais espaços públicos - Rua D. Maria e Parque Linear da Ribeira das Jardas - assim como a necessidade de criar ligações importantes dentro do tecido requalificado.

empenho que cada Município coloca na questão, estando por sua vez este empenho directamente ligado às oportunidades que cada um dos Município envolvido antevê.

Perante a necessidade ou inevitabilidade de introduzir novas escalas, novos programas e novos significados ao projecto e desenho do espaço público, a principal questão parece ter residido no cuidado para não desvirtuar os lugares, entendendo os princípios ou as matrizes que estão na origem dos aglomerados urbanos (alguns de raiz rural ou semi-rural) que o Metro atravessa. Aqui, mais uma vez, devido às opções sensatas do ponto de vista dos princípios de desenho e dos materiais empregues (capazes de promover a articulação formal e funcional com o contexto pré-existente), podemos também falar de uma integração consistente com a realidade pré-existente, não negando ou bloqueando o sentido de transformação imposta.

Considerações finais

Interpretar e projectar o *novo espaço público. Novos paradigmas*

Iniciámos este trabalho impulsionados pela convicção de que, quer referido ao âmbito académico e disciplinar, quer referido ao senso comum, o espaço público se havia transformado (sobretudo nas últimas décadas) numa espécie de *Babel* onde discursos vários, provenientes de distintos campos disciplinares, não nos permitiam, a nós arquitectos, apreender mais do que uma sugestiva, mas bloqueadora, pluralidade de conceitos, imagens, significados e caracterizações.

Ora estando as disciplinas da arquitectura e do urbanismo, por tradição e definição, ancoradas num saber eminentemente prático (porque lhes cabe fundamentalmente a responsabilidade de planear e construir, ou seja, agir sobre o território e a cidade) que se encontra a "jusante" dos muitos saberes que, a "montante", se interessam e discorrem sobre o tema que nos ocupa - o (projecto do) espaço público -, não negamos que a diversidade de contextos e a dispersão de posições e de informação relativamente à problemática em questão constituiu para nós, no arranque deste trabalho, uma real dificuldade.

Este primeiro confronto com um objecto de estudo, de contornos pouco definidos e sujeito a uma ampla diversidade de opiniões e saberes, deu progressivamente lugar a um processo de contínua colocação de problemas e de hipóteses mais dirigidas ao nosso campo disciplinar, que esperaríamos pudesse definir com mais precisão os limites do nosso estudo e que pudesse iluminar o verdadeiro problema da dissertação.

Duas premissas permitiram-nos então delimitar, em traços gerais, o nosso objecto de investigação. A realidade portuguesa, por um lado, e, por outro, a convicção de que a diversidade e instabilidade da cidade nos seus sectores urbanizados mais recentemente (por oposição a um conhecimento e a uma prática de projecto e intervenção mais consistente nos espaços públicos das zonas consolidadas, designadamente em centros históricos) nos levantariam as questões verdadeiramente problemáticas e pertinentes no que dizia respeito ao *projecto* e ao *desenho* do espaço público.

Perante o nosso diagnóstico "crítico", fundado no reconhecimento da "ausência" de estrutura e significado com que, em muitos casos, os espaços públicos recentes e a cidade *emergente* se apresentavam aos nossos olhos (o que não deixava de ser paradoxal, dada a popularidade e euforia com que algumas realizações de espaço público nestas partes da cidade tinham sido recebidas nos anos recentes), vislumbrámos assim as zonas menos consolidadas, ou de construção recente, como aquelas para as quais as disciplinas da arquitectura e do urbanismo não tinham ainda encontrado as respostas "adequadas" quanto à forma de interpretar e projectar o espaço público.

A questão problemática que então emergiu, ainda sem contornos perfeitamente definidos, assentava assim na plausibilidade do projecto do espaço público se constituir (ainda) como instrumento/factor de estruturação e desenho da cidade.

Contudo, o reconhecimento de um campo de estudo mais preciso não deixou de nos confrontar com a existência de um conjunto de indefinições e contradições relativamente ao significado de dois conceitos-chave: cidade contemporânea e espaço público contemporâneo.

De que falamos, quando falamos de cidade, hoje? De que falamos quando falamos de espaço público e de projecto de espaço público na cidade contemporânea, designadamente nas suas áreas mais externas e mais instáveis? Quais os seus componentes, que materiais urbanos os conformam?

Estas e outras questões que fomos colocando, constituíram-se como uma base fundamental para o avanço metodológico e aprofundamento da investigação, permitindo-nos (através do confronto das diferentes posições que balizam o debate disciplinar) reconhecer os principais conceitos, problemas e temas que, do nosso ponto de vista, constituem a problemática do núcleo teórico que informa a materialização do espaço público e o seu questionamento como problema de projecto.

E se, neste momento do trabalho, a diversidade de posições e de abordagens ao problema do espaço público nos abriu estimulantes frentes de interpretação sobre as especificidades e "valências/possibilidades" do (projecto do) espaço público na construção da cidade, sob o ponto de vista teórico ou ideológico, foram evidentes as clivagens quanto à plausibilidade do espaço público poder constituir-se como principal suporte da construção ou estruturação da cidade.

A nossa convergência com os autores de referência não foi então absoluta, colocando-nos perante a "circunstância" de, relativamente a algumas questões, termos estabelecido simultaneamente (com alguma inquietação, devemos confessar) laços de cumplicidade com autores cuja filiação ideológica, não sendo antagónica, expressavam posições dissonantes sobre os mesmos problemas. Questionámo-nos então, se seria possível estar simultaneamente de acordo e organizar as bases de um discurso coerente e propositivo, partindo das posições teóricas consideravelmente divergentes como as representadas por autores como Carlos Marti, Oriol Bohigas, Manuel de Solà-Morales e Ignasi de Solà-Morales.

Reconhecendo a contradição e a ausência de respostas definitivas, ou de pistas totalmente seguras como uma das marcas mais vincadas e estimulantes do pensamento e acção sobre a cidade e sobre o espaço público, apercebemo-nos igualmente que as divergências de opinião expressas pelos autores citados decorriam não apenas da defesa de *partidos* ideológicos não totalmente convergentes, mas também da adopção de premissas interpretativas distintas, que resultavam de diferentes formas de olhar a mesma realidade - a(s) cidade(s) contemporânea(s). Não há, de facto, cidades iguais, assim como não há uma, mas sim múltiplas formas de observar, interpretar e compreender a mesma realidade urbana (e os materiais e as formas urbanas que se foram acumulando e transformando ao longo da história da cidade e mais concretamente ao longo do ultimo século).

Adquirimos nesse momento a consciência de que o modo como observamos e o ponto de vista que escolhemos para analisar uma determinada realidade urbana estão necessariamente ligados a premissas ideológicas sobre as quais fundamos a nossa compreensão e visão dessa mesma realidade. Assim, face aos impasses que intuímos relativamente às diferentes abordagens teóricas e face ao desconforto que, em muitas situações, as formas recentes de fazer cidade nos causam, cedo nos apercebemos que o nosso "posto de observação" e as nossas ferramentas de análise e compreensão do espaço público da realidade urbana actual teriam, obrigatoriamente, de passar pelo entendimento da evolução e das transformações a que o espaço público foi sendo sujeito, tendo por base o nosso campo disciplinar.

Procurámos então reconhecer os processos de adaptação e transformação dos sistemas e dos principais tipos de espaço público a novos problemas ou a novas exigências que a sociedade lhes foi solicitando, interpretando simultaneamente as mudanças de paradigma e os conceitos de cidade e de espaço público que se foram acumulando no "tempo longo" da construção urbana; julgámos que, com esta abordagem, podíamos mais facilmente encontrar o *fio condutor* que ligasse esse processo de perpétua transformação que caracteriza a história das cidades e dos seus espaços públicos. Procurámos assim, fundamentalmente, detectar as possíveis invariantes bem como as variantes que pudessem ajudar à compreensão do espaço público no contexto das condições urbanas actuais.

O reconhecimento de "momentos de ruptura" e de "mudanças de paradigma" (traduzidos em mutações nas linguagens, nos tipos e nos usos assim como na configuração dos sistemas de espaço público) não nos impediu, contudo, de reconhecer a importância do papel urbanístico e arquitectónico do espaço público na construção e estruturação dos vários tempos da cidade, traduzida numa idêntica capacidade de compatibilizar usos, técnicas, significados político, social e económico. Este facto pareceu-nos configurar uma pista segura e uma invariante suficientemente sólida e importante, que sabíamos teria de ser equacionada à luz dos novos processos e formas de urbanização, dos novos usos, conceitos e materiais urbanos que a actual condição urbana e cultural promove.

Intuímos, por outro lado, que o desenvolvimento de uma *matriz urbana* mais aberta, fragmentada e descontínua, verificável, como sabemos, sobretudo a partir da segunda metade do século XX, dificultava a percepção desta vocação urbanística e arquitectónica do espaço público.

Algumas questões essenciais permaneceram então em aberto:

Até que ponto a *vocação urbanística* do espaço público (isto é, a sua capacidade de se afirmar como componente estruturador e articulador do espaço urbano) se encontra exclusivamente ligada a uma determinada ideia de cidade, dotada de limites e de uma forma, construída sob o signo da ordem, da unidade, referida a um edificado denso e contínuo, de tipologias e sistemas espaciais perfeitamente caracterizados e ajustados à escala humana, como sucedia na Cidade Europeia canónica ou tradicional?

Como se pode traduzir ou revelar na cidade actual - mais distendida, instável e especializada, quer nas suas configurações quer nos processos urbanos que as geram - esta *vocação urbanística* do espaço público, geradora de formas e de estruturas espaciais compreensíveis e legíveis (construída, como dizíamos, até às primeiras décadas do século XX quase sempre sob o signo da unidade e de um sentido de globalidade)?

Isto é, como pensar o projecto do espaço público entendido enquanto suporte e referente urbano de uma realidade metropolitana sem limites ou dimensões precisas e sem uma ordem global construída, em muitos casos, a partir de centralidades alternativas?

Seria ainda imprescindível, como suspeitávamos, equacionar o projecto do espaço público enquanto base ou estrutura fundamental de qualquer projecto urbano?

Sobre a importância estratégica do projecto do espaço público na construção da cidade actual

Esgotada a clareza com que o conceito e a forma do espaço público urbano se materializavam no passado (através do edificado e da definição dos limites entre o público e o privado, através de tipos espaciais precisos e reconhecíveis), pudemos igualmente verificar que o que pode ser considerado hoje *novo* (e nesta medida um desafio para o estudo do espaço público, embora não constitua *propriamente* um dado novo) é a necessidade que permanentemente temos de reconsiderar a cidade e os seus espaços públicos não só a partir da maior *descontinuidade*, da *fragmentação*, da *distensão* do espaço urbano, mas também a partir da *especialização* (crescente) e das múltiplas exigências e anseios, por vezes contraditórios, que a sociedade vai projectando nos seus espaços públicos.

Ficou para nós claro que estas questões não se resolvem a partir de um resgate nostálgico dos tipos de espaço público do passado, mas sobretudo a partir da consideração de valores, de princípios e de atributos, porventura intemporais, capazes de recolocar o projecto do espaço público como principal referente da construção da cidade e da dimensão urbana.

Face às intervenções e projectos de espaço público realizadas nas últimas décadas, que a nosso ver não têm impedido a transformação da cidade numa figura descaracterizada, sem identidade, e sem uma forma ou limites reconhecíveis, julgamos necessário estabelecer para o projecto urbano, e especificamente para o projecto do espaço público, desígnios mais precisos, no sentido de poder criar suportes ou sistemas de espaços capazes de interpretar e sustentar uma transformação mais articulada e estruturada da cidade, a médio e a longo prazo.

Considerando que estes sistemas ou suportes têm de ter em conta os *espaçamentos* de que Françoise Choay e Nuno Portas nos falam, o conceito de *projecto de chão* proposto por Bernardo Secchi constituiu para nós um importante suporte teórico, na medida em que nos permitiu justamente equacionar, nestas partes da cidade, a intencionalidade de um (re)desenho do espaço vazio entendido como um componente activo e dotado de uma forma, capaz de articular e conferir legibilidade e significado às descontinuidades que a cidade foi gerando.

O reconhecimento do papel urbanístico e arquitectónico para o espaço público ganhou para nós um maior sentido a partir do momento em que fomos capazes de o associar a acções e problemas concretos e materializáveis ou verificáveis na cidade - isto é, em *projectos de cidade* e *para a cidade*.

Este "avanço" (que se traduziu sobretudo ao nível da metodologia de análise) ajudou-nos a reconhecer quatro temas ou problemas de investigação e intervenção concretos e invariantes - ligados ao *projecto do espaço público nas áreas de expansão da cidade consolidada*, ao *projecto do espaço público na reconstrução da cidade sem plano*, ao *projecto do espaço público na reestruturação da cidade metropolitana* e ao *projecto do espaço público como lugar de excepção da escala geográfica* - permitindo-nos sobretudo reforçar a convicção de que a consideração do espaço público como *projecto* constitui o primeiro passo para a sua afirmação como componente urbano da maior importância, capaz de estruturar, outorgar significado e coesão à cidade e aos seus espaços abertos.

Entendidos em conjunto ou separadamente, a identificação destas *questões fundamentais* para a reflexão sobre o projecto do espaço público no contexto da cidade contemporânea constituiu assim a *rede conceptual* que nos possibilitou, não apenas compreender em toda a sua extensão as problemáticas e as questões teóricas que vinham sendo até então abordadas na dissertação, como também nos permitiu enquadrar criticamente a selecção dos casos de estudo.

Tornou-se assim para nós claro que, face ao momento instável e de rápidas mudanças que afectam as cidades e em particular os seus sectores mais recentes, pensar e projectar o espaço público na cidade contemporânea (pequena e média, como a portuguesa), hoje, deve ter por base a determinação precisa dos problemas vitais e dos sectores ou lugares, onde potencialmente se possa (re)valorizar a intervenção sobre o espaço público e sobre a cidade.

Deste ponto de vista, assumimos uma posição dissonante relativamente às vozes que, clamando por uma perspectiva cada vez mais abstracta, fragmentada e a-formal do conceito de espaço público, defendem a *impossibilidade* ou *inutilidade* do espaço público se conceber, designadamente nas suas partes mais recentes, como parte de uma estrutura urbana reconhecível legível e dotada de significados urbanísticos próprios.

Este trabalho permite-nos, portanto, confirmar que as cidades com processos de transformação e de expansão mais *equilibrados* são as que adoptam métodos de planeamento e gestão que conferem significado e sentido estruturador aos seus espaços públicos; onde o projecto urbano e o plano (ajustados às *condições actuais*, mas *fiéis* aos princípios do *planeamento clássico*) são entendidos como instrumentos efectivos de desenvolvimento da forma e da estrutura da cidade - o que lhes permite *valer mais*, e neste sentido permite aos seus habitantes serem *mais cidadãos*. Lyon, Amesterdão, Copenhaga, Helsínquia, entre outras cidades, são exemplos representativos do que acabamos de afirmar, como o são, também, muitas intervenções realizadas em Barcelona (sobretudo aquelas realizadas na década de 80 e início da década 90). Mas para que este

objectivo se cumpra, este trabalho evidenciou a necessidade de uma orientação política e gestão urbanística fortes, e comprometidas com estratégias e prazos longos.

Chegados a este ponto, procurámos esclarecer possíveis dúvidas quanto ao valor operativo e estratégico de determinados projectos urbanos ou de espaço público, o que nos permitiu finalmente compreender em que medida a intervenção sobre o espaço público, mais do que fenómeno de moda, e de reprodução de um "receituário", poderia prolongar ou voltar a manifestar uma dimensão urbana consistente, aliada a uma dimensão colectiva e cívica, constituindo-se como um verdadeiro referente urbano em sectores menos consolidados ou conotados com a cidade sem qualidades ou "sem" história (urbana).
Tratou-se, igualmente, de entender se a questão do *projecto do espaço público* se "resumia" à determinação prévia do(s) desígnio(s) ou de um potencial papel urbanístico - traduzido na criação/materialização de sistemas urbanos reconhecíveis e na validação de objectivos e estratégias coerentes, referidas à cidade no seu conjunto (verificáveis sobretudo nas escalas de planeamento); ou se, pelo contrário (ou simultaneamente), a significação e a criação de uma "ordem" e "intensidade" urbanas estão inexoravelmente dependentes dos atributos e dos critérios arquitectónicos que materializam as propostas (e que podem ser reconhecidas na valorização em escalas de projecto mais ligadas a uma perspectiva arquitectónica do *construir espaço público*).
Isto é, será ainda indispensável equacionar o projecto do espaço público firmemente ancorado numa relação estreita e coerente entre as escalas de planeamento e as escalas de concretização, dotando-o de uma forma, de uma linguagem, escala e de significados precisos, para obter uma identidade e significação semelhantes às que havíamos identificado nos exemplos históricos referidos na primeira parte da dissertação?

Sobre os casos de estudo e a importância dos *projectos construídos*
A segunda parte do trabalho constitui-se como um importante "laboratório", capaz de nos dar algumas respostas relativamente aos problemas e hipóteses colocados.
Em contextos tão diversificados como aqueles que compuseram as realidades urbanas analisadas, os projectos que seleccionámos como casos de estudo, revelaram-nos a real importância do projecto e do desenho do espaço público ao serviço de uma "ideia de cidade", traduzida em desígnio(s) e em forma(s) urbanas concretas.
Sabendo que a *realidade* é bastante mais complexa, variada e imprevisível, não esperávamos que o estudo dos casos nos trouxesse soluções imediatas para intervir na cidade a partir do espaço público. Pensámos, alternativamente, que os casos analisados nos permitiriam consolidar uma grelha de interpretação que pudesse ser operativa na reflexão e materialização de projectos e de intervenções futuras no território português. Estávamos interessados em identificar, justamente, as premissas, desígnios e atributos arquitectónicos e urbanísticos essenciais (ou que, pelo menos nos casos analisados, nos pareciam essenciais) para a construção de princípios

de ordenamento, de legibilidade e, portanto, de significação do espaço público na cidade portuguesa contemporânea.

Procurámos assim pôr em evidência exemplos que, a partir do estudo da sua materialização, nos permitissem reconhecer a importância política, cívica e cultural subjacente ao projecto urbano, e que demonstrassem a necessidade de *fazer cidade a partir do espaço público*, isto é, a partir da requalificação dos seus *espaços abertos*.

A partir da análise dos casos, procurámos comprovar que, perante o inacabado, o incaracterístico, o incerto e o múltiplo, só a adopção de metodologias de projecto e princípios de desenho mais sólidos e rigorosos para a materialização do espaço público, capazes de introduzir inteligibilidade à percepção da "forma" da cidade o dos seus espaços abertos podem, a nosso ver, criar ou salvaguardar a identidade dos lugares e o sentido de transformação futuro da cidade ou de partes importantes da cidade.

Reconhecido o potencial estruturador, transformador e regenerador do espaço público para o futuro da cidade - e que *uma intervenção consistente* sobre o espaço público pressupõe o reconhecimento prévio dos sectores ou partes da cidade onde esta intervenção pode ser mais útil, estratégica e determinante - verificámos que o cumprimento deste objectivo pressupõe o reconhecimento de escalas de trabalho precisas e de uma dimensão física concreta.

