



Helena Sá Marques

ENTRE O CENTRO E A PERIFERIA [franjas reestruturadoras de cidade]

ENTRE O CENTRO E A PERIFERIA [franjas reestruturadoras de cidade]

ENTRE O CENTRO E A PERIFERIA

[franjas reestruturadoras de cidade]

Helena Sá Marques

Prova Final em Arquitectura

Orientada pelo Prof. Doutor Walter Rossa e Arq. Adelino Gonçalves

Apoiada pelo projecto *História e análise formal na definição do conceito de intervenção em contexto urbano histórico*

Universidade de Coimbra

Faculdade de Ciências e Tecnologia

Departamento de Arquitectura

Coimbra, Outubro 2006



SUMÁRIO

5 NOTAS PRÉVIAS

9 INTRODUÇÃO

3 (TRÊS) FRANJAS DE CIDADE

- 21 centro
- 35 periferia
- 49 franja

3 (TRÊS) CIDADES DE FRANJAS

- 67 Coimbra
- 85 Braga
- 103 Setúbal

121 EPÍLOGO

- 141 **Bibliografia**
- 155 **Anexo**



NOTAS PRÉVIAS

Em Outubro de 2005 parei para pensar pela primeira vez. Desde exactamente há cinco anos atrás entrei numa casa, no mundo da arquitectura (na altura desconhecido) que, apesar da intensidade, *fechou-me* num claustro e nem me deu tempo para pensar ou questionar.

Apesar desta clausura a que me refiro, houve alguns momentos de respiração e ar fresco... Refiro-me a uma série de viagens que, de alguma maneira, este curso e esta escola me proporcionaram. Veneza, Barcelona, Estremoz, Astúrias e Leon (como viagens de estudo), Delft e Holanda em geral (em Erasmus), Salvador da Baía (no âmbito do Seminário Internacional de Projecto – Reabilitação Urbana e Cultura da Cidade) e as ilhas de São Vicente e Santo Antão (no contexto do 1º Seminário Internacional de Reabilitação Urbana do Mindelo – Cabo Verde). Entre outros, foram os lugares que me fizeram sentir especial pelo facto de me aperceber do olhar privilegiado que tenho sobre a cidade... um olhar de arquitecto.

Bom, afinal esta casa não me enclausrou assim tanto... afinal um claustro é isso mesmo, um espaço fechado (para o imediato) e aberto (para o mundo) em simultâneo!

É com esta vontade de pensar e questionar, aliada à proposta de trabalho de investigação, coordenada pelo professor Walter Rossa, que em casa, olho pela janela do terceiro andar e encontro um núcleo de casas apertadas, degradadas e *identitárias* do núcleo histórico da Sé Velha de Coimbra, o lugar que me pertenceu durante seis anos. Mas, retrocedendo esses mesmos anos no tempo, encontro-me num outro lugar, no norte de Portugal, onde o que vejo, através de uma janela maior e situada no rés-do-chão, é bem diferente. Não vejo a estrada porque a casa é recuada, mas sim um muro de separação e um outro que delimita o meu jardim do quintal da vizinha. Vejo também uma outra casa do outro lado da rua, onde o lugar do jardim é substituído pela fábrica de rolhas, é claro, adoçada à própria casa. Bem-vindos à periferia, ou melhor, ao *sprawl*¹ da área metropolitana do Porto!

É com este olhar que parto para a reflexão e constatação duma realidade que assenta nesta dicotomia: de um lado a cidade tradicional, histórica, velha, urbana, centro, e do outro a cidade periférica, difusa, dispersa, nova, fragmentada e suburbana.

É também com um olhar sem preconceitos que procuro refutar as ideias preconcebidas destas duas realidades: se por um lado a cidade histórica é correntemente considerada ineficaz para responder às exigências da sociedade do século XXI, transformando-se num museu onde a cultura em geral é armazenada, convertendo-se numa cidade morta; por outro lado, a cidade periférica é entendida como um vírus, o lugar sem limites nem qualidades, ou ainda a cidade dormitório, “a cidade explodida” como lhe chama Nuno Portas.

¹ “[...] palavra introduzida nos EUA nos anos 60 para designar o crescimento urbano sem forma, significa, literalmente “espalhar(-se)”, “estender”. Não existe palavra equivalente na linguagem europeia.” (Domingues, 2006:28)

Ao percorrer as nossas cidades é difícil não balançar entre sentimentos opostos. Oscilo entre a admiração de certos espaços e paisagens e a indignação e frustração ao aperceber-me da incongruência do planeamento do nosso território e do comodismo e inércia instalados.

Após o *workshop* em Salvador partimos para a Europa de comboio. Deparámos-nos com as diferenças existentes entre o território português e outros países europeus. Ainda no nosso território, pegamos na caneta e num gesto soltam-se duas grandes bolas: Porto e Lisboa (aproximadamente 300kms). Sentimos que não é nessa distância física de percurso que se marca a dita diferença de culturas, mas sim através das intersecções deste com as chamadas cidades médias... Gaia, Aveiro, Coimbra, Leiria, Santarém; e as *menos médias*, Espinho, Pombal e Torres Novas. Pontuámo-las no desenho. Mas, porque em Portugal as cidades não são ilhas, vemos pela janela uma série de casas sem destino, aglomerados de fábricas e equipamentos isolados que representam o picotado ao longo do percurso. E assim o desenho repetia-se caso nós não estivéssemos no comboio, mas sim de carro numa auto-estrada. Todo o território urbano e periurbano parece sofrer as consequências de um processo de hiper-ocupação agravado pelas chamadas acessibilidades, transformando-o num território disperso e fragmentado.