Foi a partir deste entendimento que reconhecemos a importância dos projectos de escala intermédia. A tendência recente para analisar e dar resposta ao "problema do espaço público" exclusivamente a partir da grande escala (da grande infra-estrutura e dos vazios *peri-urbanos* transformados em parques, por exemplo) ou, em alternativa, a partir das *micro* intervenções ou do fragmento "sem forma" e sem "dimensão urbanística", têm iludido uma visão mais integrada e mais global - que permita "dotar" a cidade de uma estrutura e de uma *forma reconhecíveis*. Nesta medida, julgamos ter ficado patente que, face à natureza dos problemas detectados em contextos urbanos como o português, o projecto de espaço público, ou o projecto urbano de escala intermédia, constitui uma base fundamental para a consolidação ou construção de uma "forma" e de uma "estrutura" para a cidade e para os seus espaços públicos.

Um projecto que é capaz de hierarquizar e de dar legibilidade à cidade e à geografia; que é capaz de *ordenar* e valorizar o sentido da sua transformação e do seu crescimento; um projecto que é capaz de influenciar e contribuir, em termos das grandes decisões, para que a evolução futura de um determinado sector de cidade seja uma, e não outra, pior para o conjunto da cidade.

Este entendimento permitiu-nos concluir que, ao interpretar e intervir no espaço público, não podemos misturar problemas e questões da grande cidade com os das pequenas ou médias cidades. Dadas as características das cidades portuguesas, tomámos (intencionalmente) a dimensão da cidade - neste caso a da cidade média - como referente determinante no que diz respeito à possibilidade do espaço público e da cidade poderem ser apreendidos e estruturados a partir de atributos e critérios urbanísticos e arquitectónicos. Acreditamos pois, que a *defesa* de uma ordem de grandeza para a cidade, constitui um passo prévio e decisivo para o entendimento

do espaço público como principal suporte da construção da cidade e da urbanidade, onde, a partir da consideração criteriosa e articulada de escalas intermédias de projecto, possamos materializar conceitos, desígnios e formas de cidade dentro da diversidade que caracteriza a cidade contemporânea.
Estas premissas, identificando claramente as condicionantes (programa de usos, dono de obra, etc.) e considerando os *critérios* de desenho próprios destas disciplinas (onde a definição física associada à experiência da percepção é determinante), revelaram-se incontornáveis no sentido de ultrapassar o discurso, por vezes demasiado generalista, abstracto e descontextualizado (proposto por diversas disciplinas que estudam o espaço público), permitindo voltar a recentrar o problema da *construção* do espaço público urbano no âmbito disciplinar da arquitectura e do urbanismo.

Seguindo um método frequentemente baseado em aproximações e raciocínios indutivos, a análise dos casos de estudo permitiu-nos aferir algumas das hipóteses levantadas, e sobretudo estabelecer parâmetros de análise mais claros e sistemáticos. Nesta medida, tornaram-se simultaneamente mais ricas e objectiváveis as frentes de problematização anteriormente abertas, tornando-se naturalmente mais consistentes as nossas convicções sobre a questão do espaço público como problema de projecto.
Fundamentalmente, consideramos determinante e insubstituível o contributo dos projectos estudados enquanto exemplos *refundadores* de um modo *distinto* (não necessariamente *de ruptura*) de pensar, de dar forma e significado ao espaço público no contexto da cidade actual, na medida em que os podemos associar a ideias, desígnios e imagens precisas de cidade, que nos podem ser úteis como referentes para futuras intervenções.
Deste ponto de vista, a análise dos casos de estudo permitiu-nos "verificar" que continua a ser possível concebermos projectos de espaço público como *projectos de* e *para* a cidade, ou seja, que permitam a recuperação de um sentido colectivo e de uma matriz ordenadora e articuladora, capazes de conferir significado ao conjunto da cidade ou a uma parte importante da mesma.
Neste sentido, estamos perante *projectos estruturantes,* já que os desígnios, os atributos e componentes/elementos que materializam o espaço público (novo ou requalificado), condicionaram (ou poderão vir a condicionar) o desenvolvimento e o significado destes sectores de cidade. Ou seja, estes projectos introduziram nos lugares onde se desenvolveram, uma matriz espacial, um desenho estruturador do espaço público, um desígnio capaz de determinar, a médio e a longo prazo, uma transformação mais global e articulada da cidade. Se tivermos em conta os projectos analisados, os seus desenhos (ou desígnios estruturadores) traduziram-se na importância de dominar urbanisticamente e conferir qualidades arquitectónicas ao traçado (no caso do Metro), na importância de (e como) fazer tecido urbano (no caso da Malagueira), na importância de definir o carácter dos vazios excepcionais (no caso da Frente Marítima do Parque

da Cidade) e da importância de (e como) reestruturar ou reconstruir espaço público (no caso do Cacém).

Outras ilações ou ensinamentos parciais interessa ainda retirar dos casos de estudo analisados:

. o projecto do Bairro da Malagueira demonstrou, acima de tudo, que para um desenvolvimento equilibrado e qualificado de novos sectores da cidade foi fundamental continuar a *fazer ruas, jardins, parques* e *praças*, na periferia. Este exemplo demonstra, portanto, que as novas expansões de cidade não têm de ser lugares desqualificados, sem uma ideia de espaço público e concebidos como fragmentos isolados;

. o projecto de Requalificação da Área Central do Cacém revelou, essencialmente, a urgência e necessidade de *olhar* para a *cidade periférica,* mas também que é possível conferir "identidade" e "estrutura" ao espaço urbano da *cidade sem plano e sem qualidades*, demonstrando que, para isso, é necessário considerar *programa(s) de requalificação* do espaço público concebidos de modo unitário, bem delimitado e sistemático, capaz de preconizar uma intervenção *re-fundadora*, em articulação com outros instrumentos de planeamento, no sentido de resolver diferentes problemas a partir de uma visão de conjunto, estratégica e de longo prazo;

. o projecto do Metro do Porto demonstrou sobretudo que há soluções *arquitectónicas* capazes de (contribuir para) *estruturar*, dar forma, coerência e hierarquia ao *território metropolitano que* cresceu de forma dispersa, sem hierarquia e sem soluções de continuidade. Ao identificar os espaços e os lugares onde o *desenho arquitectónico* se possa constituir como um referente de identidade e estruturação para o espaço público (mantendo um léxico comum, mesmo que se mude a escala e o contexto da intervenção), este exemplo demonstra que continua a ser "possível" e necessário considerar a infra-estrutura como factor de *(re)desenho da cidade* e como elemento de estruturação da *cidade futura*;

. o projecto da Frente Marítima do Parque da Cidade permitiu-nos comprovar que, no contexto urbano actual, continua a ser "possível" construir lugares públicos para o *nosso tempo*, reconhecíveis como lugares de excepção, como lugares de encontro colectivo (ajustados às necessidades e usos mais variados e contraditórios que o contexto actual promove e solicita); e que, simultaneamente, ainda é possível responder, de forma integrada e segundo critérios arquitectónicos e urbanísticos, a temas e problemas urbanos concretos. Mas este exemplo demonstra, sobretudo, a necessidade (para que esse desígnio se cumpra) de se identificar as *condições excepcionais* dos contextos onde se intervém, o que implica, neste, como na maioria dos casos, a necessidade de *recuar na história* para poder *construir o futuro*. O reconhecimento do valor da *topografia original* do lugar onde se intervém constitui neste caso a *força transformadora* do projecto e a condição essencial para que o carácter de *excepção* deste espaço se cumpra.

Sobre a necessidade do reforçar a consistência e objectividade do projecto do espaço público

Nos quatro casos analisados procurou-se assim demonstrar que o *espaço público* constitui *matéria urbana* fundamental, na medida em que representa, quer os *espaços abertos* que ainda podem ser planeados, quer o que tem sido objecto de intervenção na cidade sem uma visão global e que pode ser transformado.

Sem podermos afirmar que as intervenções analisadas induziram (ou podem vir a induzir) a transformações semelhantes às ocorridas (no seu tempo), por exemplo, com a abertura da Avenida da Boavista no Porto, ou das Avenidas da Liberdade e da República em Lisboa, podemos, mesmo assim, reconhecer a intencionalidade e sabedoria com que, nos casos analisados, o *projecto* do espaço público pode recolocar (de novo) a prática e o saber disciplinar da arquitectura ao serviço dos processos de construção da cidade e do território (como sabemos, cada vez mais fragmentado e incerto do ponto de vista técnico, político e económico).

A reflexão realizada relativamente aos projectos estudados evidenciou, por outro lado, a importância que o *controlo* através das disciplinas do desenho urbano e da arquitectura dos momentos de síntese teve no resultado final. Esta constatação não coloca naturalmente em causa a necessidade de considerar o projecto e a construção do espaço público como o resultado de saberes vários e de vivências e interpretações distintas. A nossa reflexão aponta, sobretudo, para a necessidade de um maior comprometimento e exigência por parte da nossa disciplina nos referidos momentos de síntese, decisivos no projecto e desenho do espaço público. O nosso argumento não se pretende fundamentar, e muito menos esgotar, na *reivindicação* para a disciplina da arquitectura de uma autonomia nos processos de intervenção e construção da cidade; mas, sobretudo, na necessidade de *atribuir ao* projecto uma *consistência, capaz de centralizar* as decisões com vista à constituição de sínteses coerentes que, julgamos, na maioria dos casos, a disciplina da arquitectura está em melhores condições de realizar, sobrepondo-se à visão meramente funcionalista ou oportunista do *projecto urbano,* entendido em muitos casos como um somatório de projectos técnicos.

Apenas a partir desta *reivindicação* do controlo do projecto e do desenho do espaço público, pensada desde a escala 1/1000 à escala 1/1, julgamos ter sido possível, em qualquer dos casos de estudo analisados, fixar uma materialização precisa, capaz de traduzir/reflectir a justeza dos desígnios, incorporando simultaneamente a tangibilidade, a mensurabilidade e a utilidade de que sempre se fizeram e continuarão a fazer as *coisas urbanas* e a cidade.

Nesta perspectiva, estes casos permitem-nos defender a afirmação disciplinar da arquitectura na construção do espaço público, no sentido de se poder recuperar uma *cultura de projecto* (urbano), fundada numa visão mais unitária e articulada do espaço urbano que, de uma forma geral, se manteve até meados do século XX.

Nesta medida, os casos estudados evidenciam que o projecto do espaço público pode ainda considerar *desígnios* e *desenhos* que superem o entendimento que orientou muitas das recentes intervenções na cidade, onde o espaço público foi entendido essencialmente como *fragmento*

equipado (fundamentado, em muitos casos, por pressupostos *mercantilistas* ou tecnicistas) que, consequentemente, desvirtuaram a sua dimensão urbana e colectiva, negando a sua capacidade de dar forma, significado e coerência à cidade.

Todavia, não temos dúvidas quanto à dificuldade e exigência que tal procedimento representa para a prática do projecto urbano. Estamos por isso conscientes de que a *esperança projectual* que *depositámos* nestes casos de estudo (e respectivos pressupostos metodológicos e interpretativos) não pode ser bem sucedida sem a existência de circunstâncias propícias para que os pressupostos enunciados se cumpram. Isto é, sabemos que o(s) sucesso(s) que podemos atribuir a estes casos resultam, em parte, da conjugação de interesses e circunstâncias que qualquer acção consequente sobre a cidade requer - visão política, recursos financeiros, competência profissional e técnica - e que, em muitos casos, apenas se tornam possíveis a partir de programas de carácter excepcional.

Por outro lado, parece-nos claro que também nós, arquitectos, teremos alguma responsabilidade na forma como deixámos crescer as nossas cidades sem reflectir criticamente, ou com ponderada antecipação, sobre esse mesmo crescimento e as suas transformações. Talvez porque muitas das decisões relativas à cidade e aos seus espaços públicos são hoje tomadas tendo em consideração sobretudo interesses económicos. Nestes casos, o arquitecto e o urbanista assumiram o papel de meros executores de programas urbanísticos ao serviço de interesses privados e do marketing urbano. Poder-se-á argumentar que este facto não constitui em si uma novidade. O que é seguramente novo e perturbador é que essa demissão (em muitos casos deliberada) tem vindo a gerar, frequentemente, cidades desestruturadas, carentes de forma(s) e de urbanidade. Cidades e espaços urbanos onde tudo nos parece tragicamente possível, impedindo-nos de reconhecer espaços públicos nos quais nos possamos ancorar para dar sequência ao ciclo longo da cidade.

No entanto, por entre os desafios e as circunstâncias difíceis que afectam a prática da arquitectura, uma verdade insofismável surge aos nossos olhos: o projecto de um espaço público ou de uma parte de cidade, embora “nunca se conclua”, “acaba em si próprio”, ou seja, na sua materialização concreta à escala 1/1. Esta paradoxal subtileza constitui, com efeito, a *margem* de intervenção que nos cabe enquanto arquitectos saber aproveitar.

Para isso não bastará reconhecermos *valor* ao espaço público, temos de reconhecer *valor urbanístico e arquitectónico* ao projecto do espaço público.

Isto é, um projecto que olha para a cidade no seu conjunto, dando-lhe estrutura(s), forma(s) e desenho(s). Um projecto que hierarquiza a complexidade de interesses diversos, e que se vê obrigado a “tomar partidos” - nem tudo tem o mesmo valor -, não podendo, por este motivo, estar dissociado nem da complexidade do real, nem da vontade de construir ou reconstruir cidades e espaços públicos onde o exercício de uma vivência urbana possa conter a multiplicidade de actores, de usos e de referentes arquitectónicos e urbanísticos. Um projecto que permita legar

simultaneamente às gerações vindouras, como referia Platão, melhores cidades do que aquelas que herdámos.

Aos "fazedores" de espaço público e de cidade, como o são, entre outros, os arquitectos, os urbanistas e os paisagistas, cabe assim, na maior ou menor *margem de manobra* de que dispõem em cada projecto, serem capazes de construir - de forma metódica e libertos de atitudes nostálgicas ou excessivamente dogmáticas - um *desenho* ou uma "materialidade urbana". Um *desenho* espacialmente coerente, significante, denso e objectivo, construído a partir do controlo da medida, das distâncias, da escala e das texturas dos objectos e dos vazios urbanos - tornando os espaços públicos significantes e referenciáveis relativamente ao(s) contexto(s) em que se inserem.

Em síntese, cabe-lhes concretizar projectos e uma "materialidade urbana" que compreendem que é a partir do planeamento da cidade, da arquitectura e dos seus espaços públicos, pensados em conjunto, que se consegue a verdadeira *transformação* da cidade, permitindo-lhe criar raízes e assim *produzir futuro,* assegurando a sua habitabilidade e perenidade - os seus principais desígnios.

Em "Grande História da Cidade", Charles Delfante afirma:

"*Não há lei que permita estar certo de se conseguir uma composição urbana. Também não há lei que garanta que se escreve um bom livro, mesmo que este seja perfeito do ponto de vista do estilo, da sintaxe e da gramática. À partida temos de falar de arte. Sabemos bem que a arte é o conjunto de meios, de procedimentos regulamentados que tendem a um determinado fim. Implica conhecimentos e regras de acção no domínio especial que lhe diz respeito, mas também uma certa habilidade. A composição urbana* [a arquitectura do espaço público, diríamos nós] *pode ser considerada, em certa medida como a combinação de um conhecimento abstracto (ciência) com um conhecimento aplicado (arte) (...) O conhecimento aplicado exige uma intervenção esclarecida, logo um certo talento, isto é, um dom, uma aptidão, desejavelmente notável. Exige sobretudo uma visão clara, simultaneamente global e de pormenor (...)"* [1].

Mais do que nunca, talvez seja este o caminho para o projecto do espaço público.

[1] Charles Delfante. *A Grande História da Cidade: da Mesopotâmia aos Estados Unidos*. Lisboa: Instituto Piaget, 2000, p. 402, 403.

6 . Bibliografia

Teoria, história, projecto urbano

ÁBALOS, Iñaki. *Atlas pintoresco. Vol. 1: El observatorio*. Barcelona: Gustavo Gili, 2005.

ÁBALOS, Iñaki. *Atlas pintoresco. Vol. 2: Los viajes*. Barcelona: Gustavo Gili, 2008.

AYMONINO, Carlo. *O significado das cidades*. Lisboa: Presença, 1984 (1ª edição 1975).

AMENDOLA, Giandomenico. *La Ciudad Postmoderna: Magia y Miedo de la Metrópolis Contemporánea*. Madrid: Celeste Ediciones, 2000.

ARNAU, Joaquín. *72 voces para un diccionario de arquitectura teórica*. Madrid: Celeste, 2000.

ARNHEIM, Rudolf. *La forma visual de la arquitectura*. Barcelona: Gustavo Gili, 1978.

ASCHER, François. *Les Nouveux Principes de l´Urbanisme*. La Tour d´Aigues: Éditions de l´Aube, 2001.

BACON, Edmund N. *Design of cities*. London: Thames and Hudson, 1967.

BENEVOLO, Leonardo. *Diseño de la ciudad.* Barcelona: Gustavo Gili, 1977. (Diseño de la ciudad; 1-5).

BENEVOLO, Leonardo. *A Cidade e o Arquitecto*. Lisboa: Edições 70, 1998 (col. Arte & Comunicação; n.º 23).

BENEVOLO, Leonardo. *História da cidade* (3ª ed.). São Paulo: Ed. Perspectiva, 1999.

BOHIGAS, Oriol. *Contra la incontinencia urbana: reconsideración moral de la arquitectura y la ciudad*. Barcelona: Electa (Diputació de Barcelona; Xarxa de Municipis), 2004.

BOURDIN, Alain. O urbanismo depois da crise. Lisboa: Livros Horizonte, 2011.

BRUTTOMESSO, Rinio. "Revitalización urbana de la línea de costa como bisagra del planeamiento costero", in *El Espacio Litoral* (Alfaya, Luciano; Muñoz, Patricia ed). COAC (Colexio Oficial de Arquitectos de Galicia), 2008, p. 38-53.

BUSQUETS, Joan. *Plan Estratégico de Antiguo Porto Madero*. Buenos Aires: CEA, 1990.

BUSQUETS, Joan. "Planeamento: Pasado Reciente y Futuro Proximo". *Sociedade e Territorio*. N.º 22 (1995), p. 10-21.

BUSQUETS, Joan. "Presente y perspectivas del urbanismo". *Sociedade e Territorio*. N.º 37-38 (2004), p. 46-60.

BUSQUETS, Joan. *Barcelona: the urban evolution of a compact city*. Rovereto: Nicolodi, 2005.

BUSQUETS, Joan Busquets, "Entrevistas: 20 visiones" in *Papers. Regió Metropolitana de Barcelona Nº 43*, Junho 2005, p. 26-29.

BUSQUETS, Joan; CORREA, Filipe. *Cities X Lines : A new lens for the urbanistic project.* Cambridge: Harvard University (Graduate School of Design). Nicolodi, 2006.

BUSQUETS, Joan. "Villages and Metropoles". *Lotus.* Nº 69 (1991), p. 112-115.

CASARIEGO, Joaquín R. *Waterfronts de Nuevo: Transformationes en Frentes Urbanas de Agua*. Las Palmas: Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, Concejaria de Urbanismo, 1999.

CHERMAYEFF, Serge. *Shape of community*. London: Penguin Books, 1971.

CHERMAYEFF, Serge; ALEXANDER, Christopher. *Community and privacity: toward a new architecture of humanism*. London: Penguin Books, 1966.

Cidades e frentes de água (Nuno Portas, coord.). Centro de Estudos da Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto. Porto: Faup publicações, 1998.

CHOAY, Françoise. *Espacements : l'évolution de l'espace urbain en France.* (Ernesto d´Alfonso, ed). Milano: Skira, 2003 (1ª edição 1969).

CHOAY, Françoise. "Six thèses en guise de contribution à une réflexion sue les écheles d´aménagement et le destin des villes". *URBAN* N.º 2, 1998. Diponível em: http://www.aq.upm.es/Departamentos/Urbanismo/public/urban/pdf/urban2/e.pdf

CHOAY, Françoise. "Nueva Babel. El reino de lo urbano y la muerte de la ciudad". *Arquitectura Viva*. N.º 35 (1994), p. 15-23.

COLAVIDAS, Felipe. *Arquitectura y ciudad: al hilo de algunos escritos de Louis I. Kahn*. Madrid: Departamento de Proyectos Arquitectónicos, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, 1998.

CORBOZ, André. "El territorio como palimpsesto" in *Lo urbano en 20 autores contemporáneos* (Ángel Martin Ramos ed.). Barcelona : Edicions UPC, 2004, p. 25-34.

CRAWFORD, Margaret. *Every day Urbanism*. (John Chase, Margaret Crawford, John Kalisky ed.). New York: Monacelli Press, 1999.

DELFANTE, Charles. *A Grande História da Cidade: da Mesopotâmia aos Estados Unidos*. Lisboa: Instituto Piaget, 2000 (col. O homem e a cidade; n.º 3).

DIAZ DEL´BÓ, Antonio. *Incertidumbres*: *Documentos de Arquitectura*. San Juan de Puerto Rico: Arquitectura Veintiuno, 2002.

DONATO, Emilio. "Ciudades-puerto y sus frentes marítimos e fluviales" in *Arquitectos.* N.º 152, Información del Consejo Superior de los Colegios de Arquitectos de España nº 99/4, V Bienal de Arquitectura Española, p. 72-77.

ESTEBAN I NOGUERA, Juli. *Elementos de ordenación urbana*. Barcelona: Gaya Ciencia, 1981.

Europe coast wise: an anthology of reflections on architecture and tourism (Jan de Graaf, D´Laine Camp ed.). Rotterdam: 010 Publishers, 1997.

FISHMAN, Robert. "*Más allá del suburbio: el nacimiento del tecnoburbio*" in *Lo urbano en 20 autores contemporáneos* (Ángel Martin Ramos ed.). Barcelona : Edicions UPC, 2004, p. 35-47.

FRAMPTON, Kenneth. "Toward an Urban Landscape", in *Columbia Documents of Architecture and Theory.* Vol. IV (1995), p. 83-93.

FRAMPTON, Kenneth. "A Cidade Catalítica: Entre Estratégia e Intervenção". *Prototypo* nº 07 (Julho 2002), p. 223-241.

GAUSA, Manuel. "Charla con Soriano". http://www.lif2002.com/pdf/charla31032005.pdf

GAUSA, Manuel. *Diccionario Metapolis arquitectura avanzada*. Barcelona: ACTAR, 2001.

GARAITAGOITIA, Xabier Eizaguirre. *La Construcción del territorio disperso: talleres de reflexión sobre la forma difusa*. Barcelona: Edicions UPC, 2001.

GIAMMARCO, Carlo; ISOLA, Aimaro. *Disegnare le periferie: il progetto del limite.* Roma: Nuova Italia Scientifica, 1993.

GIEDION, Sigfried. "La Necessidad de una Nueva Monumentalidad" in *Escritos escogidos* (Josep M. Rovira, ed.). Murcia: COAAT, 1997, p. 159-177 (1ª edição 1944).

GIEDION, Sigfried. "La Humanización de la Cuidad" in *Escritos escogidos* (Josep M. Rovira, ed.). Murcia: COAAT, 1997, p. 179-199 (1ª edição 1952).

GIEDION, Sigfried. *Espaço, Tempo e Arquitectura: O desenvolvimento de uma nova tradição*. São Paulo: Martins Fontes, 2004 (1ª edição 1941).

GREGOTTI, Vittorio. *Território da Arquitectura*. São Paulo: Perspectiva, 1994 (1ª edição 1966).

GREGOTTI, Vittorio. *Diciassette lettere sull´architettura*. Roma-Bari: Laterza, 2001.

GREGOTTI, Vittorio. Contro la fine *dell´architettura*. Torino: Einaudi, 2008.

JACOBS, Jane. "The uses of sidewalks: safety" in *The City Reader* (Richard, T. Legates, Frederic Soul, ed.). London, Routledge, 1997, p. 114-118.

JELLICOE, Geoffrey; JELLICOE, Susan. *El paisage del hombre: la conformación del entorno desde la prehistória hasta nuestros dias*. Barcelona: Gustavo Gili, 1995.

KOOLHAAS, Rem; MAU, Bruce. *S,M,L,XL*. New York: Monacelli Press, 1995.

KOOLHAAS, Rem. *Conversations with students* (Sanford Kwinter ed.). Houston: Rice University School of Architecture, 1996.

KOSTOF, Spiro. *The City Shaped: the elements of urban form through history*. London: Thames and Hudson, 1991.

KOSTOF, Spiro; CASTILLO, Greg. *The City Assembled: the elements of urban form through history*. London: Thames and Hudson, 1992.

KRIER, Rob. *Lo spazio della città*. Milano: CLUP, 1982 (1ª edição 1975).

LAUGIER, Marc-Antoine. *Ensayo sobre la arquitectura*. Barcelona: Akal, 1999, p. 127-145 (1ª edição 1755).

LAPIERRE, Éric. *Métropoles en Europe*. Paris: Le Moniteur, 2004.

LE CORBUSIER. *Urbanismo* (2ª ed.). São Paulo: Martins Fontes, 2000, (1ª edição 1924).

LE CORBUSIER. *Manière de penser l'urbanisme*. Paris: Ed. Gonthier, 1966 (1ª edição 1946).

LYNCH, Kevin. *A Imagem da Cidade*. Lisboa: Edições 70, 1996 (1ª edição 1960).

LYNCH, Kevin. *Good city form*. Cambridge, Mass: The MIT Press, 1981.

LLOP, Josep Maria. "Ciudades intermedias y espacios de la intermediación urbana" in *La ciudad, de nuevo global* (Luciano G. Alfaya, Patricia Muñiz, ed.). Coruña: COAG, 2009, p. 83-110.

MANGIN, David; PANERAI, Philippe. *Projet Urbain*. Marseille: Éditions Parenthèses, 1999.

"Manuel Solà-Morales entrevistado por João Pedro Costa e Rui Barreiros Duarte". *Arquitectura e Vida*. Nº 22 (Dezembro 2001), p. 34-41.

Manuel de Solà Morales : Proyectos Urbanos, *1986-1991*. Geometría Nº 14 , p. 2-84 (1992).

Manuel de Solà : Designing cities – Quaderni di Lotus. N.º 23. Milano: Electa, 1999.

MARTÍ ARIS, Carlos. *Las Formas de la residencia en la ciudad moderna: vivienda y ciudad en la Europa de entreguerras*. Barcelona: UPC, 1991.

MARTÍ ARIS, Carlos. *La Cimbra y el Arco*. Barcelona: Fundación Caja de Arquitectos, 2005.

MARTINEZ CARO, Carlos; de LAS RIVAS, Juan Luis. *Arquitectura urbana, elementos de teoria y diseño*. Madrid: Libreria Editorial Belisco, 1990.

MEYER, Han. *City and Port : urban planning as a cultural venture in London, Barcelona, New York, and Rotterdam : changing relations between public urban space and large-scale infrastruture*.

Ultrech: International Books, 1999.

MONCLÚS FRAGA, Francisco Javier; OYÓN BAÑALES, José Luis. *Elementos de composición urbana*. Barcelona : Edicions UPC, 1998.

MONEO, Rafael. "Seis apuntes discontinuos sobre la ciudad" (Félix de Azúa ed.) in *La Arquitectura de la no-ciudad*. Pamplona: Cátedra Jorge Oteiza, Universidad Pública de Navarra = Nafarroako Unibertsitate Publikoa, 2004, p. 100-118.

MONESTIROLI, Antonio. *La arquitectura de la realidad*. Barcelona: Ediciones del Serbal, 1993.

MONTANER, Josep Maria. *La Modernidad superada. Arquitectura, arte y pensamiento del siglo XX*. Barcelona: Gustavo Gili, 1998.

MONTANER, Josep Maria. *Arquitectura y Crítica*. Barcelona: Gustavo Gili, 1999.

MONTEYS, Xavier. *La gran máquina: La ciudad en Le Corbusier*. Barcelona: Serbal, 1996.

MORRIS, A. E. J. *Historia de la Forma Urbana: desde sus origines hasta la Revolución Industrial* (2º ed.) Barcelona: Gustavo Gili, 1984.

MUMFORD, Eric. *The CIAM discourse on urbanism, 1928-1960*. Cambridge, Mass.: The MIT Press, 2002.

MUMFORD, Lewis. *The Culture of Cities*. New York: Harcourt Brace Jovanovich, 1970.

NORBERG-SCHULZ, Christian. "Lo Spazzio urbano" in *L'abitar : l'insediamento, lo spazio urbano, la casa*. Milano: Electa, 1984, p. 50-70.

ORSENNA, Erik. *O Jardineiro do Rei-Sol. Retrato de um Homem Feliz, André Le Nôtre 1613-1700*. Lisboa: Livros Horizonte, 2003.

PANERAI, Philippe; DEPAULE, Jean-Charles; DEMORGON, Marcelle. *Analyse Urbaine*. Marseille: Éditions Parenthèses, 1999.

PANERAI, Philippe; CASTEX, Jean; DEPAULE, Jean-Charles. *Formes Urbaines. De l´îlot à la barre*. Marseille: Éditions Parenthèses, 1997.

PARCERISA BUNDO, Josep; VENTÓS, Maria Rupert de. *La Ciudad no es una hoja en blanco: hechos del urbanismo*. Santiago de Chile: Escuela de Arquitectura de la Pontificia Universidad Católica de Chile, 2000.

PARCERISA BUNDO, Josep. "Area y perimetro. Una teoría de la periferia", *Proyectar la periferia. UR*. Nº 9-10. Laboratorio de Urbanismo de Barcelona (1992), p. 63, 64.

PAWSON, John. "La expressión sencilla del pensamiento complexo". *El Croquis.* Nº 127 (2005), p. 6.

PIRODDI, Elio. "Spazi urbani e vita sociale nelle città europee" in *Le regole della ricomposizione urbana*. Milano: Franco Angeli, 2000, p. 82-95.

PIRODDI, Elio. "strategie di intervento nelle periferie urbane" in *Le regole della ricomposizione urbana*. Milano: Franco Angeli, 2000, p. 28-52.

PORTAS, Nuno. *Considerações sobre Transformações Recentes em Frentes de Água*, Prémio Sir Patrick Abercrombie, Prize UIA 2005 (Ana Vaz Milheiro, João Afonso ed.). Lisboa: Ordem dos Arquitectos, 2006. p. 88-93.

PORTAS, Nuno. "Los waterfronts contemporáneos. Una reflexión sobre políticas, procesos y espa*cios"* in *El Espacio Litoral* (Luciano Alfaya; Patricia Muñoz ed.). Galicia: COAC (Colexio Oficial de Arquitectos de Galicia), 2008, p. 22-35.

PORTAS, Nuno. "O desenho urbano em situações de costa" [Crítica do Urbanismo], *Sociedade e Território*. Nº 13 (1991), p. 91-94.

QUARONI, Ludovico. *Il Progetto per la Città: Dieci Lezioni*. Roma: Kappa, 1996.

ROSSI, Aldo. *La arquitectura de la ciudad*. Barcelona: Gustavo Gili, 1982. (1ª edição 1966).

ROWE, Colin; KOETTER, Fred. *Cuidad Collage*. Barcelona: Gustavo Gili, 1998 (1ª edição 1978).

RAMOS, Martín. *Lo Urbano en 20 autores Contemporáneos*. Barcelona: Edicions UPC, 2004.

RELPH, Edward. *A Paisagem Urbana Moderna*. Lisboa: Edições 70, 1990 (Col. Arquitectura & Urbanismo; n.º 4).

ROGERS, Ernesto Nathan. "Il Cuore: problema umano della città" in *Gli elementi del fenomeno architettonico*. Napoli: Guida, 1981, p. 257-260.

ROGERS, Richard. *Ciudades para un pequeño planeta*. Barcelona: Gustavo Gili, 2000.

RONCAYOLO, Marcel. *La ville et ses territoires*. Paris: Gallimard, 1990.

SECCHI, Bernardo. *Prima lezioni di urbanistica*. Roma: Laterza, 2000.

SECCHI, Bernardo. *La Città del ventesimo secolo*. Roma: Laterza, 2005.

SECCHI, Bernardo. "Ciudad moderna, ciudad contemporánea y sus futuros" in *Lo urbano en 20 autores contemporáneos* (Ángel Martin Ramos ed.). Barcelona: Edicions UPC, 2004, p. 145-158.

SICA, Paolo. *História del urbanismo: el siglo XIX* . Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local, 1981.

SITTE, Camillo. *L´Art de Bâtir les Villes*. *L´Urbanisme second ses fondements artistiques*. Paris: Éditions de Seuil, 2006 (1ª edição 1889).

SOLÀ-MORALES, Ignasi. "Mnemosi o retorica: La crisi della rappresentazione nella città e nell´architettura moderna" in *Le Città nel Mondo e Il Futuro delle Metropoli (XVII Triennale di Milano)*. Milano: Electa, 1988. p. 174-177.

SOLÀ-MORALES, Ignasi. "Territorio construido. La ciudad desde la arquitectura". *Arquitectura Viva.* Nº 35, (1994), p. 31-37.

SOLÀ-MORALES, Ignasi. "Terrain vague". Quaderns D´Arquitecture i Urbanisme. Nº 212 (1997), p. 35-42.

SOLÀ-MORALES, Manuel. "La segunda historia del proyecto urbano" *UR.* Nº 5 (1987), p. 21-27.

SOLÀ-MORALES, Manuel. *Las formas del crecimiento urbano* (publicado originalmente na revista Lotus nº 51, 1986) Barcelona: Edicions UPC, 1997, p. 13-22.

SOLÀ-MORALES, Manuel. *De cosas urbanas*. Barcelona: Gustavo Gili, 2008.

SOLÀ-MORALES, Manuel. "Para una urbanidad material" in *De cosas urbanas*. Barcelona: Gustavo Gili, 2008, p. 146-153.

SOLÀ-MORALES, Manuel. "Contra la metropolis universal" in *De cosas urbanas*. Barcelona: Gustavo Gili, 2008, p. 154-165.

TRAPERO, Juan Jesús. *Los paseos marítimos españoles: su diseño como espacio público*. Madrid: Akal ediciones, 1998.

UNWIN, Raymond. "Del arte público como expresión de la vida comunitária" in *Pratica del urbanismo: una introducción al arte de proyetar ciudades y barrios*. Barcelona: Gustavo Gili, 1984, p. 11-20 (1ª edição 1909).

VIGANÓ, Paola. *La Città elementare*. Milano: Skira, 1999.

WEBBER, Melvin M. “La era postcuidad” in *Lo urbano en 20 autores contemporáneos.* (Ángel Martin Ramos ed.). Barcelona : Edicions UPC, 2004, p. 13-23.

ZARZA BALLUGUERA, Daniel. “La qualificación de la reurbanización de la periferia a través de la definición de elementos urbanos”, in *Introducción al diseño urbano: la calidad en la ciudad consolidada*. Madrid : Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo (MOPU) Instituto del Territorio y Urbanismo, 1986, p. 31-40.

La Arquitectura de la no-ciudad. (Azúa, Félix de ed.). Pamplona: Cátedra Jorge Oteiza, Universidad Pública de Navarra, 2004.

Paisages Artificiales: Arquitectura, urbanismo y paisage contemporáneos en Holanda (Hans Ibelings ed.). Barcelona: Gustavo Gili, 2000.

Periferie e nuove urbanità (Federico Bucci ed.). Milano: Electa, 2003.

ZUCKER, Paul. *Town and square: from agora to the village green*. New York: Columbia University Press, 1966.

Espaço público (análise e projecto)

ACEBILLO, Josep Antonio. “Struttura e significato dello spazio urbano” in *Spazi Pubblici Contemporanei. Inovazione e identità a Barcelona e in Catalogna*. *Quaderni di AU*, 1989, p. 28-36.

ACEBILLO, Josep. “Una Nueva Geografia Urbana. Las cinco ideas programáticas del proyecto del Fórum”. *Arquitectura Viva*. Nº 94-95 (2004), p. 44-53.

ALBERTI, Francesco. *Il paesaggio come alternativa. Geometrie essenziale nella progettazione urbana contemporanea in Francia*. Firenze: Alinea Editrice, 2003.

La Arquitectura del Espacio Público: Formas del Pasado, Formas del Presente. Sevilla, Junta de Andalucia – Consejería de Obras Públicas y Transportes e Triennale di Milano, 1999.

Arte público: naturaleza y ciudad. Javier Maderuelo (ed.) Teguise, Lanzarote: Fundación César Manrique, 2001.

AYMONINO, Aldo. “More space, less volume: a story in movement” in *Contemporary Public Space*. *Un-volumetric Architecture*. Milano: Skira, 2006, p. 15-24.

AYMONINO, Aldo; MOSCO, Valerio Paolo. *Contemporary Public Space*. *Un-volumetric Architecture*. Milano: Skira, 2006.

BALDESCHI, Paolo. “Il Significato Urbanístico dello Spazio Pubblico”. *Paesagio urbano*. (Maggio-Junio 1997), p. 5-12.

Barcelona: la ciutat i el 92 (Carme Fiol coord.). Barcelona: Olimpiada Cultural SA, 1990.

Barcelona espacio público: homenaje a Josep Maria Serra Martí. Barcelona: Ajuntament de Barcelona, Regidoria d'Edicions i Publicacions, 1993.

MARTORELL, Josep; BOHIGAS, Oriol; MACKAY, David. *La Villa Olímpica. Barcelona 92: arquitectura, parques, puerto deportivo*, Barcelona: Gustavo Gili, 1991.

BÉDARIDA, Marc. “Lione: La politica degli spazzi pubblici”. *Casabella*. Nº 629, (Diciembre 1995), p. 8-21.

BOHIGAS, Oriol. “Contro il caos”, *Lotus*. Nº 84, (Feb. 1995), p. 114-115.

BOHIGAS, Oriol. “La plaza y la calle. El espacio público reinvidicado” in *La reconstructión de Barcelona.* Madrid: MOPU, 1986, p. 83-101.

BOHIGAS, Oriol “Metastasi e strategia” in *Spazi Pubblici Contemporanei. Inovazione e identità a Barcelona e in Catalogna, Quaderni di AU*, 1989, p. 25-26.

BOHIGAS, Oriol. “La Cuidad como Espacio Proyectado” in *La Arquitectura del Espacio Público: Formas del Pasado, Formas del Presente*. Sevilla: Junta de Andalucia – Consejería de Obras Públicas y Transportes e Triennale di Milano, 1999, p. 21-24.

BORJA, Jordi; MUXI, Zaida. *El espacio público: ciudad y cuidadania*. Barcelona: Electa, 2003.

BORJA, Jordi. “Agua y Ciudad, o el espacio público pasado por agua”, in *El Espacio Litoral* (Alfaya, Luciano; Muñoz, Patricia ed.). COAC (Colexio Oficial de Arquitectos de Galicia), 2008, p. 84-99.

BOSCHI, Antonello; BONACCHI, Alberto. *Questioni di Forma ... Urbana: La Composizione dello Spazio Pubblico nel Rinuovo della Città*. Firenze: Alinea, 1999.

BRU, Eduard. “Arquitecturas en els Limits. Limits de l´Arquitectura” in *Ciutat Real, Ciutat lideal. Significat i funció a l'espai urbà modern.* (Pep Subirós ed.). Barcelona: Centre de Cultura Contemporània de Barcelona,1998, p. 83-87.

BUSQUETS, Joan. “La Calle en el Proyecto de Ciudad”. *Casabella.* Nº 553-554. Milano, 1989.