Ao longo da viagem fomos-nos então apercebendo que o desenho de um outro território revelava diferenças... Chegando à Europa do norte decidimos pegar novamente na caneta. Pontuámos 'x' e 'y' e entre eles 'a, b e c'... e parámos por aí. Ao contrário de Portugal, o rasgamento das infra-estruturas, como as linhas de caminhos de ferro e as auto-estradas, continua a beneficiar da amplitude do território rural, que foi reestruturado profundamente desde os indícios de hiper-expansão,

permitindo um considerável alargamento das populações e, ao mesmo tempo, impedindo o seu crescimento *para cima* do campo.

Aí está a grande diferença entre os dois esquemas... enquanto no território norte europeu (de uma maneira geral) existem cidades, com mais ou menos importância, mais ou menos delimitadas, rodeadas de campos e cultivos variados e com infra-estruturas ligando-as entre si, no território português, a vizinhança entre essas infra-estruturas e pequenas aglomerações é iminente, assim como as vias rápidas que atravessam povoações e povoações que atravessam vias rápidas. Não há distinção entre cidade e campo, fazendo tudo parte de uma mesma coisa... a conurbação. Falar então de cidade não é mais falar em *centro* e concentração edificada, de algo que à partida deveria ter um perímetro definido, mas sim num maior dinamismo entre os vários centros e não neles mesmos. A cidade contemporânea é um organismo complexo e contraditório construído com uma linguagem plural e uma densidade variável, onde a panóplia de elementos do seu desenho se mascaram, fazendo-se passar por uma rede que trabalha em conjunto.

Partindo para este novo conceito de cidade, a solução para este problema passaria *somente* por uma estratégia global, em que tudo fosse pensado, sem fingir que isto não existe ou que é apenas uma consequência de uma outra coisa. Esta realidade deve ser ultrapassada, redesenhada, demolida, substituída e reurbanizada. Trata-se de pensar a cidade desde a grande praça ao quintal, do parque de estacionamento à garagem, do *shopping* à casa no centro histórico, do aeroporto à paragem de autocarro. Passa também pela aterragem do arquitecto e pelo seu ganho de consciência de que não dominará esta realidade urbana através de uma única imagem panorâmica... só um projecto impossível resolveria este problema!

E porque é nesta representação que nos encontramos e onde surgem estas angústias, é também o desenho deste território que me desafiará e que suscitará o desejo de olhar por ele... o lugar escolhido para reflectir durante e neste ensaio e traçar novos destinos para a próxima viagem.

INTRODUÇÃO

Ter uma visão alargada ao requalificar e fazer cidade é o princípio fundamental para a diluição do desfasamento entre duas ou mais zonas, ditas cidades diferentes mas que na verdade são uma só. Esta dissolução de incompatibilidades deve ser entendida tanto em termos de arquitectura urbana como funcionais, ampliando assim o conceito de reabilitação, que deixa de se relacionar estritamente com o centro e património, entendido como tradicional, para abranger qualquer tipo de assentamento urbano, seja ele de que época for. Aliás, um conceito que deve ser esclarecido é o de *centro histórico*, um conceito que entendo inadequado e inoperativo, pois reconhecemos “a todo o tecido consolidado civilidade e historicidade [...], [e entendemos] como metodologicamente crucial recusar-lhe a imposição de descontinuidades formais e/ou administrativas (limites!) externas”. (Rossa, 2006, 2)

Como evidencia Nuno Portas, “se a articulação das “duas” cidades é um imperativo estratégico para a robustez da competitividade e coesão social do todo, é também verdade que supõe um trabalho colectivo de longo prazo [...] com a nova visão de rede e reequilíbrio das potencialidades do conjunto”. (Portas, 2003:17)

Esta clarificação é muito importante na medida em que os discursos existentes que envolvem esta problemática inclinam-se preferencialmente para um dos lados: ou enfatizam a necessidade de dinamização do centro antigo como reactor da vivência desejada do local ou, pelo contrário, dão mais importância à regeneração da dispersão que nos rodeia.

Pois se por um lado podemos reflectir sobre a desertificação dos centros envelhecidos e a revitalização dos mesmos, os seus problemas de mobilidade e segurança, a acelerada terciarização e portanto a sua morte durante a noite; por outro, podemos indagar sobre a falta de qualidade dos espaços públicos e da arquitectura da periferia e por vezes da sua monofuncionalidade.

Deverá então existir, por um lado, um investimento *culto e prestigiado*, que aposte na reabilitação dos centros e possibilite o envolvimento de novas populações urbanas de cariz mais cosmopolita e incentive a hábitos de aculturação dos seus restantes habitantes; por outro, uma tentativa de *coser* esta malha apertada com a periferia, transformando esta zona intermédia numa rótula que relacione ambos *os lados*, diluindo a ruptura existente em termos de mobilidade e criando nós de interface, e ainda acções no sentido de melhorar a qualidade de vida daqueles que residem em zonas periféricas. Esta visão de conjunto do território move-nos para desafios que os actores do planeamento e urbanismo das nossas cidades, definitivamente, não enfrentam de forma sistemática.

Duas cidades diferentes, duas vidas diferentes:

A. Num dia da semana, acordo às 8:30h, saio de casa às 8:55h, as ruas começam a ficar movimentadas. Ao chegar ao trabalho começo a ver os carros com pressa de estacionar, entro no gabinete às 9:00h. No

final da tarde, de regresso a casa, as ruas começam a esvaziar-se e só os gatos ainda procuram buracos para se abrigarem. Com medo, apesar da atenção, tropeço inevitavelmente na calçada (quem me mandou calçar os saltos?), desço as escadinhas e entro em casa... está quentinha!

B. Num dia de semana, acordo às 7:15h, saio de casa às 7:55h, de saltos calçados, e pego no carro. A via rápida já está com sinais de congestionamento, vou por um atalho, estaciono no parque e finalmente chego ao gabinete às 9:10h. No final da tarde, de regresso a casa, já todas as vias estão engarrafadas... mais uma hora para chegar a casa! Estaciono o carro na garagem, a família já está à minha espera para jantar!

A incompreensão, e até a negação, das diferenças urbanas (a muitos níveis) entre centro e periferia adia as intervenções necessárias e toda a reflexão sobre as estratégias de conjunto que devem ajustar-se às duas formas urbanas. Nem poderá haver simplesmente uma transposição das práticas da cidade canónica para a cidade nova, nem a primeira deverá introduzir tendências contemporâneas da segunda, não adaptáveis à sua *forma de viver*. Cada vez mais torna-se indispensável a necessidade de uma visão única de conjunto e uma procura de complementaridades física, social e funcional entre uma e outra, sem que ambas percam a sua própria *identidade*, o seu próprio modo de *habitar* o urbano.

Se, por um lado, as *novas* paisagens urbanas não correspondem a nenhum tipo único, ou escala, ou modo de olhar/avaliar/interpretar – *junk space* de Rem Koolhaas (Koolhaas, 2004:162) – por outro, o património e/nos centros remetem-no(s), muitas vezes, para o conceito de *identidade urbana* como *imagem de marca da cidade*. Mas estará a imagem física da cidade directamente relacionada com a sua identidade? E até que ponto essa imagem transparece a suposta identidade da cidade?

Como se tem vindo a observar, hoje em dia verifica-se uma situação de *desenraizamento*. Todas as transformações urbanas associadas à revolução industrial, ao movimento moderno e, em Portugal, ao 25 de Abril, como a explosão migratória, a mudança de relações entre a sociedade e o espaço público, a necessidade de mobilidade, entre outros, contribuíram para essa perda, ou melhor, para um alheamento das pessoas (tanto mental como físico) em relação aos centros e, por conseguinte, à sua memória.

Mas é também verdade que a cidade são as pessoas. É certo que, e desde épocas mais remotas, a origem e identidade de uma cidade está directamente relacionada com a sua morfologia; relacionando assim a ria e as salinas a Aveiro, as escarpas do Douro ao Porto, os três montes a San Sebastian, surgindo assim as cidades-porto ou as cidades-acrópole.

No entanto, tal como referi anteriormente, as cidades vivem das pessoas. Não podemos falar de um lugar esquecendo a cultura que nele habita. Porque não associar Aveiro aos marnotos, o Porto aos miúdos a jogar à bola ao ar livre e San Sebastian às multidões na rua? É também óbvia a ligação entre estas imagens colectivas e os espaços públicos, porque eles são o palco da cidade, conjunto de cidadãos, e o interno lugar de expressão da mesma.

A cidade, saudosa da sua hibridez e da sua multifuncionalidade das ruas e praças, deixa de ser o que já foi: um local de encontro. Talvez o seu carácter não dependa tanto do edifício em particular, mas sim do seu conjunto, do seu tecido de malha apertada.

Logo, a cidade e a sua identidade vão-se construindo, evoluindo com o tempo, respeitando algumas características locais porque assim como a cidade, as pessoas também não são as mesmas de há oito ou nove séculos atrás, mesmo porque, as exigências de quem a habita ou

utiliza hoje são distintas daquelas que encaminharam a sua concepção. A importância destas zonas passa então pelos seus percursos singulares de uma vida mais ou menos histórica, mas que indelevelmente pertencem de igual forma à contemporaneidade porque tudo o resto faz parte de hoje.

O que também faz parte de hoje é a cidade a que a maioria dos portugueses dá preferência – a periferia – e se por um lado a cidade consolidada se comporta desta maneira reconhecível, a periferia representa o movimento, relaciona-se com os fluxos, com as vontades das pessoas, com os shoppings e carros; e é igualmente cidade! Se nalguns casos a *preferência* está directamente relacionada com questões financeiras, criando assim uma *preferência* quase obrigatória, noutras, e cada vez mais correntes, essa questão torna-se em mais um aliado/cúmplice de uma série de vantagens que, aos olhos da população, tornam a periferia mais apetecível. “Quem pode escolher, tanto aspira a uma casa num prédio reabilitado do centro histórico como, cada vez mais, procura a casa com quintal, a privacidade, o espaço aberto. A mesma pessoa, ao longo da vida, pode procurar esses e outros modelos”. (Domingues, 2006:339 e 340)

Os ritmos de vida da nossa população mudaram consideravelmente nos últimos trinta anos, sendo um dos factores a entrada da mulher no mercado de trabalho, tornando a disponibilidade doméstica substancialmente reduzida. As respostas a esta novidade passaram pelos produtos congelados e pela ascensão dos hipermercados e centros comerciais e suas facilidades (horários flexíveis incluindo os fins de semana, estacionamento gratuito, bons acessos, etc). Tudo isto culmina no aumento do consumismo e numa reacção incoerente que enfatiza a ideia de “concorrência desleal” (Fernandes, 2003:14) ao

comércio tradicional. Porque razão as facilidades deste tipo de espaços comerciais são encaradas sem legitimidade, face à nossa sociedade? Estes contentores acabam por se transformar em catalizadores de centralidade e ordenamento de um território anteriormente débil. “Torna-se, assim, um espaço colectivo alternativo e concorrencial às ruas e praças da cidade tradicional: esteja sol ou chuva, faça frio ou calor, o ambiente dentro do Shopping é agradável; a segurança é controlada; o estacionamento é gratuito; o acesso é rápido (excepto quando o número de utentes excede a capacidade das vias de acesso, o que é cada vez mais frequente).” (Fernandes, 2003:14)

A mobilidade é também um factor primordial que explica o fenómeno de abandono habitacional dos centros. Por vezes, sobre um relevo acidentado, as ruas estreitas proporcionam um grande asfixiamento de cargas e descargas do comércio, acentuado pelas viaturas dos residentes e trabalhadores; a acessibilidade e mobilidade nos centros medievais torna-se deficiente para aqueles que se deslocam de automóvel, quer por necessidade, quer por *preguiça*. A estes argumentos é somado o factor da ineficiência dos transportes públicos.