BUSQUETS, Joan. “Barcellona: una riflessione complessiva”. *Casabella*. Nº 553-554 (1989), p. 70-76.

CACERES, Rafael de. *Barcelona espai public*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona, 1993.

CACERES, Rafael de. “El sueño y la realidad de la Barcelona de hoy”, in *L'Espai urbà : criteris de disseny* (Aquiles González Raventós, ed.). Barcelona: Edicions UPC, 1993, p. 17-25.

CANDEIRA, José A. Lopez. *Tratamiento del espacio Exterior*. Madrid: Munilla-Lería, 2002.

CARR, Stephen [et al.]. *Public space*. Cambridge: Cambridge University Press, 1992 (Cambridge series in environment and behavior).

Casabella. Nº 597-598 “Il disegno degli spazi aperti” (Gen-Feb 1993).

CASTELLS, Manuel. “Espacios públicos en la sociedad informacional” in *Ciutat Real, Ciutat Ideal. significat i funció a l'espai urbà modern* (Pep Subirós ed.). Barcelona: Centre de Cultura Contemporània de Barcelona,1998, p. 89-98.

CASTELLS, Manuel. “The Reconstruction of social meaning in the space of flows” (1989) *in The City Reader*. London: Rouledge, p. 494-498.

CERASI, Maurice. *El Espacio Colectivo de la Ciudad: Construcción y Disolución del Sistema Publico en la Arquitectura de la Ciudad Moderna*. Barcelona: Oykos-Tau, 1990.

CAPUTO, Paolo. “Las arquitecturas del espacio público entre el cuidado del lugar y las figuras de la traición” in *La Arquitectura del Espacio Público : Formas del Pasado, Formas del Presente*. Sevilla: Junta de Andalucia – Consejería de Obras Públicas y Transportes e Triennale di Milano, 1999, p. 13-20.

CHARBONNEAU, Jean Pierre. “Lyon and Saint-Etienne: Public Space Policies”. *Urban Squares* (Ed. Topos), p. 5-17.

COENEN, Joe. “Reflexiones y experiencias sobre el tema del espacio público” in *La Arquitectura del Espacio Público : Formas del Pasado, Formas del Presente*. Sevilla: Junta de Andalucia – Consejería de Obras Públicas y Transportes e Triennale di Milano, 1999, p. 32-36.

COHN, David. “Magma Litoral. La colisión geológica de la ciudad con el mar”, *Arquitectura Viva.* Nº 94-95 (Enero - Abril 2004), p. 40-44.

COLAROSSI, Paolo. “Spazio colletivo e bellezza della città” in *Idee di spazio, lo spazio nelle idee: metropoli contemporanee e spazio pubblici*. Milano: Franco Angeli, 2002, p. 125-135.

DELL'OSSO, Riccardo. *Architettura e mobilità*. Milano: Libreria CLUP, 2001.

Design de espaço público: deslocação e proximidade (Pedro Brandão, Antoni Remesar, ed.). Lisboa: Centro Português de Design, 2003.

DIAZ DEL'BO, Antonio; CASTANYS, Damián Quero. "Proyecto urbano y nuevos lugares públicos" in *Arquitectos.* Nº152 Información del Consejo Superior de los Colegios de Arquitectos de España nº 99/4, V Bienal de Arquitectura Española, p. 66-71.

Espais Metropolitans 2000-2004: actuacions, projectes i estudis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (Ramon Torra, Oriol Ribera, coord.) Barcelona: Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, 2006.

Espaces Publics. L´école Lyonaise. Lyon. Communauté Urbaine de Lyon - Délégation Générale au Développement Urbain - Service Espace Public, 2007.

Les Espaces publics modernes: situations et propositions (Virginie Picon-Lefebvre ed.). Paris: Moniteur, 1997.

Le Vocabulaire des Espaces Publics. Les références du Grand Lyon. Lyon. Communauté Urbaine de Lyon - Délégation Générale au Développement Urbain - Service Espace Public, 2004.

O espaço público e a interdisciplinaridade (Brandão P. e Remesar A., Coord.), Lisboa: Centro Português de Design, 2000.

ESPAÑOL, Joaquim. "El Espacio Intenso", Texto policopiado, 2006.

ESPAÑOL, Joaquim. *Forma y consistencia*. Barcelona: Fundación Caja de Arquitectos, 2007.

ESPUCHE, Alberto Garcia. "La reconquista de Europa. Por qué el espacio público?" in *La Reconquista de Europa. Espacio público urbano 1980-1999*. Barcelona: Centre de Cultura Contemporànea de Barcelona, 1999.

FAVOLE, Paolo. *La Plaza en la Arquitectura Contemporánea*. Barcelona: Gustavo Gili, 1995.

GABELLINI, Patrizia. "Il progetto dello spazio pubblico: fondamento e problema del piano urbanistico" in *Idee di spazio, lo spazio nelle idee : metropoli contemporanee e spazio pubblici*. Milano: Franco Angeli, 2002, p.125-135.

GEHL, Jan; LARS, Gemzoe. *Nuevos espacios urbanos*. Barcelona: Gustavo Gili, 2002.

GEHL, Jan. *La humanización del espacio urbano. La vida social entre los edificios*. Barcelona: Reverté, 2006 (1ª edição 1971).

GONZÁLEZ RAVENTÓS, Aquil-les. *L´espai urbà. Criteris de Disseny*. Barcelona: UPC, 1997. Quaderns d´Arquitectes; nº 16.

GORELIK, Adrián. *Espacio público y cultura urbana en Buenos Aires, 1887-1936*. Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes, 2004.

GREGOTTI, Vittorio. "La strada:Tracciato e manufatto". *Casabella*. Nº 553-554 (1989), p. 2-5.

GREGOTTI, Vittorio. "Aree dismesse: in primo bilancio". *Casabella.* Nº 564, (Gennaio 1990), p. 2-3.

GREGOTTI, Vittorio. "Un compito per il disegno urbano", *Casabella.* Nº 584, (Novembre 1991), p. 2-3.

GREGOTTI, Vittorio."Elementi di disegno urbano ordinati secondo i principi della modificazioni critica". *Casabella.* Nº 588, (Marzo 1992), p. 2-3.

GREGOTTI, Vittorio."Gli spazi aperti urbani: fenomenologia di un problema progettuale". Casabella. Nº 597-598, (Gennaio-Febbraio 1993), p. 2-4.

GREGOTTI, Vittorio. "I vantaggi della povertà*". Casabella.* Nº 600, (April 1993), p. 2-3.

HERREROS, Juan; MUNTADAS, Antoni. " Desvelar lo Publico" in *Circo*. Nº 123, (2004).

HERTZBERGER, Herman."The Public Realm" in *The City Culture Reader*, 1991, p. 253-255.

HUET, Bernard. "La Città come spazio abitabile. Alternative alla Carta di Atene", in *Lotus.* Nº 41 (1984), p. 6-17.

HUET, Bernard. "Tre questioni a proposito della forma urbana" in *Questioni di forma…urbana. La composizione dello spazio pubblico nel rinuovo della città*. Firenze: Alinea, 1999, p. 5-9.

Infrastrutture e paesaggi contemporanei (Serena Maffioletti, Stefano Rocchetto, ed.). Padova: Il Poligrafo, 2002.

IZARD, Teresa Gali. "Depoimento, Barcelona, 2004". *Arq./a Arquitectura e Arte.* Nº 27 (Setembro/Outubro 2004), p. 68-69.

LANDAU, Bruno. "Espace public: une composante majeure de la politique de la Ville". *AMC.* Nº 76, (Décembre 1996).

LUCAN, Jacques. "L´espace public en éclat". *AMC.* Nº 57, (Décembre 1994), p. 62-64.

MARINO, Antonino. *Architettura degli esterni: note e progetti sullo spazio pubblico nella città meridionale.* Roma: Gangemi, 1991.

MARTÍ ARIS, Carlos, "Lugares Públicos". Conferência no Colegio de Arquitectos de Madrid em 26-04-01, Edição policopiada do autor.

MARTÍ ARIS, Carlos, "Lugares Públicos en la Naturaleza". Conferência na Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto em 18-11-02, Edição policopiada do autor.

MARTÍ ARIS, Carlos. "Lugares Públicos en la Naturaleza" in *La Cimbra y el Arco*. Barcelona: Fundación Caja de Arquitectos, 2005, p. 55-72.

MARTÍ ARIS, Carlos. " Espaciar el bosque ". *Obradoiro.* Nº 33 (Primavera de 2008), p. 96-97.

MARTÍ ARIS, Carlos. "La Construcción de los Lugares Públicos, Notas para una Etimologia de la Forma Urbana", in *Arquitectos.* Nº 152, Información del Consejo Superior de los Colegios de Arquitectos de España nº 99/4, V Bienal de Arquitectura Española, p. 52-57.

MARTÍ ARIS, Carlos. "Cerdà: Un puente entre dos Civilizaciones", in *Cuidad y Territorio.* Vol XXXI, 3ª época, Nº 119-120, (Primavera-Verão 1999), p. 41-53.

MARX, Roberto Burle. "O Paisagismo na Estrutura Urbana", in *Roberto Burle Marx. Arte e Paisagem*. Conferências escolhidas. São Paulo: Nobel, 1987, p. 87-93.

MATTOGNO, Claudia, "Tra il vuoto della metropoli e il pieno della città" in *Idee di spazio, lo spazio nelle idee : metropoli contemporanee e spazio pubblici*. Milano: Franco Angeli, 2002, p.13-47.

MILES, Malcom. "Depois do Domínio Público: Espaços de transição de representação, transição e pluralidade" in *O espaço público e a interdisciplinaridade* (Brandão P., Remesar A. Ed.). Lisboa: Centro Português de Design, 2000, p. 99-105.

MONESTIROLI, Antonio. "Temas Urbanos. Cinco Proyectos para la Cuidad" in *Arquitectos.* Nº 152, Información del Consejo Superior de los Colegios de Arquitectos de España nº 99/4, V Bienal de Arquitectura Española, p. 58-63.

MORANDI, Maurizio. *La Città vissuta: significati e valori dello spazio urbano*. Firenze: Alinea, 1996.

MORTEO, Enrico. "Architecture & volume (working on the intermediate scale)" in *Contemporary Public Space. Un-volumetric Architecture*. Milano: Skira, 2006, p. 55-61.

MONTANER, Josep Maria. "El Modelo Barcelona", *Geometria*. Nº 10 (1990), p. 2-18.

MONTANER, Josep Maria; MUXI, Zaida. “Los modelos Barcelona. De la Acupuntura a la Prótesis”. *Arquitectura Viva*. Nº 84 (2002), p. 28-32.

MONTANER, Josep Maria; MUXI, Zaida. “Parc Central de Nou Barris: hacer ciudad”, in *Culturas - La Vanguardia* (23 de Junho 2004), p. 22-23.

NOEBEL, Walter A.” El espacio público ha muerto. Viva el espacio público” in *La Arquitectura del Espacio Público : Formas del Pasado, Formas del Presente*. Sevilla: Junta de Andalucia – Consejería de Obras Públicas y Transportes e Triennale di Milano 1999, p. 44-45.

On Streets (Stanford Anderson ed.), Cambridge, Massachussets: MIT Press, 1978.

Open New Designs for Public Space (Raymond W. Gastil, Zoe Ryan, ed.), New York: Van Alen Institute, 2004.

Paisea – Revista de Paisajismo. Parque Urbano. Nº 02 (Junio 2007).

Paisea – Revista de Paisajismo. La Calle. Nº 04 (Marzo 2008).

Paisea – Revista de Paisajismo. Bianuario 07 / 08. Nº 07 (Deciembre 2008).

PICON, Antoine.”La voirie cherche sa voie”. *L´Architecture d´Aujourd´hui* nº355 (Novembro- Dezembro 2004), p. 42-46.

PIÑON, Hélio.”O Espaço Urbano Moderno e as suas Perversões” in *O espaço público e a interdisciplinaridade* (Brandão P. E Remesar A. Ed.). Lisboa: Centro Português de Design, 2000, p. 222-227.

PORTAS, Nuno. “Espacio público y ciudad emergente” in *La Arquitectura del Espacio Público: Formas del Pasado, Formas del Presente*. Sevilla: Junta de Andalucia – Consejería de Obras Públicas y Transportes e Triennale di Milano, 1999, p. 55-57.

The Public Chance, New urban Landscapes, A+T In common series, 2008.

PURINI, Franco. “La ciudad narcótica” in *La Arquitectura del Espacio Públic: Formas del Pasado, Formas del Presente*. Sevilla: Junta de Andalucia – Consejería de Obras Públicas y Transportes e Triennale di Milano, 1999, p. 58-53.

PURINI, Franco. “Questioni di Infrastrutture”, *Casabella.* Nº 739-740 (Gennaio 2006), p.36-37.

ROCHE, François. “Materiales, un inventario de la tecnología primaria” in *Lanscape Architecture. Estrategias para la construcción del paisaje. 2G*. Nº 3 (1997), p. 4-10.

ROGER, Alain. *Breve Tratado del paisaje*. Madrid: Biblioteca Nueva, 2007 (Colección paisaje y teoría; Nº 2).

ROSELL, Quim. “Notas Previas: una propuesta concreta” in *Lanscape Architecture. Estrategias para la construcción del paisaje. 2G*. Nº 3 (1997), p. 18-21.

RUDOFSKY, Bernard. *Streets for people: a primer for Americans*. New York: Anchor-Doubleday, 1966.

SECCHI, Bernardo.”Progetto di suolo”. *Casabella.* Nº 520 (Gennaio Febbraio 1986), p.19-23.

SECCHI, Bernardo. “Lo spessore della strada”. *Casabella*. Nº 553-554 (1989), p. 38-41.

SECCHI, Bernardo. “La periferia”. *Casabella*. Nº 583, (Ottobre 1991), p. 20-22.

SECCHI, Bernardo.”Barcelona e le altre”. *Casabella.* Nº 585 (Dicembre 1991), p. 23-24.

SECCHI, Bernardo. ”Una Urbanistica di spazi aperti”. *Casabella*. Nº 597-598 (Gennaio-Febbraio 1993), p. 5-9.

SECCHI, Bernardo."Land design 2" *in Contemporary Public Space. Un-volumetric Architecture.* Milano: Skira, 2006, p. 287-291.

SECCHI, Bernardo. "Figure della Mobilità", *Casabella*. Nº 739-740 (Gennaio 2006), p. 81-83.

SIMEOFORIDIS, Yorgos. "Paisaje y espacio publico" in *Lanscape Architecture. Estrategias para la construcción del paisaje. 2G*. Nº 3 (1997), p. 10-17.

SMETS, Marcel. "Il nuevo paesaggio delle infrastrutture in Europa". *Lotus*. Nº 110 (2001), p. 108-125.

SOARES, Maria Carlota de Macedo. "Aterro e parque do Flamengo" in *Affonso Eduardo Reidy*, (Marcelo Carvalho Ferraz, coord.), Lisboa: Blau, 2000, p. 126-127.

SOLÀ-MORALES,Ignasi. "Le Corbusier. La Dispersión del Espacio Público" in *Inscripciones*. Barcelona: Gustavo Gili, 2003.

SOLÀ-MORALES, Ignasi. "Espace Public. Nouveaux espaces dans la ville moderne" in *Le Corbusier une Encyclopedie.* Paris: Centre George Pompidou, 1987, p. 136-139.

SOLÀ-MORALES, Ignasi. "Mediaciones en la arquitectura y en paisaje urbano" in *Territórios*. Barcelona: Gustavo Gili, 2003, p.108-121.

SOLÀ-MORALES, Ignasi. "Paisajes" in *Territórios.* Barcelona: Gustavo Gili, 2003, p.152-161.

SOLÀ-MORALES, Ignasi. "Arte Cívica contro Città Funcionale (di nuovo): Problematiche attuali dello Spazio Pubblico ". *Lotus*. Nº 39 (1983), p. 4-19.

SOLÀ-MORALES I RUBIÓ, Ignasi. "Questioni di Stilo: L´architettura degli spazzi pubblici a Barcelona". *Arredo urbano.* Nº 20 (Ottobre-Dicembre 1986), p. 68-75.

SOLÀ-MORALES, Ignasi. "Eppur si muove. Dagli spazzi ai servizi pubblici", *Spazi Pubblici Contemporanei. Inovazione e identità a Barcelona e in Catalogna*". *Quaderni di AU*, 1989, p. 10-14.

SOLÀ-MORALES, Manuel. "Un nuevo recto: urbanizar lo privado. Espacios públicos y espacios colectivos ", La *Vanguardia* (12 de Maio de 1992).

SOLÀ-MORALES, Manuel, "Criptas públicas", *Quaderns D´Arquitecture i Urbanisme.* Nº 252 (Hivern 2007), p. 64-65.

SOLÀ-MORALES, Manuel. "Los Vacios de la métropolis" in *La ciudad, de nuevo global* (Luciano G. Alfaya, Patricia Muñiz, ed.). Coruña: COAG, 2009, p. 129-140.

SOLÀ-MORALES, Manuel. "The Impossible Project of Public Space" in *In favour of public space: ten years of the european prize* (Magda Anglès ed.). Barcelona: Actar, 2010, p. 24-32.

SORIA Y PUIG, Arturo. "El seguiente paso" in *La Reconquista de Europa. Espacio público urbano 1980-1999*. Barcelona: Centre de Cultura Contemporànea de Barcelona, 1999, p. 180-197.

Streets: critical perspectives on public space (Zeynep Çelik, Diane Favro, Richard Ingersoll, ed.). Berkeley; Los Angeles; London : University of California Press, 1994.

TEYSSOT, Georges. " Espacio público y la ilusion del ágora ". *Via*. Nº 02 (1998), p. 10-19.

Variations on a Theme Park : The New American City and the End of Public Space (Michael Sorkin ed.). New York: Hill and Wang, 1992.

VIDLER, Anthony. "Redefinindo a esfera pública", *JA - Jornal Arquitectos.* Nº 215 (Maio-Junho 2005), p.?.

WORPOLE, Ken. *Here comes the sun. Architecture and Public Space in 20th Century European Culture*. Reaktion, 2000.

ZARDINI, Mirko. “L´Asphalte ou la vraie nature des villes”. *L´Architecture d´Aujourd´hui*. Nº 355 (Novembre-Décembre 2004), p. 79-81.

Espaço Público (cultura urbana, perspectivas extradisciplinares)

ARENDT, Hannah. *La Condición humana*. Barcelona: Paidós, 2005 (1ª edição 1958).

AUGÉ, Marc. *Los “no Lugares”: Espacios del Anonimato – una antropologia de la sobremodernidad*. Barcelona: Gedisa editorial, 1998. (versão original: *Non Lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité*, 1992).

BAUMAN, Zigmunt. *Confiança e medo na cidade*. Lisboa : Relógio d’Água, 2005.

BORDREUIL, Samuel. “Espace public, urbanité, et mouvements”, in *Espaces publics et cultures urbaines: actes du Séminaire du CIFP de Paris 2000-2001-2002* (Michèle Jolé ed.) Lyon : CERTU, 2002, p. 45-68.

CERTEAU, Michel de. *L´Invention du Quotidien 1, l´arts de faire*. Paris: Éditions Gallimard, 1992 (1ª edição 1980).

DELGADO, Manuel. *El animal público: Hacia una antropologia de los espaços urbanos*. Barcelona : Editorial Anagrama, 1999.

DELGADO, Manuel. *Memória y Lugar: Espacio Pùblico como Crisis de Significado*. Valencia: Ediciones Generales de la Construcción, 2001.

DEUSCHE, Rosalyn. *Evictions: Art and Spatial Politics*. Cambridge: The Massachussets Institute of Technology Press,1998.