E é assim que vou percorrendo as cidades... de carro, a pé ou de transporte público, observo cidades... umas com história e outras com uma história muito triste!

Após este rol de buscas e pensamentos vadios, soma-se agora outra série de perguntas para que, através da escrita, das imagens e da história, possa construir a minha cidade. Qual será o ponto de ligação e compromisso entre estas duas zonas da mesma cidade que insistem em desgarrarem-se? Tanto se fala na inexistência de limites urbanos... mas uma resposta não estará exactamente no limite entre o centro e a periferia? Avaliando e interpretando a cidade percebemos que esse limite

existe e que são franjas/coroas intermédias (às duas zonas). Como se a cidade fosse uma manta imensa de retalhos, uns melhor remendados que outros, onde as franjas, que actualmente surgem como os extremos da manta, pudessem coser-se ainda a um novo tecido. Estas coroas situam-se temporalmente no século XIX e representam actualmente um espaço intermédio entre a urbe medieval e as áreas de expansão dos séculos XX e XXI. Estamos a falar de um período marcado pela primeira grande expansão fora dos limites físicos das muralhas, dum escala de transição para o século XX, dum sociedade com ânsias modernas, de cidade planeada e consolidada e, por vezes, de grandes *centros de identidade* das próprias cidades. Constituem zonas de oportunidade e intervenção no limite e de criação de um sistema de complementaridades entre os fragmentos da urbe – o desfasamento centro/periferia. A incompreensão de toda a fenomenologia urbana resulta da “ausência da necessária perspectiva de conjunto e de “complementaridade física e funcional entre uma e outra”, fundamentais para o equilibrado desenvolvimento”. (Domingues, 2006:12) Contribuir para a consciência da necessidade de ultrapassar este desfasamento e, utopicamente, para a dissolução do mesmo são os principais propósitos deste ensaio.

É a partir desta perspectiva que, no território deste exercício, **3 (TRÊS) FRANJAS DE CIDADE** são percorridas e introduzidas como conceitos da mesma. Atravessamos o **centro**, tentando tocar em toda a sua ampla concepção, depois a infinita **periferia** e por fim, mas fisicamente numa posição intermédia, a **franja**. *Auréola* imediata ao centro que nos leva à periferia...que forma fisicamente cidade mas também fluxos e vivências.

3 (TRÊS) CIDADES DE FRANJAS é o estudo de três cidades médias portuguesas – **Coimbra, Braga e Setúbal** – em duas viagens no

tempo. A primeira consiste num retorno ao século XIX, uma descrição factual das intervenções oitocentistas, colocando-me num papel de historiadora-arquitecta; a segunda consiste numa visão de cidadã-arquitecta, numa espécie de roteiro, num tempo futuro não determinado, onde o transeunte (eu), passo a passo, vai percorrendo, questionando e intervindo na nossa cidade de todos os dias. A transição entre a realidade urbana e a imaginária é feita através de uma frase de Italo Calvino em *Cidades Invisíveis*, preparando o leitor para essa alteração de discurso e introduzindo-o na cidade imaginada, ainda que sobre o território real.

É assim, vagueando pelas cidades e usando uma série de imagens que a intenção passa por discorrer sobre o desenho da cidade, com a esperança que um dia a cidade se veja como um todo, agora com franjas que se relacionam e inter-comunicam através dos seus limites, usos e, acima de tudo, consoante o processo evolutivo da cidade.

Não é a história dos factos urbanos que se entende pela observação, mas sim os dados observados para melhor compreender aquilo que a história fixou. É fazer da história um instrumento de intervenção e da própria cidade um objecto de pensar e maturar.

Este ensaio é resultado de sequências entre o exercício mental, um trabalho de análise e interpretação no âmbito do projecto *História e análise formal na definição do conceito de intervenção em contexto urbano histórico*², algumas viagens pelas cidades estudadas e uma árdua pesquisa em livros e arquivos municipais em redor de informação escrita e cartografada sobre o século XIX em Portugal. Quatro exercícios que

² Projecto de investigação financiado pelo Instituto de Investigação Interdisciplinar da Universidade de Coimbra. A equipa deste projecto é coordenada pelo Prof. Doutor Walter Rossa e constituída pelos doutorandos Adelino Gonçalves e Luísa Trindade (docente do Instituto de História de Arte da Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra), pela mestranda Sandra Pinto e pelas alunas finalistas do dARQ, Joana Fonseca e Helena Sá Marques.

respondem à procura de questões nunca abordadas ao longo dos cinco anos e que acabam por correr em paralelo assentando em críticas diferentes, mas sobretudo culminando na oportunidade de colocar a teoria à prova e em prática no âmbito do 1º SIRUM (Seminário Internacional de Reabilitação Urbana do Mindelo – Cabo Verde) ...



3 (TRÊS) FRANJAS DE CIDADE



Composite

[...] *la imagen de la ciudad* [...] *contrasta con la dinámica expansiva real de las ciudades, razón por la que esa imagen se circunscribe a la parte más importante, representativa y permanente. El centro se expresa así como la perpetuación de la forma de la ciudad a través de su imagen.*

Francisco de Gracia, *Construir en lo construido*, p. 57

centro

Será esta a interpretação mais clara do *centro histórico* como lugar pertencente à contemporaneidade? Questionemos, desde já, a primeira parte da frase:

Será mesmo a *imagem da cidade* que contrasta com a expansão real da mesma? Ou é a identidade e a compacidade da forma urbana do centro que contrasta com a identidade e a explosão da cidade do último século?

Como ponto de defesa militar, intersecção com rotas senhoriais e proximidade a rios e à costa, aquilo a que hoje chamam *centro histórico* - como assentamento urbano - representou, aquando da sua origem, a melhor estratégia para estas questões. Moldada pela delimitação das muralhas como fronteira defensiva e espiritual de significado, a cidade originária medieval albergava uma hibridez natural, marcada pela mistura e relação próxima entre as diversas funções urbanas. O sentido de urbanidade implicava densidade, segurança, agregação, união e defesa em relação ao exterior. Daí advém a uniformização na forma das cidades com formação de muralhas, de maneira a fecharem-se e a protegerem

a si, à sua gente e à sua cidade. A cidade era o *foco* geográfico e humano, um palco de intersecções de caminhos e gentes que acabou por desaparecer. Nenhuma cidade nasceu ou evoluiu num vazio. Cada cidade foi, e permanece como resultado de um longo processo histórico e cultural, de uma determinada performance, transpondo uma memória sócio-cultural em *pedra e argamassa*. Definida por um tecido orgânico e limitado, esta urbe era caracterizada por uma trama homogênea e contínua tanto a nível espacial como funcional. O fabrico e a venda de produtos era traduzido em construções multifuncionais, os equipamentos administrativos, senhoriais e religiosos funcionavam como princípios agregadores e centralizadores da cidadela e a grande praça e o mercado como pontos de cruzamento das classes. Pontualmente, pôde existir alguma segregação racial ou cultural, as zonas de judiarias e mourarias que, muitas vezes, constituíam não apenas uma rua, mas sim um conjunto bastante integrado no tecido urbano e de verdadeira importância económica para a cidade. Esta cidade ilustra-se, intuitivamente, como um lugar marcado pela *ordem urbana* consolidada e pela imagem de compacidade, densidade e diferenciação clara em relação à paisagem periférica rural, pontuada por igrejas e conventos ou pequenos arrabaldes.

Com o desaparecimento das muralhas e graças à revolução industrial, e conseqüente afastamento da indústria para as periferias através dos primeiros meios de transporte público, novas ideias de expansão são tomadas, agora para um espaço não delimitado, conduzindo à multiplicação de outro tipo de aglomerados fora dos centros das cidades. Não esquecendo que as periferias sempre foram fundamentais para a vivência urbana, numa primeira instância assistindo a expansões agarradas e integradas aos núcleos centrais, mas que logo depois se demonstraram propensas para um futuro indefinido e infinito...pela primeira vez existe

uma tendência das periferias “a consubstanciar-se como superiores em escala e dinâmica em relação à cidade consolidada” (Rossa, 2006:2), questionando-se sobre a distinção entre o que é cidade e o que é fora dela: se o centro continuou a ser valorizado por todo o seu dinamismo, pérolas para especuladores imobiliários, paralelamente, com as novas exigências da sociedade industrial e conseqüente crescimento urbano, os conceitos de centro e periferia são postos em causa.

Exigências como a mobilidade eram claramente intentos para o desenvolvimento desta nova cidade. Só fazia sentido falar em distanciamento e segregação de funções se houvesse a possibilidade de conexão através de um sistema viário e de transportes eficaz, visão por vezes difícil, dado os terrenos difíceis e a malha apertada que caracterizam os centros primitivos. Também exigências como a necessidade espacial, boas condições residenciais e o uso do automóvel, conduziram à diminuição do domínio de sedução e importância do centro em partido da periferia.

O resultado é um processo de decomposição espacial da cidade e dispersão de equipamentos, em paralelo com um declínio e degradação física e social do centro. O automóvel vai esventrando-a, os edifícios envelhecem sozinhos ou são ocupados por *city users* (grupos sociais temporários) e/ou por sociedades menores. Este local deixa de ser o espaço híbrido e de convívio, deixa de ser aquilo que já foi outrora e o seu nome deixa de fazer sentido...

E remete então para a reflexão sobre a segunda parte da frase:

Será mesmo o centro a parte mais importante, representativa e permanente da cidade, garantindo-lhe o papel de *imagem da cidade*? E de que forma se perpetua a *imagem* de uma cidade?

Com a perda de centralidade política, administrativa e económica por parte do centro primitivo, surgem *novos centros* ou *centralidades periféricas* que respondem, por um lado, às exigências sociais, por outro, a novas lógicas de localização de actividades, tanto públicas como privadas, bem como a um novo estilo de vida. Estou a falar, por exemplo, de novos centros potenciados pela inserção de novos equipamentos, como o Bairro da Solúm, em Coimbra, que representa, hoje em dia, o principal centro da cidade. Lugar gerado pelo estádio municipal e por um centro comercial, que deram origem à construção de uma série de edifícios de habitação colectiva de razoável qualidade, onde os seus habitantes usufruem do espaço público de relativa dimensão e de uma série de outros equipamentos.

É certo que “o centro antigo perdeu o monopólio da centralidade mas continua a acumular um riquíssimo capital simbólico e material em tudo aquilo que se tornou “património””. (Domingues, 2005b:1) Desde a constatação desta realidade, a História passou a funcionar não só como *cartão de identidade*, mas também como fonte de prestígio de determinada cidade. Aliada a esta ideia remete-se uma outra relacionada com a necessidade cultural de querer ter, a todo o custo, uma referência de centralidade identitária que, muitas vezes, se relaciona principalmente com questões de exploração turística.