ECHEVERRIA, Javier. *Telépolis*. Barcelona: Ediciones Destino, 1994.

GIL, José. *Portugal, hoje. O medo de existir*. 11ª ed. Lisboa: Relógio d´ Água, 2007 (1ª edição 2004).

HABERMAS, Jürgen. *The Structural Transformation of the Public Sphere. An Inquiry into a Category of Bourgeois Socciety*. Cambridge: MIT Press, 1991 (1ª edição 1962).

HABERMAS, Jürgen. *“La esfera de lo público*”. Disponível em: http://148.206.53.230/revistasuam/dialectica/include/getdoc.php?id=307&article=328&mode=pdf.

INNERARITY, Daniel. *El Nuevo espacio público*. Madrid: Espasa-Calpe, 2006.

INNERARITY, Daniel. “A nova urbanidade” in *JA - Jornal dos Arquitectos*. Nº 231 (Abril-Junho 2008), p. 18-21.

JARAUTA, Francisco. “El laboratório de la ciudad”, in *Habitares: Las ciudades de los ciudadanos*, (Luciano G. Alfaya, Patrícia Muñoz, ed.). Coruña: Andar Quatro, 2008, p. 132-135.

JOSEPH, Isaac. “L´espace public comme lieu de l´action” in *Les Annales de la Recherche Urbaine,* nº 57-58 (1993), p. 211-217.

JOSEPH, Isaac. “Espace public, urbanité, citoyenneté”, in *Espaces publics et cultures urbaines: actes du Séminaire du CIFP de Paris 2000-2001-2002*, (Jolé, Michèle, ed.). Lyon : CERTU, 2002, p. 33-44.

LEFEBVRE, Henri. *Le droit à la ville*. Paris: Anthropos, 1973.

LIPOTEVSKY, Gilles. *A Era do Vazio: ensaio sobre o individualismo contemporâneo*. Lisboa: Relógio d’Água, 1983.

MORIN, Edgar. *Introdução ao Pensamento Complexo* (4ª ed.). Lisboa: Instituto Piaget, 2003 (Col. Epistemologia e sociedade).

SIMMEL, Georg. “Las grandes urbes y la vida del espírito” in *El individuo y la liberdad*. Barcelona:

Península, 2001, p. 375-398 (1ª edição 1927).

SENNETT, Richard. *Carne y Piedra: el cuerpo y la ciudad en la civilización occidental*. Madrid: Alianza Editorial, 1997 (1ª edição 1994).

SENNETT, Richard. *El declive del Hombre Público*. Barcelona: Peninsula- ediciones 62, 1978 (1ª edição 1977).

SENNETT, Richard, *La conciencia del ojo*. Barcelona: Versal Ediciones, 1991 (1ª edição 1990).

Experiência Portuguesa

Teoria, história, projecto urbano

Arquitectura em Lugares Comuns. Ideias e projectos para o Vale do Ave (André Tavares, Ivo Oliveira ed.), Porto: Dafne Editora, 2008.

Atlas urbanístico de Lisboa (Manuel Salgado, Nuno Lourenço, coord.). Lisboa: Argumentum, 2006.

ALMEIDA GARRETT, Antão de. *Plano Regulador da Cidade do Porto*. Porto: Câmara Municipal do Porto, 1952.

BYRNE, Gonçalo. "A fundamentação teórica", *JA - Jornal Arquitectos*. Nº 218-219 (Janeiro-Junho 2005), p. 51-53 (publicado originalmente no *JA* nº 49, 1986).

BINGRE, Pedro. "1965: O ano da morte do Urbanismo Português", *JA - Jornal Arquitectos*. Nº 232 (Julho-Setembro 2008), p. 18-21.

CAMPOS, Ezequiel de. *Prólogo ao plano da cidade do Porto*. Porto: Empresa Industrial Gráfica, 1932.

Cidade e democracia: 30 anos de transformação urbana em Portugal (Álvaro Domingues coord.) Lisboa: Argumentum, 2006.

CORREIA, Paulo V.D. Políticas de Solos no Planeamento Municipal. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1993.

COSTA, Alexandre Alves. *Introdução ao estudo da história da arquitectura portuguesa: outros textos sobre arquitectura portuguesa*. Porto: FAUP publicações, 1995.

COSTA, Alexandre Alves. "Coimbra novo mapa", Revista *Ecdj.* Nº 4 (Maio 2001), p. 31-35.

COSTA, Alexandre Alves. *Textos datados*. Coimbra: Edarq, 2007.

DOMINGUES, Álvaro. "Novas paisagens urbanas" in *JA - Jornal Arquitectos*. Nº 218-219 (Janeiro-Junho de 2005), p. 267-272.

FERNANDES, Francisco Barata. *Transformação e permanência na habitação portuense: as formas da casa na forma da cidade* (2ª ed.). Porto: FAUP publicações, 1999.

FERNANDES, Francisco Barata. *Relatório da disciplina de Projecto II : programa, conteúdos e métodos: 2º ano do curso de arquitectura da FAUP*. Porto: FAUP publicações, 2001.

FERNANDES, Manuel Correia. *Estrutura de suporte: construir a arquitectura: um programa para a disciplina de projecto*. Porto: Faup publicações, 1995.

FERRÃO, Bernardo. *Projecto e transformação urbana do Porto na época dos Almadas: 1758-1813: uma contribuição para o estudo da cidade Pombalina* (2ª ed.). Porto: FAUP publicações, 1989.

FERREIRA, Alfredo Durão de Matos. *Aspectos da organização do espaço português*. Porto: FAUP publicações, 1995.

Formas Urbanas (Michele Cannatà, Fátima Fernandes, ed.). Porto: Edições ASA – Concreta, 2002.

GONÇALVES, Fernando; BENTO, João. “Politica sem arquitectura, território sem memória”, *JA - Jornal Arquitectos.* Nº 232 (Julho-Setembro 2008), p. 22-25.

GRANDE, Nuno. *O verdadeiro mapa do universo: uma leitura diacrónica da cidade portuguesa*. Coimbra: Edarq, 2002, p. 81-96.

LAMAS, José M. Ressano Garcia. *Morfologia urbana e desenho da cidade. Lisboa:* Fundação Calouste Gulbenkian, JNICT, 1993.

Lisbon Expo 98: projects (Luiz Trigueiros and Claudio Sat, ed.). Lisboa: Blau, 1996.

LÔBO, Margarida Souza. Planos de urbanização: a época de Duarte Pacheco (2ª ed.). Porto: Faup Publicações, 1995.

Plano Director da Cidade do Porto (Câmara Municipal do Porto. Gabinete de Urbanização). Porto: C.M., 1962.

PORTAS, Nuno; DOMINGUES, Álvaro; CABRAL, João. *Políticas urbanas : tendências, estratégias e oportunidades*. Lisboa: FCG, 2003.

PORTAS, Nuno. “Planeamento Urbano: Morte e Transfiguração” in *Arquitecturas: teoria e desenho, investigação e projecto*. Porto: Faup Publicações, 2005, p. 54.

PORTAS, Nuno. *Arquitecturas: teoria e desenho, investigação e projecto*. Porto: FAUP publicações, 2005.

SÁ, Manuel Fernandes de. “Da cidade ao sistema urbano” (comunicação apresentada no Congresso do CIALP Maputo em Julho de 2001), p. 1-7 (Texto policopiado).

SÁ, Manuel Fernandes de. “Planos operativos de escala intermédia – caracterização técnica e arquitectónica” in *Sociedade e Território.* Nº 33 (Fevereiro 2002), p. 46-56.

SÁ, Manuel Fernandes de; FERNANDES, Francisco Barata. “Plano de Pormenor da Marginal do Douro – sector de Massarelos”. *JA- Jornal Arquitectos.* Nº 154 (Dezembro 1995), p. 30-34.

SALGADO, Manuel. “Crise do crescimento urbano e desenho da cidade” (Texto policopiado da conferência Arquitectura e Vida - “A Crise do crescimento urbano e do desenho da cidade” proferida em 27-09-2002).

SALGADO, Manuel. “O projecto urbano como instrumento de construção da cidade” (Aula de Mestrado proferida na FAUP em 07-06-2004, texto policopiado).

SALGADO, Manuel. “Espaço público. Fundamento e estratégias” (Aula proferida no âmbito do seminário *O espaço público e a interdisciplinaridade*, texto policopiado).

SALGADO, Manuel. “O projecto Expo 98 e o seu enquadramento na estratégia de modernização de Lisboa (texto policopiado).

SALGADO, Manuel Salgado, “Fare centro a Romanina”. *Urbanística*. Nº 130 (Maio-Agosto 2006), p. 58-59.

SALGUEIRO, Teresa Barata. *A cidade em Portugal. Uma Geografia Urbana*. Porto: Edições Afrontamento, 1992.

SOARES, Luís Bruno. “Urbanismo - Uma Questão Cultural”, *Sociedade e Território,* nº 31/32, Dezembro 2000, disponível em: http://www.brunosoaresarquitectos.pt/pagina/index.php?view=txt_urbani_questao_cultural.htm&view2=m2textos.php)

SOARES, Luís Bruno. “Paradoxos e equívocos de 20 anos de Planeamento do território”, *Sociedade e Território,* nº 37/38, Junho 2004, disponível em: http://www.brunosoaresarquitectos.pt/pagina/index.php?view=txt_paradoxos_equiv_20anos.htm&view2=m2textos.php

TAVARES, André; MADUREIRA, António; SOARES, João; D´ALFONSO, Maddalena. “Arquitectura em

Portugal: um Roteiro fotográfico" in *Gabriele Basilico. Arquitectura em Portugal*: *um Roteiro fotográfico* (André Tavares, João Cabeleira, ed.). Porto: Dafne, 2006.

TÁVORA, Fernando. *Da organização do espaço* (2ª ed.). Porto: ESBAP, 1982 (1ª edição 1962).

TÁVORA, Fernando. *Teoria Geral da Organizaçäo do Espaço: Arquitectura e Urbanismo. A lição das Constantes*. Porto: Faup Publicações, 1993.

Vazios Urbanos, Trienal de arquitectura de Lisboa (Ana David, coord.), Casal de Cambra: Caleidoscópio, 2007.

Experiência Portuguesa

Espaço público (análise e projecto)

1ª Mostra Municipal de Urbanismo da Câmara Municipal do Porto. Porto: Câmara Municipal do Porto, 1997.

"Álvaro Siza entrevistado por Laurent Beaudoin". *L´Architecture d´Aujourd´hui.* Nº 278, (1991), p. 58-65.

"Álvaro Siza entrevistado por Dominique Machabert (1996)" in *Álvaro Siza: uma questão de medida*, Casal de Cambra: Caleidoscópio, 2009, p. 163-174.

ALVES, Fernando Brandão. "A Praça urbana tradicional: órgão vital da cidade ou coisa do passado", *Cadernos d´obra. Nº 1* (Janeiro 2009).

Archinews. Nº 03. *10 Anos de intervenção urbanística e arquitectónica na cidade do Porto* (Janeiro–Fevereiro de 2005).

A arquitectura do Metro, *obras e projectos na Área Metropolitana do Porto*. (Fátima Fernandes, Michele Cannatà, ed.). Porto: Civilização, 2006.

ARRABAÇA, Pedro. *Formas urbanas na cidade construída. Agualva-Cacém 1953-2001*. Lisboa: CEGUL, 2003.

BIONDI, Laura. "Progetto per gli spazi pubblici di Malagueira", *Il disegno degli spazi aperti*. *Casabella.* Nº 597-598, (Gennaio-Febbraio 1993), p.105-107.

BRANDÃO , Pedro. *A cidade entre desenhos: profissões do desenho, ética e interdisciplinaridade*. Lisboa: Horizonte, 2006.

BRANDÃO, Pedro, "Alguns flashes sobre lugares, pássaros, sinos e mesas, ou o Outro como ética, no design urbano". *Design de espaço público: deslocação e proximidade* (Pedro Brandão, Antoni Remesar ed.). Lisboa: Centro Português de Design, 2003.

BYRNE, Gonçalo. *Geografias Vivas*: *VI Bienal de Arquitectura de São Paulo.* Lisboa: Ordem dos Arquitectos, 2006.

"Cambiare la città…pezzo dopo pezzo" - Eduardo Souto de Moura entrevistado por Cornelia Tapparelli. *Casabella*. Nº 739-740 (Dicembre 2005-Gennaio 2006), p.116-117.

CANNATÀ, Michele; FERNANDES, Fátima. "Territorio compartido. La nueva red de Metro de Oporto", *Arquitectura viva.* Nº 109 (2006), p. 34-37.

DEVILLERS, Christian. "Retour à Évora", *L´Architecture d´Aujourd´hui.* Nº 278, (1991), p. 96-110.

DIAS, Manuel Graça. *Depois da cidade viária*. Dissertação de doutoramento em arquitectura apresentado à Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, 2008.

ESPOSITO, Antonio; LEONI ,Giovanni. *Eduardo Souto de Moura*. Barcelona: Gustavo Gili, 2003.

Eduardo Souto Moura. *Conversas com estudantes*. (Anna Nufrio ed.). Barcelona: Gustavo Gili, 2008.

"Eduardo Souto Moura entrevistado por Xavier Guell". *2G*. Nº 5 (1998), p.123-137.

"Eduardo Souto de Moura entrevistado por José Adrião e Ricardo Carvalho". *JA - Jornal Arquitectos.* Nº 225 (Infra-estruturas Out-Dez 2006), p. 54-65.

FERNANDES, Francisco Barata. "A aposta numa lógica construtiva". *Arquitectura e Vida.* Nº 71 (Maio 2005), p.70-74.

FIGUEIRA, Jorge; GRANDE, Nuno. "Um desafio à escala do Território" in *Formas Urbanas* (Michele Cannatà, Fátima Fernandes, ed.). Porto: Edições ASA – Concreta, 2002, p. 47-51.

FLECK, Brigitte. "Évora" in *Álvaro Siza*. Lisboa: Relógio d´Água, 1992, p. 66-78.

GRANDE, Nuno. "Espaço Público em Waterfronts: Entre o Design e o Desígnio Urbano" in *O espaço público e a interdisciplinaridade* (Pedro Brandão, A. Remesar ed.). Lisboa: CPD, 2000, p.119-123.

GRANDE, Nuno. "Metro do Porto - a cidade pelo avesso". *Espaços – Arquitectura / Interiores / Design*. Nº 41 (Março-Abril 2005), p. 39-44.

Habitar Portugal : 2003/2005, selecção MAPPEI, Ordens dos Arquitectos (Ana Vaz Milheiro, coord.). Lisboa: Ordem dos Arquitectos, 2006.

A História do Metro. Porto: Metro do Porto e Calendário, 2007.

João Álvaro Rocha. 2001-2007. Casal de Cambra: Caleidoscópio, 2008.

João Álvaro Rocha. Obra Reciente, TC Cuadernos (serie Dedalo), Valencia: Ediciones Generales de la Construcción, 2005 (2003).

JA- Jornal Arquitectos 225- *Infraestrutura.* (Out-Dez 2006).

JA – Jornal Arquitectos 228- *Público*. (Jul-Set 2007).

JA – Jornal Arquitectos 231- *Cidade*. (Abr-Jun 2008).

JA- Jornal Arquitectos 232- *Política*. (Jul-Set 2008). Adsds ´asas asas ´asas `asasas

"Manuel de Solà-Morales entrevistado por João Pedro Costa e Rui Barreiros Duarte". *Arquitectura & Vida*. Nº 76 (Dezembro 2001), p. 34-40.

MENDES, Manuel. "´Baixa portuense` – Pura representação" in *Porto 2001 : regresso à Baixa.* Porto: FAUP Publicações, 2000, p. 16-31.

MILHEIRO, Ana Vaz. "Por qué construímos", *Quaderns D´Arquitecture i Urbanisme.* Nº 252 (2006), p. 67-73.

MOLTENI, Enrico. *Álvaro Siza: Barrio de la Malagueira, Évora*. Barcelona: Edicions UPC, 1997.

MOURA, Eduardo Souto de. "Projecto de Arquitectura para o Metro do Porto" in *A arquitectura do Metro, obras e projectos na Área Metropolitana do Porto* (Fátima Fernandes, Michele Cannatà ed.). Porto: Civilização, 2006, p. 31.

MOURA, Eduardo Souto de. "El tiempo". *2G*. Nº5 (1998), p. 138-143.

MOURA, Eduardo Souto de. "A cidade é funcional" in *Eduardo Souto de Moura* (Antonio Esposito, Geovanni Leoni, ed.). Barcelona: Gustavo Gili, 2003, p. 261-262.

MULAZZANI, Marco. "Uma obra naturalmente artificial", in *A arquitectura do Metro, obras e projectos na Área Metropolitana do Porto* (Fátima Fernandes, Michele Cannatà ed.). Porto: Civilização, 2006, p. 23-26.

"Paisagens Urbanas" (Nuno Portas entrevistado por Pedro Bandeira), *Revista In(s)itu*. Nº 0.3-0.4

(Novembro - Junho 2002), p. 11-18.

Passeio Atlântico. Lisboa: Gabinete coordenador do Programa Polis, Ministério do Ambiente e do Ordenamento do Território, 2002.

"Plano de Pormenor do Cacém Polis" in *Habitar Portugal 2003-2005. Selecção MAPEI / Ordem dos Arquitectos* (Ana Vaz Milheiro ed.). Lisboa: Ordem dos Arquitectos, 2006.

Registos de uma transformação. Porto: Porto 2001, 2002.

Regulamento Municipal de Urbanização e Edificação - Anexo IV: Desenhos técnicos de implantação urbana. Maia: Câmara Municipal, 2004.

Relatório anexo ao Plano Director Municipal de Sintra. Sintra: Câmara Municipal, 1998.

Risco, Plano de Pormenor da Área Central do Cacém. Relatório (2001).

Risco, Projecto de Espaços Públicos da Área Central do Cacém - Memória Descritiva (2004).

"Recompor as periferias" (mesa redonda entre Manuel Salgado, Nuno Lourenço, Madalena Duarte Silva, José Veludo e Nuno Salgado). *JA - Jornal Arquitectos.* Nº 209 (Janeiro, Fevereiro 2003), p. 57-63.

ROCHA, João Álvaro. "Um viaduto não é uma ponte" in *A arquitectura do Metro, obras e projectos na Área Metropolitana do Porto* (Fátima Fernandes, Michele Cannatà, ed.). Porto: Civilização, 2006, p. 125.

SEABRA, Nuno Miguel. *Construir, Habitar, Pensar o Bairro da Malagueira de Álvaro Siza*. Dissertação para a obtenção do Grau de Mestre. Lisboa: Universidade Lusíada, 2006 (Texto policopiado).

SILVA, Maria Madalena Pinto da. *Forma e circunstância. A praça na cidade portuguesa contemporânea*. Dissertação de doutoramento em arquitectura apresentado à Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, 2009 (Texto policopiado).

SIZA, Álvaro; SILVA, João Gomes da. *Memória Descritiva do Projecto de Espaços Exteriores* do *Plano de Pormenor da Malagueira* (1987).

SIZA, Álvaro. *Imaginar a evidência*. Lisboa: Edições 70, 2000.

SIZA, Álvaro. "Exterior Ciudad" in *Sileno.* Nº 14-15 (*No ciudad)*, (Dezembro 2003), p. 52-56.

SIZA, Álvaro. "Plano de Pormenor para a zona da Malagueira, Évora", *Arquitectura.* Nº 132, (1979), p. 34-49.

SIZA, Álvaro. "L´accumulazioni degli indici". *Casabella.* Nº 498-499 (Gennaio 1984), p. 84-91.