É com a apreensão dos conceitos de “*core*” e “*cluster*” (Sola-Morales, 2003:49), nos anos 50 do século XX – o primeiro como o núcleo intrínseco, o órgão vital do seu modo de ser, e o segundo como a noção de sociedade, ou seja, conjunto de pessoas que cruzam ideias e fluxos numa convivência que dá sentido ao indivíduo como parte integrante de um grupo – que se percebeu que, na ausência deste núcleo

como centro gerador de dinâmica urbana, a cidade perderia força, identidade e segurança, e que cada geração de cidadãos tem o direito de o utilizar e a obrigação de o transmitir ao futuro.

Apesar dos esforços europeus na década de 1970 de controlo do crescimento da cidade (Aguiar, 2002:93) – com o desejo de restituição do centro como coração da cidade, com a sua reactivação e reapropriação, com a modernização de actividades centrais e inserção de *contentores de actividades* de âmbito comercial, cultural, educativo, revitalizando funções e edifícios em perda – rapidamente a população mais sensível à claustrofobia dos engarrafamentos e das dificuldades de circulação, assim como às más condições ambientais e ao aumento de custo de vida citadino, viu-se tentada à mudança de residência. Devido à falta de polivalência e satisfação na procura diversificada, à ausência de conjugação de diferentes escalas e tipologias e de adaptação de horários de funcionamento adequados à presente sociedade, perder habitantes passou a ser uma condição dos centros das grandes cidades e a consequente ampliação das respectivas áreas metropolitanas. Inevitavelmente o antigo centro esvazia-se de gente e conteúdo, toma o trauma pela dupla perda e a crise da própria cidade, e vai assistindo à sua *dissecação*...

Assim, os intervenientes nestas questões procuram dar aos centros antigos uma imagem romântica e pitoresca, um cenário de postal, que se expressa através de uma arquitectura civil modesta, pontuada por igrejas imponentes e carregadas de história, ou seja, criam uma ficção medieval em redor da contemporaneidade. Tal como Paulo Varela Gomes refere, os centros antigos tendem “a parecer iguais em toda a parte, como uma espécie de aeroportos do tempo, lugares de ejeção para um passado recomposto e servido frio. Em conjunto, são um grande parque temático da história e da cultura, mais próprio da indústria do entretenimento do

que da cidade moderna”. Paulo Varela Gomes *in* (Milheiro, 2002:17)

É esta a estratégia *inteligente* adoptada para *dar rendimento aos centros históricos*. Ao lugar, à partida condenado ao abandono pela inadaptação às exigências contemporâneas e a novos usos, pelo aumento de insegurança e proliferação de actividades marginais, é-lhe reservado o papel de museu, contendor da cultura histórica e do prazer turístico. Assim que a centralidade geográfica destas zonas perdeu sentido, a centralidade cultural veio responder à ânsia da sociedade nostálgica.

É o mundo das coisas palpáveis que entra no domínio sensitivo do ser humano. No seu pensamento quotidiano não existem abstrações como átomos e moléculas, mas sim casotas e monumentos, flores e florestas, insectos e homens, água e terra. São estes os instrumentos de diálogo com o mundo, são estas as coisas que conhecemos e reconhecemos de um determinado lugar. É também por essa razão que um dos principais objectivos da conservação do património e dos centros medievais é a salvaguarda da *identidade* e da materialidade da ambiência desse lugar, como se essas ruas estreitas de um colorido casario e igrejas imponentes constituíssem o último reduto de uma identidade perdida nos espaços periféricos de qualquer condomínio suburbano. Mas esta questão poder-se-á tornar, para alguns, alvo de certa frustração. Porque se é de relativa facilidade a congelação de um ou outro edifício, dificilmente podemos congelar a cidade no seu todo, por mais *patrimonializada* que essa se possa encontrar. Os carros, os sinais de trânsito, as pessoas, as roupas das pessoas, tudo isto é incongelável...e caso algo dê sinais do contrário, tornar-se-á ridículo. Ao vir da periferia e ao entrar no centro primitivo o meu automóvel transformar-se-á num carro puxado a cavalos?

Às origens das diversas cidades estavam associadas sociedades passadas muito heterogéneas, tanto política como socialmente, o que se

traduziam numa forte diferenciação na arquitectura e, por conseguinte, nas cidades. Cidades essas que ainda continuam a reflectir o nosso ambiente humano e os nossos valores, bem como a expressar a tensão existente entre espaço e tempo.

Por comparação, a sociedade contemporânea é muito menos diferenciada culturalmente, o que pode explicar uma arquitectura e urbanismo de hoje claramente homogeneizados.

A questão reside então, desde há muito tempo, em perceber como podemos intervir nelas sem as desvirtuar. Como torná-las patrimónios activos da actual condição urbana? Por aí passa o desafio do arquitecto, tentar perceber o que realmente é importante e fundamental para que se mantenha a identidade da cidade, sem que essa se desligue da evolução da sociedade e da própria cidade. Cabe então ao arquitecto, à sua relação com a sociedade e com outros intervenientes interdisciplinares, perceber o que determinada cidade precisa para *sustentar* a sua identidade actualmente estilhaçada, o seu genoma...

Uma obra de arquitectura sempre foi considerada como algo detentor de uma identidade própria, caracterizada de forma singular e não reproduzível; excepto na passagem pela arquitectura primitiva, onde as construções eram concebidas como objectos de importância funcional e reprodutiva. Assim acontece com os seus contextos formados por si mesmas...

A intervenção deveria ser sempre uma operação de transformação comprometendo tanto a consciência da história como a contemporaneidade do arquitecto e do próprio projecto. Admitimos a necessidade de reconhecimento entre a cultura da memória e da contemporaneidade, num equilíbrio há muito enunciado pela célebre fórmula de Kandinsky “amanhã = ontem + hoje”, onde o ontem é a memória e o hoje a

contemporaneidade. Daí o equívoco de se falar em novo e velho. O edificado tem uma complexa relação com o tempo, no entanto o que resistiu até hoje é o actual útil e contemporâneo, permitindo recuar no tempo para seguir em frente.

Outro equívoco é encarar a demolição como única hipótese para solucionar problemas. Pelo contrário, pensar e repensar, usar e voltar a usar, executando um *up to date*, fazem com que a intervenção no tempo ofereça um espectáculo de possibilidades e caracteres híbridos.

Há que perceber que “um centro, um bairro histórico, se salva não só desde dentro, mas sobretudo desde fora, a partir do resto da cidade [...] o centro começa por defender-se através da periferia” (Portas, 1993:291), logo a reabilitação dos centros depende directamente de escalas muito amplas de actuação, dependendo mesmo da necessidade de reurbanização da periferia. Afinal, deveriam ser os espaços da cidade onde as pessoas se sentissem bem os primeiros a serem protegidos. Há que investir na reestruturação da *cidade toda* no sentido de esbater a dicotomia desconfortável de cidade velha e cidade subúrbio. É também através de um percurso paralelo entre a hiper-ocupação do território e um pensamento horizontal contemporâneo, que a cidade deixa de ser o ponto central da vivência humana.

Numa cidade, em vez de se requalificar o centro para o distinguir ainda mais das periferias, dever-se-ia requalificar o centro enquanto *sistema* que pode integrar as periferias. Os centros consolidados deveriam assumir um papel decisivo na gestão das várias expectativas e desordens que o rodeiam, como uma espécie de contágio benéfico ao resto da cidade. Tal como foi discutido no debate “Porto 2001: regresso À Baixa”, esta estratégia de contaminação urbana pode ser refutada através da sua inversão. Há duas metodologias a reflectir: se, por um lado, há uma

visão *revolucionária* que prevê uma transformação mais endógena e exclusiva de determinada cidade (de dentro para fora do tecido construído), por outro, há uma outra que acredita na transformação da cidade pela via *reformista* e processual (de fora para dentro). Ao reflectir sobre estes dois pontos de vista, vejo que, à escala urbana, a referida contaminação é utópica... a reestruturação da cidade e o urbanismo fazem-se com o tempo, não são instantâneos, lidam com a incerteza do amanhã, constituem um eixo de abordagem repleto de complexidade variada e possibilitam (ou exigem mesmo) uma ampla relação interdisciplinar, sem que nenhuma das disciplinas esgote o tema... e ocorre-nos mais uma metodologia: e porque não definir uma estratégia onde essa contaminação se propagaria a partir do *limite* entre *fora e dentro* do tecido construído? Para além do raio de contaminação ser *menor*, mas igualmente tão abrangente, tratar-se-ia também da ligação/amarração entre *fora e dentro* do tecido construído, reavendo-se uma só cidade...

Assim, o homem tornar-se-ia cidadão, a cidade voltaria a ser uma força centralizadora e estas duas personagens relacionar-se-iam através de pensamento vertical, onde a cidade representaria o protagonista.

É aqui que a história assume o seu papel... como instrumento de projecto, quer como diagnóstico do contexto, quer para a definição de estratégias e metodologias de intervenção. Quando assistimos a transformações nos núcleos históricos, o que nos deve preocupar não é manter a repleta autenticidade estilística de cada pormenor do passado. É, sim, questionar os seus pontos verdadeiramente fundamentais em benefício do discurso da cidade e do seu centro consolidado numa perspectiva de contemporaneidade, como a sua escala humana, a sua relação com o espaço público e com os interiores de quarteirões, o seu valor próprio no conjunto, o seu intimismo e vivência urbana, factores

que acabam por ir buscar igualmente o *novo*. Para além disso, muitas vezes, mais importante do que encontrar a cor ou material mais adequado de determinada casa do centro, é perguntar – o que é aqui uma casa? É neste contexto que muitas vezes o papel do arquitecto passa de “saber desenhar para saber perguntar”¹. Saber questionar – qual é o contexto em que a casa está inserida? Em que medida esta casa vai alterar os hábitos da vida das pessoas? E a imagem do lugar? Todo o projecto depende da complexidade destas perguntas! Remetendo agora para uma intervenção mais alargada num centro antigo, por exemplo, com um instrumento de planeamento urbano, as questões têm também outra escala. Há que perceber os padrões sócio-culturais das pessoas que lá moram, o meio como as pessoas se deslocam para o respectivo local de trabalho, a maneira como usufruem as casas e os espaços públicos, se participam nos eventos sociais da zona e se esses se dirigem para os moradores... Raramente, ou mesmo nunca, os instrumentos existentes se debruçam sobre estas questões, formando uma certa homogeneidade dos planos ao não se relacionarem propriamente com o local específico. Como tal, daí depreendemos que os espaços públicos são para as cidades, o que as artérias representam para o corpo, recebendo o sangue pulsado pelo coração; eles dão expressão à vida da cidade, permitindo movimento ou repouso, constantemente mudando o carácter de acordo com a presença do dia ou da noite, espaços por excelência onde se encontram pessoas locais ou transeuntes, por mero acaso ou encontro. A vida *entre casas* toma forma de actividade humana nesses espaços. Esta vida pública é um processo, ao qual, desde o início, tem juntado intensidade no espaço

¹ Ideia decorrente de algumas provocações feitas por Paulo Peixoto no âmbito de uma aula de *Mestrado em engenharia e arquitectura: reabilitação do espaço construído*, 14 de Janeiro de 2006, Coimbra.

e no tempo.