SIZA, Álvaro. "Il quartieri Malagueira a Évora". *Casabella.* Nº 478 (Marzo 1982), p. 2-15.

SIZA, Álvaro. "Viver intensamente. À volta da Malagueira" in *Álvaro Siza : uma questão de medida* (entrevistas de Dominique Machabert, Laurent Beaudouin). Casal de Cambra: Caleidoscópio, 2009, p. 65-83.

SOLÀ-MORALES, Manuel de. "Projecto de Remodelação do edifício Transparente. Nota do autor". *Arquitectura & Vida*, nº 76 (Novembro de 2006), p. 52.

TÁVORA, José Bernardo. "Projectos de Arquitectura e Inserção Urbana em Matosinhos, Porto e Maia" in *A arquitectura do Metro, obras e projectos na Área Metropolitana do Porto* (Fátima Fernandes, Michele Cannatà ed.). Porto: Civilização, 2006, p. 157.

TESTA, Peter. "The Malagueira District at Évora" in *A arquitectura de Álvaro Siza*. Porto: FAUP publicações, 1988, p. 79-126.

VALADA, Rui. "Espaço Público: Uma aposta para o futuro". *Sociedade e Territorio.* Nº 37 e 38, (Junho 2004), p. 157-166.

Vazios urbanos: trienal de arquitectura de Lisboa (Ana David, coord.). Casal de Cambra: Caleidoscópio, 2007.

VENEZIA, Francesco, "Costruito in loco", *Lotus.* Nº 37 (1983), p. 79, 80.

VIEIRA, Frederico Manuel Calçada. *Arquitectura andante: as arquitecturas do Metro do Porto*, Prova final de licenciatura em Arquitectura (FAUP, 2009).

Viver o Cacém, Programa Polis, Plano Estratégico. Lisboa: Ministério das Obras Públicas e Ordenamento do Território, 2000, p.19.

Viver o Porto, Programa Polis, Plano Estratégico da Frente Marítima da Cidade do Porto. Ministério das Obras Públicas e Ordenamento do Território; Porto 2001, 2000.

7 . Créditos das imagens e dos desenhos

Créditos das imagens

Fig. 1. Christian Norberg-Schulz, *Intenciones en arquitectura*, Barcelona: Gustavo Gili, 1998, p. 200.
Fig. 2. Colin Rowe, Fred Koetter, *Cuidad Collage*, Barcelona: Gustavo Gili, 1998, p. 157. (1ªed. 1978).
Fig. 3. Disponível em < http://www.historianet.com.br/imagens/O-discurso-de-Pericles-1.jpg > (consultado em 30-03-2011).
Fig. 4. Disponível em:
<http://4.bp.blogspot.com/_5yMtzQ8OWcY/Sk_unHN6mAI/AAAAAAAAAbY/pdXIEasYnBo/s320/800px->
(consultado em 30-03-2011).
Fig. 5. Disponível em:
<http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/b/b0/Prise_de_la_Bastille_clean.jpg/400px->
(consultado em 30-03-2011).
Fig. 6. *La ville, art et architecture en Europe 1870-1993*, Paris: Éditions du Centre Pompidou, 1994, p. 56.
Fig. 7. "Cidade I", Egoísta Nº 25, Dezembro de 2005, p. 124.
Fig. 8. Josep Parcerisa, Maria Rupert de Ventós, *La Ciudad no es una hoja en blanco: hechos del urbanismo*, Santiago de Chile: Escuela de Arquitectura de la Pontificia Universidad Católica de Chile, 2000, p. 92.
Fig. 9. Disponível em Google earth (consultado em 28-03-2011).
Fig. 10. Spiro Kostof, Greg Castillo, The City Shaped: the elements of urban form through history, London: Thames and Hudson, 1992, p. 151.
Fig. 11. Elio Piroddi, *Le regole della ricomposizione urbana*, Milano: Franco Angeli, 2000, p. 97.
Fig. 12. Miguel Pedroso de Lima, *O recinto amuralhado de Évora*, Évora : Estar, 1996, Dissertação de Mestrado em Recuperação do Património Arquitectónico e Paisagístico apresentado à Universidade de Évora, p. 23.
Fig. 13. Maria Madalena Pinto da Silva, *Forma e circunstância. A praça na cidade portuguesa contemporânea*, Dissertação de doutoramento em arquitectura apresentado à Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, 2009, p. 293.
Fig. 14. Fotografia do autor
Fig. 15. Edmund N. Bacon, *Design of cities*, London: Thames and Hudson, 1967, p. 113.
Fig. 16. Joan Busquets, Filipe Correa, Cities X Lines: A new lens for the urbanistic project, Cambridge: Harvard University (Graduate School of Design). Nicolodi, 2006, p. 252.
Fig. 17. Disponível em:
< http://a1rchitecture.files.wordpress.com/2008/10/nolli-map.jpg > (consultado em 17-03-2011).
Fig. 18. Spiro Kostof, Greg Castillo, *The City Assembled: the elements of urban form through history*, London: Thames and Hudson, 1992, p. 162.
Fig. 19. Maria Luisa Madonna, Mario Bevilacqua, Anna Maria Affanni, *Roma di Sisto V: Arte, Architettura e Città fra Rinascimento e Barocco*, Roma: Edizioni de Luca, 1993, p. 20.
Fig. 20. Maria Luisa Madonna, Mario Bevilacqua, Anna Maria Affanni, *Roma di Sisto V: Arte, Architettura e Città fra Rinascimento e Barocco*, Roma: Edizioni de Luca, 1993, p. 20.
Fig. 21. E. J. Morris, *Historia de la Forma Urbana: desde sus origines hasta la Revolucion Industrial,* Barcelona: Gustavo Gili, 1984 (2º edição), p. 262.
Fig. 22. E. J. Morris, *Historia de la Forma Urbana: desde sus origines hasta la Revolucion Industrial,* Barcelona: Gustavo Gili, 1984 (2º edição), p. 424.
Fig. 23. José Augusto França, *Lisboa Pombalina e o Iluminismo*, Lisboa: Bertrand, 1987, p. 148.
Fig. 24. Geoffrey Jellicoe, Susan Jellicoe, *El paisage del hombre: la conformación del entorno desde la prehistória hasta nuestros dias*, Barcelona: Gustavo Gili, 1995, p. 247.
Fig. 25. Chantal Béret, Chrrystèl Burgard, *Nouvelles de nulle part : utopies urbaines 1789-2000*, Paris: Réunion des musées nationaux, 2001, p. 39.
Fig. 26. E. J. Morris, *Historia de la Forma Urbana: desde sus origines hasta la Revolucion Industrial,* Barcelona: Gustavo Gili, 1984 (2º edição), p. 225.
Fig. 27. Disponível em:
< http://www.stanislasurbietorbi.com/stanislas/photos-stanislas-histoire/plan-nancy-1645-1.jpg >
(consultado em 01-04-2011).
Fig. 28. Maurice Cerasi, *El Espacio Colectivo de la Ciudad: Construcción y Disolución del Sistema Publico en la Arquitectura de la Ciudad Moderna*, Barcelona: Oykos-Tau, 1990, p. 128.
Fig. 29. José-Augusto França, *Lisboa Pombalina e o Iluminismo*, Lisboa: Bertrand, 1987, p. 105.
Fig. 30. E. J. Morris, *Historia de la Forma Urbana: desde sus origines hasta la Revolución Industrial,* Barcelona: Gustavo Gili, 1984 (2º edição), p. 228.
Fig. 31. Paolo Sica, *História del urbanismo: el siglo XVIII* . Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local, 1981, p. 19.
Fig. 32. Paolo Sica, *História del urbanismo: el siglo XVIII* . Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local, 1981, p. 19.
Fig. 33. Bernardo Ferrão, *Projecto e transformação urbana do Porto na época dos Almadas: 1758-1813 : uma contribuição para o estudo da cidade Pombalina*. Porto: FAUP, 1989, p. 241.
Fig. 34. Paolo Sica, *História del urbanismo: el siglo XVIII,* Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local, 1981, p. 346.

Fig. 35. Steen Eiler Rasmussen, Londres, Paris: Picard, 1990, p. 99.
Fig. 36. *Les traversées de Paris: deux siécles de revolution dans la ville* (Pierre Pinon coord.), Paris: Moniteur, 1989, p. 161.
Fig. 37. Paolo Sica, *História del urbanismo: el siglo XVIII,* Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local, 1981, p. 130.
Fig. 38. Steen Eiler Rasmussen, *Londres*, Paris: Picard, 1990, p. 142, 144, 145.
Fig. 39. Cesare Macchi Cassia, *Il grande progetto urbano : la forma della città e i desideri dei cittadini*, Roma: La Nuova Itália Scientífica, 1991, p. 212.
Fig. 40. *La ville, art et architecture en Europe, 1870-1993*, Paris: Éditions du Centre Pompidou, 1994, p. 105.
Fig. 41. *Atlas histórico da ciudades europeas*: Vol.I - Península Ibérica (Manuel Guardiá dir....[et.al.], Barcelona: Salvat, 1994-1996, p. 108.
Fig. 42. Disponível em :
< http://c2.quickcachr.fotos.sapo.pt/i/m9d056b34/7759055_zWoUg.jpeg>
(consultado em 01-04-2011).
Fig. 43. Arturo Soria y Puig, *Cerdá: las cinco bases de la teoría general de la urbanizacíon,* Madrid: Electa, 1999, p. 142.
Fig. 44. Spiro Kostof, Greg Castillo, *The City Assembled: the elements of urban form through history*, London: Thames and Hudson, 1992, p. 208.
Fig. 45. Spiro Kostof, Greg Castillo, *The City Assembled: the elements of urban form through history*, London: Thames and Hudson, 1992, p. 178.
Fig. 46. Spiro Kostof, Greg Castillo, *The City Assembled: the elements of urban form through history*, London: Thames and Hudson, 1992, p. 171.
Fig. 47. Christian Norberg-Schulz, Architettura occidentale : architettura come storia di forme significative, Milano: Electa, 1979, p. 179.
Fig. 48. Disponível em:
< http://expositions.bnf.fr/universelles/images/3/092.jpg > (consultado em 03-04-2011).
Fig. 49. Disponível em :
< http://www.francebalade.com/paris/expo1889b.jpg> (consultado em 04-04-2011).
Fig. 50. *Les traversées de Paris: deux siécles de revolution dans la ville*, sous la direction de Pierre Pinon, Paris : Moniteur, 1989, p. 83.
Fig. 51. Disponível em:
< http://static.panoramio.com/photos/original/32244729.jpg > (consultado em 27-03-2011).
Fig. 52. Disponível em:
< http://www.old-print.com/mas_assets/full/F1671900/F1671900119.jpg > (consultado em 03-04-2011).
Fig. 53. *Ciudades: del globo al satélite* (Albert Garcia Espuche, ed.), Barcelona: Centre de Cultura Contemporanea de Barcelona, 1994, p. 49.
Fig. 54. Disponível em:
< http://www.art-prints-on-demand.com/kunst/akg/pics//akg5-b1-d12-1900_v1.jpg>
(consultado em 10-04-2011).
Fig. 55. François Loyer, *Paris XIXe siecle : l'immeuble et la rue*, Paris: Hazan, 1987, p. 308.
Fig. 56. Paolo Sica, *História del urbanismo: el siglo XIX*, Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local, 1981, p. 1036.
Fig. 57. *La ville, art et architecture en Europe 1870-1993*, Paris: Éditions du Centre Pompidou, 1994, p. 99.
Fig. 58. Spiro Kostof, Greg Castillo, *The City Assembled: the elements of urban form through history*, London: Thames and Hudson, 1992, p. 228.
Fig. 59. Paolo Sica, *História del urbanismo: el siglo XIX,* Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local, 1981, p. 285.
Fig. 60. José M. Ressano Garcia Lamas, *Morfologia urbana e desenho da cidade*, Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2007 (4ª Ed.), p. 226.
Fig. 61. José M. Ressano Garcia Lamas, *Morfologia urbana e desenho da cidade*, Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2007 (4ª Ed.), p. 226
Fig. 62. Arturo Soria y Puig, *Cerdá: las cinco bases de la teoría general de la urbanizacíon,* Madrid: Electa,1999, p. 279.
Fig. 63. Arturo Soria y Puig, *Cerdá: las cinco bases de la teoría general de la urbanizacíon,* Madrid: Electa,1999, p. 152.
Fig. 64. Arturo Soria y Puig, *Cerdá: las cinco bases de la teoría general de la urbanizacíon,* Madrid: Electa,1999, p. 152.
Fig. 65. Leonardo Benevolo, *Historia de la arquitectura moderna*, Barcelona: Gustavo Gili, 2002, p. 113.
Fig. 66. Maurice Cerasi, *El Espacio Colectivo de la Ciudad: Construcción y Disolución del Sistema Publico en la Arquitectura de la Ciudad Moderna*, Barcelona: Oykos-Tau, 1990, p. 164.
Fig. 67. Maurice Cerasi, *El Espacio Colectivo de la Ciudad: Construcción y Disolución del Sistema Publico en la Arquitectura de la Ciudad Moderna*, Barcelona: Oykos-Tau, 1990, p. 164.
Fig. 68. Leonardo Benevolo, *Historia de la arquitectura moderna*, Barcelona: Gustavo Gili, 2002, p. 378.
Fig. 69. Spiro Kostof, Greg Castillo, *The City Assembled: the elements of urban form through history*, London: Thames and Hudson, 1992, p. 160.

Fig. 70. “Cidade I”, Egoísta Nº 25, Dezembro 2005, p. 26.
Fig. 71. Paolo Sica, *História del urbanismo: el siglo XIX,* Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local, 1981, p. 357.
Fig. 72. Spiro Kostof, Greg Castillo, *The City Shaped: the elements of urban form through history*, London: Thames and Hudson, 1992, p. 329.
Fig. 73. *La ville, art et architecture en Europe, 1870-1993*, Paris: Éditions du Centre Pompidou, 1994, p. 268.
Fig. 74. Leonardo Benevolo, *Historia de la arquitectura moderna*, Barcelona: Gustavo Gili, 2002, p. 715.
Fig. 75. Disponível em: <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/b/bc/German_Autobahn_1936_1939.jpg/800px-German_Autobahn_1936_1939.jpg > (consultado em 22-05-2011).
Fig. 76. *La ville, art et architecture en Europe 1870-1993*, Paris: Éditions du Centre Pompidou, 1994, p. 178.
Fig. 77. C. Krzysztof Pawlowski, *Tony Garnier : pionnier de l'urbanisme du XXème siècl*e, Lyon: Les Creations du Pelican, 1993, p. 70.
Fig. 78. *La ville, art et architecture en Europe 1870-1993*, Paris: Éditions du Centre Pompidou, 1994, p. 290.
Fig. 79. Xavier Monteys, *La gran máquina: La ciudad en Le Corbusier*, Barcelona: Serbal, 1996, p. 35.
Fig. 80. Willy Boesiger, *Le Corbusier: 1910-65*, Barcelona: Gustavo Gili, 2001, p. 318.
Fig. 81. Xavier Monteys, *La gran máquina: La ciudad en Le Corbusier*, Barcelona: Serbal, 1996, p. 2.
Fig. 82. Le Corbusier, *Manière de penser l'urbanisme*, Paris: Ed. Gonthier, 1966 (1ª ed. 1946), p. 75.
Fig. 83. Willy Boesiger, *Le Corbusier: 1910-65*, Barcelona: Gustavo Gili, 2001, p. 138.
Fig. 84. *La ville, art et architecture en Europe 1870-1993*, Paris: Éditions du Centre Pompidou, 1994, p. 294.
Fig. 85. Mathis Guller, *From Airport to Airportcity*, Barcelona: Gustavo Gili, 2003, p. 17.
Fig. 86. Joan Busquets, *Barcelona: the urban evolution of a compact city*, Rovereto: Nicolodi, 2005, p. 429.
Fig. 87. Pedro Ortiz, “Madrid cualitativo: la politica y la gestión en los años venideros”, Arquitectura Viva Nº 89-90, Marzo - Junio 2003, p. 33.
Fig. 88. Álvaro Domingues, “De la ciudad a lo urbano: la urbanización extensiva” in *La ciudad, de nuevo global* (Luciano G. Alfaya, Patricia Muñiz, ed.), Coruña: COAG, 2009, p. 52.
Fig. 89. José Luis Gómez Ordóñez, Rafael Reinoso Bellido, David Cabrera Manzano, Juan Luis Rivas Navarro, *Curso de Urbanismo 2001-2002*, Granada: Universidad de Granada, 2004, p. 49.
Fig. 90. Manuel de Solà-Morales, “Los vacios de la metrópolis” in *La ciudad, de nuevo global* (Luciano G. Alfaya, Patricia Muñiz, ed.), Coruña: COAG, 2009, p. 138.
Fig. 91. Álvaro Domingues, *Cidade e democracia: 30 anos de transformação urbana em Portugal*, Lisboa: Argumentum, 2006, p. 205.
Fig. 92. Álvaro Domingues, *Cidade e democracia: 30 anos de transformação urbana em Portugal*, Lisboa: Argumentum, 2006, p. 296.
Fig. 93. Disponível em Google earth (consultado em 02-11-2010).
Fig. 94. Fotografia do autor.
Fig. 95. Disponível em: http://1.static.slando.com/photos/live/22/vendo_apartamento_t2_na_venda_nova_amadora_24918222_1_F.jpg
Fig. 96. Fotografia do autor.
Fig. 97. Fotografia do autor.
Fig. 98. Fotografia do autor.
Fig. 99. *La Bienalle di Venezia – X Mostra Internazionale di Architettura,* Verona: Marsiglio, 2006, p. 101.
Fig. 100. Quaderns D´Arquitecture i Urbanisme Nº 213, Noviembre 1997, p. 82.
Fig. 101. Revista Neutra (Colegio Oficial de Arquitectos de Sevilla) Nº14, Noviembre 2006, p. 34 (Jorge Yeregui ©).
Fig. 102. Fotografia do autor.
Fig. 103. Fotografia do autor.
Fig. 104. Hans Ibelings, *Supermodernismo: arquitectura en la era de la globalización*, Barcelona: Gustavo Gili, 1998, p. 74.
Fig. 105. *Habitares: Las ciudades de los ciudadanos*, (Luciano G. Alfaya, Patrícia Muñoz, ed.), Coruña: Andar Quatro, 2008, p. 114, 115.
Fig. 106. *Habitares: Las ciudades de los ciudadanos*, (Luciano G. Alfaya, Patrícia Muñoz, ed.), Coruña: Andar Quatro, 2008, p. 42, 43.
Fig. 107. *Nuevos paisajes*, Barcelona: Actar, 1987, p. 133.
Fig. 108. *Habitares: Las ciudades de los ciudadanos*, (Luciano G. Alfaya, Patrícia Muñoz, ed.), Coruña: Andar Quatro, 2008, p. 252.
Fig. 109. *The good life* (Zoe Ryan, ed.), New York: Van Alen Institute, 2007, p. 61.
Fig. 110. *Architecture on the Move: Cities and Mobilities*, Institut pour la ville en Mouvement, 2006, p. 85.
Fig. 111. *Architecture on the Move: Cities and Mobilities*, Institut pour la ville en Mouvement, 2006, p. 145.
Fig. 112. *Architecture on the Move: Cities and Mobilities*, Institut pour la ville en Mouvement, 2006, p. 103.
Fig. 113. *Nuevos Paisajes*, Barcelona: Actar, 1987, p. 72.
Fig. 114. *Nuevos Paisajes*, Barcelona: Actar, 1987, p. 71.
Fig. 115. Disponível em Google earth (consultado em 15-07-2011).
Fig. 116. Nuevos Paisajes, Barcelona: Actar, 1987, p. 20, 21.
Fig. 117. Fotografia do autor.

Fig. 118. Fotografia do autor.
Fig. 119. *The Public Chance, New urban Landscapes*, A+T In common series, 2008, p. 179.
Fig. 120. *The Public Chance, New urban Landscapes*, A+T In common series 2008, p. 263.
Fig. 121. Aldo Aymonino, *Contemporary Public Space*. *Un-volumetric Architecture*, Milano: Skira, 2006, p. 33.
Fig. 122. *Sert: arquitecto en Nueva York* (Xavier Costa, Guido Hartray, ed.), Barcelona: Museu d'Art Contemporani de Barcelona: Actar, 1997, p. 127.
Fig. 123. *Sert: arquitecto en Nueva York* (Xavier Costa, Guido Hartray, ed.), Barcelona: Museu d'Art Contemporani de Barcelona: Actar, 1997, p. 133.
Fig. 124. Disponível em:
< http://movebr.wikidot.com/local--files/maio-68:fotografias/mai68ft03.jpg > (consultado em 23-03-2011).
Fig. 125. Oriol Bohigas, *Contra la incontinencia urbana: reconsideración moral de la arquitectura y la ciudad*, Barcelona: Electa (Diputació de Barcelona; Xarxa de Municipis), 2004, p.113.
Fig. 126. Le droit à la Ville (capa da edição Anthropos de 1974).
Fig. 127. Christian Norberg-Schulz, *L'abitare : l'insediamento, lo spazio urbano, la casa,* Milano: Electa, 1984, p.70.
Fig. 128. Rob Krier, *Lo spazio della città*, Milano: CLUP, 1982, p. 53.
Fig. 129. Jan Gehl, *La humanización del espacio urbano. La vida social entre los edificios*, Barcelona: Reverté, 2006, p. 152.
Fig. 130. Jan Gehl, *La humanización del espacio urbano. La vida social entre los edificios*, Barcelona: Reverté, 2006, p. 43.
Fig. 131. Serge Chermayeff, Christopher Alexander, *Community and privacity: toward a new architecture of humanism*, London: Penguin Books, 1966, p. 98.
Fig. 132. Jan Gehl, *La humanización del espacio urbano. La vida social entre los edificios*, Barcelona: Reverté, 2006, p. 41.
Fig. 133. Josep Parcerisa, Maria Rupert de Ventós, *La Ciudad no es una hoja en blanco: hechos del urbanismo*, Santiago de Chile: Escuela de Arquitectura de la Pontificia Universidad Católica de Chile, 2000, p. 127.
Fig. 134. *Barcelona: la ciutat i el 92* (Carme Fiol coord.), Barcelona: Olimpiada Cultural SA, 1990, p. 26.
Fig. 135. *Barcelona: la ciutat i el 92* (Carme Fiol coord.), Barcelona: Olimpiada Cultural SA, 1990, p. 27.
Fig. 136. *Barcelona: la ciutat i el 92* (Carme Fiol coord.), Barcelona: Olimpiada Cultural SA, 1990, p. 28.
Fig. 137. *Barcelona: la ciutat i el 92* (Carme Fiol coord.), Barcelona: Olimpiada Cultural SA, 1990, p. 32.
Fig. 138. *Barcelona: la ciutat i el 92* (Carme Fiol coord.), Barcelona: Olimpiada Cultural SA, 1990, p. 35.
Fig. 139. *Barcelona: la ciutat i el 92* (Carme Fiol coord.), Barcelona: Olimpiada Cultural SA, 1990, p. 40.
Fig. 140. *Barcelona: la ciutat i el 92* (Carme Fiol coord.), Barcelona: Olimpiada Cultural SA, 1990, p. 141.
Fig. 141. *Barcelona: la ciutat i el 92* (Carme Fiol coord.), Barcelona: Olimpiada Cultural SA, 1990, p. 153.
Fig. 142. *Barcelona: la ciutat i el 92* (Carme Fiol coord.), Barcelona: Olimpiada Cultural SA, 1990, p. 149.
Fig. 143. *Barcelona: la ciutat i el 92* (Carme Fiol coord.), Barcelona: Olimpiada Cultural SA, 1990, p. 247.
Fig. 144. *Barcelona espacio público: homenaje a Josep Maria Serra Martí*, Barcelona: Ajuntament de Barcelona, Regidoria d'Edicions i Publicacions, 1993, p. 15.
Fig. 145. *Barcelona espacio público: homenaje a Josep Maria Serra Martí*, Barcelona: Ajuntament de Barcelona, Regidoria d'Edicions i Publicacions, 1993, p. 19.
Fig. 146. *Barcelona : la ciutat i el 92* (Carme Fiol coord.), Barcelona: Olimpiada Cultural SA, 1990, p. 29.
Fig. 147. Josep Martorell, Oriol Bohigas, David Mackay, *La Villa Olímpica. Barcelona 92: arquitectura, parques, puerto deportivo*, Barcelona: Gustavo Gili, 1991, p. 25.
Fig. 148. Josep Martorell, Oriol Bohigas, David Mackay, *La Villa Olímpica. Barcelona 92: arquitectura, parques, puerto deportivo*, Barcelona: Gustavo Gili, 1991, p. 82.
Fig. 149. Rob Krier, *Lo spazio della città*, Milano: CLUP, 1982, p. 79.
Fig. 150. Disponível em Google earth (consultado em 17-11-2010).
Fig. 151. Disponível em:
< http://arthistory.sdsu.edu/568/568_2/images/MCp.jpg > (Consultado em 21-02-2011).
Fig. 152. Maurice Cerasi, *El Espacio Colectivo de la Ciudad: Construcción y Disolución del Sistema Publico en la Arquitectura de la Ciudad Moderna*, Barcelona: Oykos-Tau, 1990, p. 111.
Fig. 153. Maurice Cerasi, *El Espacio Colectivo de la Ciudad: Construcción y Disolución del Sistema Publico en la Arquitectura de la Ciudad Moderna*, Barcelona: Oykos-Tau, 1990, p. 111.
Fig. 154. "Il disegno degli spazi aperti", *Casabella* 597-598, Gennaio-Febraio 1993, p. 84.
Fig. 155. "Il disegno del paesaggio italiano", *Casabella* 575-576, Gennaio-Febraio 1991, p. 33.
Fig. 156. "Il disegno degli spazi aperti", *Casabella* 597-598, Gennaio-Febraio 1993, p. 88.
Fig. 157. *Casabella,* 545, Aprile 1988, p. 15.
Fig. 158. Spiro Kostof, Greg Castillo, *The City Shaped: the elements of urban form through history*, London: Thames and Hudson, 1992, p. 114.
Fig. 159. Spiro Kostof, Greg Castillo, *The City Shaped: the elements of urban form through history*, London: Thames and Hudson, 1992, p. 155.
Fig. 160. Manuel de Solà-Morales, *De cosas urbanas*, Barcelona: Gustavo Gili, 2008, p. 185.
Fig. 161. Manuel de Solà Morales, "Designing cities", Quaderni di Lotus Nº 23, Milano: Electa, 1999, p. 37.
Fig. 162. Manuel de Solà-Morales, *De cosas urbanas*, Barcelona: Gustavo Gili, 2008, p. 96.
Fig. 163. " Cidade I", Egoísta Nº 25, Dezembro 2005, p.24.

Fig. 164. Josep Parcerisa, Maria Rupert de Ventós, *La Ciudad no es una hoja en blanco: hechos del urbanismo*, Santiago de Chile: Escuela de Arquitectura de la Pontificia Universidad Católica de Chile, 2000, p. 43.
Fig. 165. Josep Parcerisa, Maria Rupert de Ventós, *La Ciudad no es una hoja en blanco: hechos del urbanismo*, Santiago de Chile: Escuela de Arquitectura de la Pontificia Universidad Católica de Chile, 2000, p. 44.
Fig. 166. *La ville, art et architecture en Europe 1870-1993*, Paris: Éditions du Centre Pompidou, 1994, p. 415.
Fig. 167. *La ville, art et architecture en Europe 1870-1993*, Paris: Éditions du Centre Pompidou, 1994, p. 409.
Fig. 168. *La ville, art et architecture en Europe 1870-1993*, Paris: Éditions du Centre Pompidou, 1994, p. 392.
Fig. 169. *XIX Triennale di Milano*, Milano: Electa, 1996, p. 296.
Fig. 170. "Il disegno degli spazi aperti", Casabella 597-598, Gennaio-Febraio 1993, p. 58.
Fig. 171. *Tríptic d'arquitectura catalana* (Manuel Gausa coord.), Quaderns d'arquitectura i Urbanisme 207-208-209 (1995), p.336.
Fig. 172. "Il disegno degli spazi aperti", *Casabella* Nº 597-598, Gennaio-Febraio 1993, p. 91.
Fig. 173. Quaderns D´Arquitecture i Urbanisme Nº 213, Noviembre 1997, p. 178.
Fig. 174. Joaquim Español, *Forma y consistencia*, Barcelona: Fundación Caja de Arquitectos, 2007, p. 94.
Fig. 175. Joaquim Español, *Forma y consistencia*, Barcelona: Fundación Caja de Arquitectos, 2007, p. 94.
Fig. 176. *Contra la arquitectura: la urgencia de (re)pensar la ciudad*, Valencia: Generalitat Valenciana, 2000, p. 77.
Fig. 177. *Contra la arquitectura: la urgencia de (re)pensar la ciudad*, Valencia: Generalitat Valenciana, 2000, p. 322, 323.
Fig. 178. Disponível em:
< http://www.archilab.org/public/2000/catalog/actar/actar04p.jpg> (consultado em 04-04-2011).
Fig. 179. *The good life* (Zoe Ryan, ed.), New York: Van Alen Institute, 2007, p. 23.
Fig. 180. Disponível em:
< http://www.guallart.com_11re-naturalisation_img_Images_tarragona.jpg> (consultado em 04-04-2011).
Fig. 181. *Paisajes artificiales: arquitectura, urbanismo y paisaje contemporáneos en Holanda* (H. Ibelings; T. Verstegen; A. Hoogewoning; I. Oosterheerd, Ed.), Barcelona: Gustavo Gili, 2000, p. 107.
Fig. 182. Iñaki Ábalos, *Áreas de impunidad: Ábalos & Herreros,* Barcelona: Actar, 1997, p. 216, 217.
Fig. 183. *The Public Chance, New urban Landscapes*, A+T In common series, 2008, p. 51.
Fig. 184. Aldo Aymonino, *Contemporary Public Space. Un-volumetric Architecture*, Milano: Skira, 2006, p. 306.
Fig. 185. "*Espacios colectivos: in common III", A+t: revista de arquitectura y tecnologia Nº 27, 2006*, p. 22.
Fig. 186. "*Espacios colectivos: in common III", A+t: revista de arquitectura y tecnologia Nº 27, 2006*, p. 27.
Fig. 187. *Obradoiro* Nº 33, Primavera 2008, p. 99.
Fig. 188. *L'explosió de la ciutat: morfologies, mirades i mocions sobre les transformacions territorials recents en les regions urbanes de l'Europa meriodional* (Antonio Font; Nuno Portas, ed.), Barcelona: COAC, 2004, p. 87.
Fig. 189. Álvaro Domingues, "De la ciudad a lo urbano: la urbanización extensiva" in *La ciudad, de nuevo global* (Luciano G. Alfaya, Patricia Muñiz, ed.), Coruña: COAG, 2009, p. 44.
Fig. 190. Álvaro Domingues, *Cidade e democracia: 30 anos de transformação urbana em Portugal*, Lisboa: Argumentum, 2006, p. 117.
Fig. 191. Álvaro Domingues, *Cidade e democracia: 30 anos de transformação urbana em Portugal*, Lisboa: Argumentum, 2006, p. 263.
Fig. 192. Álvaro Domingues, *Cidade e democracia: 30 anos de transformação urbana em Portugal*, Lisboa: Argumentum, 2006, p. 147.
Fig. 193. Álvaro Domingues, *Cidade e democracia: 30 anos de transformação urbana em Portugal*, Lisboa: Argumentum, 2006, p. 149.
Fig. 194. Álvaro Domingues, *Cidade e democracia: 30 anos de transformação urbana em Portugal*, Lisboa: Argumentum, 2006, p. 366.
Fig. 195. Nuno Portas, Álvaro Domingues, João Cabral, *Políticas urbanas: tendências, estratégias e oportunidades*, Lisboa: FCG, 2003, p. 71.
Fig. 196. Álvaro Domingues, *Cidade e democracia: 30 anos de transformação urbana em Portugal*, Lisboa: Argumentum, 2006, p. 296.
Fig. 197. Álvaro Domingues, *Cidade e democracia: 30 anos de transformação urbana em Portugal*, Lisboa: Argumentum, 2006, p. 332.
Fig. 198. Álvaro Domingues, *Cidade e democracia: 30 anos de transformação urbana em Portugal*, Lisboa: Argumentum, 2006, p. 39.
Fig. 199. Álvaro Domingues, *Cidade e democracia: 30 anos de transformação urbana em Portugal*, Lisboa: Argumentum, 2006, p. 43.
Fig. 200. Nuno Portas, Álvaro Domingues, João Cabral, *Políticas urbanas: tendências, estratégias e oportunidades*, Lisboa: FCG, 2003, p. 93.
Fig. 201. Álvaro Domingues, *Cidade e democracia: 30 anos de transformação urbana em Portugal*, Lisboa: Argumentum, 2006, p. 265.
Fig. 202. Margarida Souza Lôbo, *Planos de urbanização: a época de Duarte Pacheco*, Porto: Faup Publicações, 1995, p. 189.
Fig. 203. Margarida Souza Lôbo, *Planos de urbanização: a época de Duarte Pacheco*, Porto: Faup Publicações, 1995, p. 202.

Fig. 204. Arquitectura e Vida Nº 70, Abril 2006, p. 35.
Fig. 205. *L'explosió de la ciutat : morfologies, mirades i mocions sobre les transformacions territorials recents en les regions urbanes de l'Europa meriodional* (Antonio Font, Nuno Portas, ed.), Barcelona: COAC, 2004, p. 87.
Fig. 206. Disponível em Google earth (consultado em 23-04-2011).
Fig. 207. Fotografia do autor.
Fig. 208. Fotografia do autor.
Fig. 209. Manuel Correia Fernandes, "Intenções Programáticas" in *Porto 2001: regresso à Baixa*, Porto: FAUP Publicações, 2000, p. 42.
Fig. 210. *Porto 2001: regresso à Baixa.* Porto: FAUP Publicações, 2000, p. 49.
Fig. 211. Álvaro Domingues, *Cidade e democracia: 30 anos de transformação urbana em Portugal*, Lisboa: Argumentum, 2006, p. 356.
Fig. 212. Álvaro Domingues, *Cidade e democracia: 30 anos de transformação urbana em Portugal*, Lisboa: Argumentum, 2006, p. 359.
Fig. 213. Imagem cedida pela Câmara Municipal Maia (Gabinete de Estudos e Planeamento estratégico).
Fig. 214. Fotografia do autor (2008).
Fig. 215. Fotografia do autor (2008).
Fig. 216. Fotografia do autor (2008).
Fig. 217. Fotografia do autor (2008).
Fig. 218. Paisajes artificiales: arquitectura, urbanismo y paisaje contemporáneos en Holanda (Hans Ibelings ed.), Barcelona: GG, 2000, p. 229.
Fig. 219. Fotografia do autor (2007).
Fig. 220. "Espacios colectivos: in common II*", A+t: revista de arquitectura y tecnologia Nº 26,* 2005, p. 26.
Fig. 221. "Espacios colectivos: in common II", A+t: revista de arquitectura y tecnologia Nº 26, 2005, p. 27.
Fig. 222. Steen Eiler Rasmussen, *Londres*, Paris: Picard, 1990, p. 197.
Fig. 223. Steen Eiler Rasmussen, *Londres*, Paris: Picard, 1990, p. 171.
Fig. 224. Spiro Kostof, Greg Castillo, *The City Shaped: the elements of urban form through history*, London: Thames and Hudson, 1992, p. 74.
Fig. 225. Carlos Martí Aris, *Las Formas de la residencia en la ciudad moderna: vivienda y ciudad en la Europa de entreguerras*, Barcelona: UPC, 1991, p. 28.
Fig. 226. Stella Wittenberg, *Cuatro Siedlungen Berlinesas de la Républica de Weimar: Britz, Onkel Toms-Hutte, Siemensstadt*, Madrid: Fundación Cultural, 1992, p. 111.
Fig. 227. *La ville, art et architecture en Europe 1870-1993*, Paris: Éditions du Centre Pompidou, 1994, p. 313.
Fig. 228. Imagem cedida pelo Arq. Nuno Seabra.
Fig. 229. Enrico Molteni, *Álvaro Siza: Barrio de la Malagueira, Évora*, Barcelona: Edicions UPC, 1997, p. 16.
Fig. 230. Enrico Molteni, *Álvaro Siza: Barrio de la Malagueira, Évora*, Barcelona: Edicions UPC, 1997, p. 55.
Fig. 231. Enrico Molteni, *Álvaro Siza: Barrio de la Malagueira, Évora*, Barcelona: Edicions UPC, 1997, p. 50.
Fig. 232. Enrico Molteni, *Álvaro Siza: Barrio de la Malagueira, Évora*, Barcelona: Edicions UPC, 1997, p. 51.
Fig. 233. Enrico Molteni, *Álvaro Siza: Barrio de la Malagueira, Évora*, Barcelona: Edicions UPC, 1997, p. 51.
Fig. 234. Enrico Molteni, *Álvaro Siza: Barrio de la Malagueira, Évora*, Barcelona: Edicions UPC, 1997, p. 96.
Fig. 235. Fotografia do autor (2009).
Fig. 236. Fotografia do autor (2009).
Fig. 237. Enrico Molteni, *Álvaro Siza: Barrio de la Malagueira, Évora*, Barcelona: Edicions UPC, 1997, p. 95.
Fig. 238. Fotografia do autor.
Fig. 239. Enrico Molteni, *Álvaro Siza: Barrio de la Malagueira, Évora*, Barcelona: Edicions UPC, 1997, p. 64.
Fig. 240. Fotografia do autor.
Fig. 241. *Arquitectura Popular em Portugal*, Lisboa: Associação Arquitectos Portugueses, 1980, p. 552.
Fig. 242. Enrico Molteni, *Álvaro Siza: Barrio de la Malagueira, Évora*, Barcelona: Edicions UPC, 1997, p. 28.
Fig. 243. Brigitte Fleck, "Évora" in *Álvaro Siza*, Lisboa: Relógio d´Água, 1992, p. 75.
Fig. 244. Fotografia do autor (2006).
Fig. 245. Álvaro Siza, *Imaginar a evidência*, Lisboa: Edições 70, 2000, p. 116.
Fig. 246. Enrico Molteni, *Álvaro Siza: Barrio de la Malagueira, Évora*, Barcelona: Edicions UPC, 1997, p. 59.
Fig. 247. Enrico Molteni, *Álvaro Siza: Barrio de la Malagueira, Évora*, Barcelona: Edicions UPC, 1997, p. 28.
Fig. 248. Arquivo Arq. Álvaro Siza.
Fig. 249. Joan Busquets, Filipe Correa, *Cities X Lines: A new lens for the urbanistic project*, Cambridge: Harvard University (Graduate School of Design), Nicolodi, 2006, p. 88.
Fig. 250. Arquivo Arq. Álvaro Siza.
Fig. 251. Arquivo Arq. Álvaro Siza.
Fig. 252. Joan Busquets, *Barcelona: the urban evolution of a compact city*, Rovereto: Nicolodi, 2005, p. 349.
Fig. 253. Joan Busquets, *Barcelona: the urban evolution of a compact city*, Rovereto: Nicolodi, 2005, p. 372.
Fig. 254. Barcelona 1979-2004: del desenvolupament a la ciutat de qualitat, Barcelona: Ajuntament de Barcelona, 1999, p. 164.
Fig. 255. *Barcelona: la ciutat i el 92* (Carme Fiol coord.), Barcelona: Olimpiada Cultural SA, 1990, p. 164.
Fig. 256. *Barcelona: la ciutat i el 92* (Carme Fiol coord.), Barcelona: Olimpiada Cultural SA, 1990, p. 165.
Fig. 257. *Barcelona: la ciutat i el 92* (Carme Fiol coord.), Barcelona: Olimpiada Cultural SA, 1990, p. 165.
Fig. 258. *Barcelona: la ciutat i el 92* (Carme Fiol coord.), Barcelona: Olimpiada Cultural SA, 1990, p. 165.

Fig. 259. Fotografia do autor (2009).
Fig. 260. Fotografia do autor (2009).
Fig. 261. Fotografia do autor (2009).
Fig. 262. Disponível em Google earth (consultado em 25-03-2010).
Fig. 263. Disponível em:
<http://www.publicspace.org/timthumb.php?src=/app/webroot/files/urbanps/projects/E182-08B.jpg&w=1000&h=585&zc=1&q=95 > (consultado em 14-04-2010).
Fig. 264. Disponível em:
<http://www.publicspace.org/timthumb.php?src=/app/webroot/files/urbanps/projects/E182-01B.jpg&w=1000&h=659&zc=1&q=95> (consultado em 14-04-2010).
Fig. 265. Fotografia do autor (2009).
Fig. 266. Fotografia do autor (2009).
Fig. 267. Fotografia do autor (2009).
Fig. 268. *AMC,* nº 71 Maio 1996, p. 93.
Fig. 269. Marc Bédarida "Lione: La politica degli spazzi pubblici", *Casabella* Nº 629, Diciembre 1995, p. 10.
Fig. 270. Marc Bédarida "Lione: La politica degli spazzi pubblici", *Casabella* Nº 629, Diciembre 1995, p. 10.
Fig. 271. Disponível em Google earth (consultado em 29-04-2010).
Fig. 272. Disponível em:
<http://www.publicspace.org/timthumb.php?src=/app/webroot/files/urbanps/projects/W017-04B.jpg&w=1000&h=713&zc=1&q=95 > (consultado em 29-04-2010).
Fig. 273. Marc Bédarida "Lione: La politica degli spazzi pubblici", *Casabella* Nº 629, Diciembre 1995, p. 18.
Fig. 274. Disponível em:
<http://www.publicspace.org/timthumb.php?src=/app/webroot/files/urbanps/projects/W017-02B.jpg&w=1000&h=713&zc=1&q=95 > (consultado em 26-04-2010).
Fig. 275. Fotografia do autor (2008).
Fig. 276. Fotografia do autor (2008).
Fig. 277. Disponível em Google earth (consultado em 26-04-2010).
Fig. 278. Disponível em:
<http://www.publicspace.org/timthumb.php?src=/app/webroot/files/urbanps/projects/C124-01B.jpg&w=1000&h=806&zc=1&q=95 (consultado em 26-04-2010).
Fig. 279. Disponível em:
<http://www.publicspace.org/timthumb.php?src=/app/webroot/files/urbanps/projects/C124-02B.jpg&w=119&h=89&zc=1&q=90 >(consultado em 26-04-2010).
Fig. 280. Fotografia do autor (2008).
Fig. 281. Fotografia do autor (2008).
Fig. 282. Disponível em:
<http://www.publicspace.org/timthumb.php?src=/app/webroot/files/urbanps/projects/C124-09B.jpg&w=1000&h=753&zc=1&q=95> (consultado em 26-04-2010).
Fig. 283. Imagem cedida pelo atelier Risco.
Fig. 284. Imagem cedida pelo atelier Risco.
Fig. 285. Fotografia do autor (2008).
Fig. 286. Imagem cedida pelo atelier Risco.
Fig. 287. Imagem cedida pelo atelier Risco.
Fig. 288. Imagem cedida pelo atelier Risco.
Fig. 289. Imagem cedida pelo atelier Risco.
Fig. 290. Imagem cedida pelo atelier Risco.
Fig. 291. Imagem cedida pelo atelier Risco.
Fig. 292. JA - Jornal Arquitectos Nº 209, Janeiro- Fevereiro 2003, p. 51.
Fig. 293. Imagem cedida pelo atelier Risco.
Fig. 294. Imagem cedida pelo atelier Risco.
Fig. 295. Fotografia do autor (2009).
Fig. 296. Fotografia do autor (2009).
Fig. 297. Fotografia do autor (2009).
Fig. 298. Fotografia do autor (2009).
Fig. 299. Fotografia do autor (2009).
Fig. 300. Fotografia do autor (2009).
Fig. 301. Fotografia do autor (2009).
Fig. 302. Fotografia do autor (2009).
Fig. 303. Imagem cedida pelo atelier Risco.
Fig. 304. Imagem cedida pelo atelier Risco.
Fig. 305. Imagem cedida pelo atelier Risco.
Fig. 306. Imagem cedida pelo atelier Risco.
Fig. 307. Imagem cedida pelo atelier Risco.
Fig. 308. Imagem cedida pelo atelier Risco (Fernando Guerra ©).
Fig. 309. Imagem cedida pelo atelier Risco.

Fig. 310. Imagem cedida pelo atelier Risco (Fernando Guerra ©).
Fig. 311. Imagem cedida pelo atelier Risco.
Fig. 312. Imagem cedida pelo atelier Risco (Fernando Guerra ©).
Fig. 313. Imagem cedida pelo atelier Risco.
Fig. 314. Imagem cedida pelo atelier Risco (Fernando Guerra ©).
Fig. 315. Imagem cedida pelo atelier Risco.
Fig. 316. Imagem cedida pelo atelier Risco (Fernando Guerra ©).
Fig. 317. Imagem cedida pelo atelier Risco.
Fig. 318. Imagem cedida pelo atelier Risco (Fernando Guerra ©).
Fig. 319. Leonardo Benevolo, *Historia de la Arquitectura Moderna*, Barcelona: Gustavo Gili, 2002, p. 595.
Fig. 320. Hector Guimard: architect designer 1867-1942, New York: Delano Greenidge, 2003, p. 170.
Fig. 321. Disponível em
< http://farm4.static.flickr.com/3207/3132706829_7b40f80f53.jpg > (consultado em 26-04-2010).
Fig. 322. Fotografia do autor (2007).
Fig. 323. Geoffrey Jellicoe, Susan Jellicoe, *El paisage del hombre: la conformación del entorno desde la prehistória hasta nuestros dias*, Barcelona: Gustavo Gili, 1995, p. 200.
Fig. 324. Spiro Kostof, Greg Castillo, *The City Assembled: the elements of urban form through history*, London: Thames and Hudson, 1992, p. 208.
Fig. 325. Disponível em:
< http://doportoenaoso.blogspot.com/2010/05/o-porto-ha-cem-anos-1.html > (consultado em 26-04-2010).
Fig. 326. Joan Busquets, Filipe Correa, *Cities X Lines: A new lens for the urbanistic project*, Cambridge: Harvard University (Graduate School of Design). Nicolodi, 2006, p. 122.
Fig. 327. *La ville, art et architecture en Europe 1870-1993*, Paris: Éditions du Centre Pompidou, 1994, p. 163.
Fig. 328. Joan Busquets, Filipe Correa, *Cities X Lines: A new lens for the urbanistic project*, Cambridge: Harvard University (Graduate School of Design). Nicolodi, 2006, p. 123.
Fig. 329. Joan Busquets, Filipe Correa, *Cities X Lines: A new lens for the urbanistic project*, Cambridge: Harvard University (Graduate School of Design). Nicolodi, 2006, p. 123.
Fig. 330. Fotografia do autor (2010).
Fig. 331. Fotografia do autor (2010).
Fig. 332. Disponível
em:<http://www.publicspace.org/timthumb.php?src=/app/webroot/files/urbanps/projects/W010-02B.jpg&w=1000&h=713&zc=1&q=95 > (Consultado em 26-04-2010).
Fig. 333. Disponível em:
< http://farm3.static.flickr.com/2048/2058858083_4503b1f9ca.jpg?v=0>(consultado 26-04-2010).
Fig. 334. Disponível em:
<http://www.publicspace.org/timthumb.php?src=/app/webroot/files/urbanps/projects/W011-02B.jpg&w=713&h=1000&zc=1&q=95 > (consultado em 26-04-2010).
Fig. 335. Disponível em:
<http://www.publicspace.org/timthumb.php?src=/app/webroot/files/urbanps/projects/W011-07B.jpg&w=713&h=1000&zc=1&q=95 > (consultado em 26-04-2010).
Fig. 336. Disponível em:
<http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/a/a7/Saint-Denis_-_Station_gare_de_Saint-Denis_T1_03.jpg/799px-Saint-Denis_-_Station_gare_de_Saint-Denis_T1_03.jpg > (consultado em 26-04-2010).
Fig. 337. Imagem cedida pela Metro do Porto S. A.
Fig. 338. Imagem cedida pela Metro do Porto S. A.
Fig. 339. Imagem cedida pela Metro do Porto S. A.
Fig. 340. Imagem cedida pela Metro do Porto S. A.
Fig. 341. Imagem cedida pela Metro do Porto S. A.
Fig. 342. Fotografia do autor (2009).
Fig. 343. Fotografia do autor (2009).
Fig. 344. Fotografia do autor (2009).
Fig. 345. Fotografia do autor (2009).
Fig. 346. "10 Anos de intervenção urbanística e arquitectónica na cidade do Porto", Archinews Nº 03, Janeiro–Fevereiro 2005, p. 29.
Fig. 347. *A História do Metro*, Porto: Metro do Porto e Calendário, 2007, p. 126.
Fig. 348. imagem cedida pela Metro do Porto S. A. sobreposta a imagem disponível em Google earth (consultado em 28-08-2011).
Fig. 349. Victor Maia, *Maia: um olhar sobre o século XX*, Maia: [s.n.], 2001, p. 66.
Fig. 350. Victor Maia, *Maia: um olhar sobre o século XX*, Maia: [s.n.], 2001, p. 67.
Fig. 351. Fotografia do autor.
Fig. 352. Imagem cedida pela Câmara Municipal Maia (Gabinete de Estudos e Planeamento estratégico).
Fig. 353. Fotografia do autor.
Fig. 354. Fotografia do autor.
Fig. 355. Fotografia do autor.

Fig. 356. Fotografia do autor.
Fig. 357. Fotografia do autor.
Fig. 358. Fotografia do autor.
Fig. 359. Imagem cedida pela Câmara Municipal Maia (Gabinete de Estudos e Planeamento estratégico).
Fig. 360. Imagem cedida pela Câmara Municipal Maia (Gabinete de Estudos e Planeamento estratégico).
Fig. 361. Imagem cedida pela Câmara Municipal Maia (Gabinete de Estudos e Planeamento estratégico).
Fig. 362. Imagem cedida pela Câmara Municipal Maia (Gabinete de Estudos e Planeamento estratégico).
Fig. 363. Imagem cedida pela Câmara Municipal Maia (Gabinete de Estudos e Planeamento estratégico).
Fig. 364. Imagem cedida pela Câmara Municipal Maia (Gabinete de Estudos e Planeamento estratégico).
Fig. 365. Imagem cedida pela Câmara Municipal Maia (Gabinete de Estudos e Planeamento estratégico).
Fig. 366. Imagem cedida pela Câmara Municipal Maia (Gabinete de Estudos e Planeamento estratégico).
Fig. 367. Imagem cedida pela Câmara Municipal Maia (Gabinete de Estudos e Planeamento estratégico).
Fig. 368. Imagem cedida pela Câmara Municipal Maia (Gabinete de Estudos e Planeamento estratégico).
Fig. 369. Imagem cedida pela Câmara Municipal Maia (Gabinete de Estudos e Planeamento estratégico).
Fig. 370. Imagem cedida pela Câmara Municipal Maia (Gabinete de Estudos e Planeamento estratégico).
Fig. 371. Aldo Aymonino, *Contemporary Public Space*. *Un-volumetric Architecture*, Milano: Skira, 2006, p. 24.
Fig. 372. Disponível em:
< http://www.miesbcn.com/gestio/uploads/MoneoAerea.jpg > (consultado em 29-04-2010).
Fig. 373. Affonso Eduardo Reidy, (Marcelo Carvalho Ferraz, coord.), Lisboa: Blau, 2000, p. 131.
Fig. 374. Affonso Eduardo Reidy, (Marcelo Carvalho Ferraz, coord.), Lisboa: Blau, 2000, p. 131.
Fig. 375. Disponível em < http://scg.iec.cat/Scg9/Scg90/s92211a.jpg > (consultado em 26-04-2010).
Fig. 376. Barcelona 1979-2004: del desenvolupament a la ciutat de qualitat, Barcelona: Ajuntament de Barcelona, 1999, p. 158.
Fig. 377. *La Bienalle di Venezia – X Mostra Internazionale di Architettura,* Verona: Marsiglio, 2006, p. 228.
Fig. 378. Atlas urbanístico de Lisboa (Manuel Salgado, Nuno Lourenço, coord.), Lisboa : Argumentum, 2006, p. 148.
Fig. 379. Fotografia do autor.
Fig. 380. *Habitar Portugal: 2003/2005* (Ana Vaz Milheiro, coord.), selecção MAPPEI-Ordens dos Arquitectos, Lisboa: Ordem dos Arquitectos, 2006, p. 111.
Fig. 381. *Territórios reabilitados* (Fátima Fernandes, Michele Cannatà, ed.), Casal de Cambra: Caleidoscópio, 2009, p. 10.
Fig. 382. Fotografia do autor.
Fig. 383. Disponível em:
<http://lh3.ggpht.com/_FkKgTDI7ngU/TdYjOqD6LFI/AAAAAAAAQDg/_rxLkJirIYw/s1600/auz10125.jpg>
(consultado em 12-04-2010).
Fig. 384. Disponível em:
<http://lh6.ggpht.com/_FkKgTDI7ngU/TdYjng3Vn1I/AAAAAAAAQFY/h4GSsuwYky0/auz803_thumb2.jpg?imgmax=800>(consultado em 12-04-2010).
Fig. 385. Imagem cedida pelo Arq. Manuel de Solà-Morales.
Fig. 386. Disponível em < http://contueor.com/baedeker/spain_portugal/porto(environs)2.jpg > (Consultado em 12-04-2010).
Fig. 387. Imagem cedida pelo Arq. Manuel de Solà-Morales.
Fig. 388. Adriana Miranda, *Arquitectura industrial em Matosinhos sul* (Prova Final de Licenciatura na Faup), 2004, p. 34.
Fig. 389. Ana Cristina Ferreira Cabral de Sampaio, *O espaço público fluvial e maritimo do Porto a Matosinhos: um contexto, duas cidades, três intervenções* (Prova Final de Licenciatura na Faup), 2003, p. 83.
Fig. 390. Ana Cristina Ferreira Cabral de Sampaio, *O espaço público fluvial e maritimo do Porto a Matosinhos: um contexto, duas cidades, três intervenções* (Prova Final de Licenciatura na Faup), 2003, p. 83.
Fig. 391. *Fernando Távora*, (Luiz Trigueiros, ed.), Lisboa: Blau, 1993, p. 191.
Fig. 392. Ana Cristina Ferreira Cabral de Sampaio, *O espaço público fluvial e maritimo do Porto a Matosinhos: um contexto, duas cidades, três intervenções* (Prova Final de Licenciatura na Faup), 2003, p. 83.
Fig. 393. *1ª Mostra Municipal de Urbanismo da Câmara Municipal do Porto*, Porto: Câmara Municipal do Porto, 1997, p. 37.
Fig. 394. Fotografia do autor (1997).
Fig. 395. Imagem cedida pelo Arq. Manuel de Solà-Morales.
Fig. 396. Imagem cedida pelo Arq. Manuel de Solà-Morales.
Fig. 397. Imagem cedida pelo Arq. Manuel de Solà-Morales.
Fig. 398. Imagem cedida pelo Arq. Manuel de Solà-Morales.
Fig. 399. Imagem cedida pelo Arq. Manuel de Solà-Morales.
Fig. 400. Imagem cedida pelo Arq. Manuel de Solà-Morales.
Fig. 401. Imagem cedida pelo Arq. Manuel de Solà-Morales.
Fig. 402. Imagem cedida pelo Arq. Manuel de Solà-Morales.

Fig. 403. Manuel Solà-Morales, *De cosas urbanas*, Barcelona: Gustavo Gili, 2008, p. 49.
Fig. 404. Fotografia do autor (2009).
Fig. 405. Fotografia do autor (2009).
Fig. 406. Fotografia do autor (2009).
Fig. 407. Aldo Aymonino, *Contemporary Public Space*. *Un-volumetric Architecture*, Milano: Skira, 2006, p. 231.
Fig. 408. Manuel de Solà-Morales, *De cosas urbanas*, Barcelona: Gustavo Gili, 2008, p. 49.
Fig. 409. "10 Anos de intervenção urbanística e arquitectónica na cidade do Porto", Archinews Nº 03*,* Janeiro–Fevereiro 2005, p. 59.
Fig. 410. *Passeio Atlântico*, Lisboa: Gabinete coordenador do Programa Polis, Ministério do Ambiente e do Ordenamento do Território, 2002, p. 25.
Fig. 411. Fotografia do autor (2008).
Fig. 412. Fotografia do autor (2008).
Fig. 413. Fotografia do autor (2008).
Fig. 414. Disponível em < http://www.cpires.com/docs/porto_parque_da_cidade_1.jpg > (Consultado em 12-04-2010).
Fig. 415. Google Earth (consultado em 12-04-2009).
Fig. 416. *Registos de uma transformação*, Porto: Porto 2001, 2002, p. 368 (Francisco Piqueiro ©).
Fig. 417. *Registos de uma transformação*, Porto: Porto 2001, 2002, p. 371 (Francisco Piqueiro ©).
Fig. 418. *Registos de uma transformação*, Porto: Porto 2001, 2002, p. 372 (Francisco Piqueiro ©).
Fig. 419. *Registos de uma transformação*, Porto: Porto 2001, 2002, p. 372 (Francisco Piqueiro ©).
Fig. 420. *Registos de uma transformação*, Porto: Porto 2001, 2002, p. 375 (Francisco Piqueiro ©).
Fig. 421. *Registos de uma transformação*, Porto: Porto 2001, 2002, p. 375 (Francisco Piqueiro ©).
Fig. 422. *Registos de uma transformação*, Porto: Porto 2001, 2002, p. 378 (António Pinto ©).
Fig. 423. *Registos de uma transformação*, Porto: Porto 2001, 2002, p. 379 (António Pinto ©).
Fig. 424. *Registos de uma transformação*, Porto: Porto 2001, 2002, p. 401 (António Pinto ©).
Fig. 425. *Registos de uma transformação*, Porto: Porto 2001, 2002, p. 400 (António Pinto ©).

Créditos dos desenhos

Des. 1 a Des. 40. Desenhos do autor *.

* Des. 16. Desenho do autor realizado sobre carta militar abrangendo a zona de Agualva Cacem (Imagem cedida pelo atelier Risco).

* Des. 33. Desenho do autor sobre imagem retirada de "Arquitectura em Portugal: um Roteiro fotográfico" in *Gabriele Basilico. Arquitectura em Portugal*: *um Roteiro fotográfico* (André Tavares, João Cabeleira, ed.), Porto: Dafne, 2006, p. 54.