Remetendo assim para um sistema metodológico para qualquer tipo de intervenção, em centros antigos ou não, eu diria que esta seria a sua primeira etapa, o contexto, ou seja, o diagnóstico histórico, físico e social, a análise que estabelece o porquê da necessidade de determinada construção; a segunda fase consistiria na definição do conceito, ou seja, a partir do contexto percebo as premissas fulcrais da intervenção, as soluções conceptuais desse problema e a forma de as integrar; e finalmente, a última etapa passaria por definir o conteúdo, as regras, os programas.

Por outro lado, tal como exemplifiquei acima, quando esta intervenção tem uma escala mais alargada, tudo isto se torna muito mais complexo. Se, ao intervir num determinado centro histórico, tivermos em consideração a sua população envelhecida, e procedermos a um forte investimento em equipamentos e condições direccionadas para esse tipo de população, o que fazer, posteriormente, caso a sua população mude? Assim, há que ter uma concepção mais vasta e, mais uma vez, interdisciplinar. A estratégia passa pela implementação de usos no centro da cidade que, temporariamente, chamam pessoas e criam dinâmicas específicas podendo, a partir daí, introduzir novas funções nos mesmos edifícios e atrair outras pessoas, outras vivências.

O período de desertificação dos centros antigos não será então uma boa oportunidade para reabilitar e melhorar a cidade? Como refere Pier Luigi Cervellati, “Mentre venti anni fa la pensavo in maniera diversa, ritenendo che dovessero essere ri-abitati molti centri storici, oggi rimango ancora dell’idea che debbano continuare ad essere abitati, ma senza più fare delle battaglie.” (Cervellati, 1997: 61)

Assim, o que garante o sucesso, ao pensar num planeamento a longo prazo, são os espaços detentores de multifuncionalidade e

flexibilidade. Aliás é este um dos graves problemas dos centros de hoje, a sua inflexibilidade em relação a horários e usos. É uma fracção de cidade profundamente adormecida durante a noite e que, paulatinamente, vai acordando pela manhã, pronta para o frenesim de um pedaço de cidade muito desejado ... fazendo lembrar a cidade de Clarice, nas *Cidades Invisíveis* de Ítalo Calvino, que suporta épocas de memória e esquecimento sucessivas. Episodicamente, decai e levanta-se, indo do sórdido ao esplendor e recaindo novamente no sórdido. As mutações do centro tornam-se algo impossível de controlar pelo arquitecto. Porque se fizermos tudo para responder exaustivamente a todas as ânsias daquele momento e gente, no final do projecto tudo terá de ser revisto... e assim sucessivamente, porque a cidade é mutante, o cidadão igualmente e ambos altamente reactivos às intervenções. Algo que o ultrapassa e que se torna ingrato perante aquela que é a nossa formação, o hábito, o desejo e vício de desenhar e controlar tudo...

É esse o centro que todos queremos, um lugar de criatividade e progresso, capaz de receber e integrar, assim como, garantir bens culturais. Será sempre o centro a polarizar a inovação, a cultura e o progresso social. E serão estas as componentes que sempre irão cativar as pessoas para os centros. Afinal é isso que deles esperamos!





Composite

[...] a cidade [...] não apresenta uma estabilidade nem um modelo claro de actuação a nível de planeamento urbanístico; não existe uma prática contínua; o que leva a que muitos dos projectos apresentados ao longo dos anos se tenham sobreposto uns aos outros sem uma continuidade lógica. [...] O que irá acontecer quando as periferias estiverem saturadas? Voltar-se-á para a ocupação da Baixa?

SC, Habitar e requalificar a cidade, p. 40

periferia

Face ao nosso actual território, realidade urbana que dificilmente se vê como cidade, é o próprio conjunto de denominações que explicam a invalidade da questão colocada acima: extensiva, descontínua e difusa, ou ainda, ilimitada, indeterminada, infinita... Tratando-a como cidade, entendemos que as periferias são insaturáveis e intermináveis; afinal esse é o seu próprio carácter/identidade, a cidade que acontece, foi assim que a baptizaram e foi sempre este o caminho que ela seguiu.

As mudanças e diferenças dos nossos territórios ditos urbanos resultantes da explosão dos últimos trinta anos, e cuja extensão e características não se podem explicar simplesmente, nem pela evolução demográfica, nem pela avidez imobiliária e nem pelo carácter inoperativo dos instrumentos de planeamento.

As discontinuidades dos contornos e os próprios fluxos já se encontram numa fase avançada e complexa do processo histórico. Os centros originais, mesmo alargados numa primeira fase, já não poderão conter, no seu perímetro, a série de impulsos que movem a sociedade e a urbanística contemporânea. Se numa primeira fase, a expansão para além dos antigos limites ocorreu no século XIX, aquando da revolução

industrial, num território claramente rural; logo depois houve uma outra, no século XX, predominantemente *terciária* que, apesar da permanência do modelo monocêntrico da cidade, dá indícios de deslocação colectiva e individual para fora. É na presente fase que assenta a extensão pelo território para os mais diversos fins, e a multiplicação de centralidades através de grandes equipamentos como centros comerciais, parques temáticos, *campus* universitários e desportivos. Só a área metropolitana do Porto tem cerca de uma dúzia de centros comerciais e no ano 2005 estava prevista a construção de mais quinze no território português.

Sempre foi atribuída uma importância especial às actividades do comércio a retalho como componente essencial da vivência urbana e de requalificação dos centros, conferindo-lhes um carácter adequado e eficaz para estas trocas, bem como agradável para todos aqueles que os utilizam. No entanto, parece que o consumidor troca tudo isto por ligações rápidas, estacionamento gratuito e fácil, compactação das mais diversas lojas, para abastecimento doméstico e satisfação do consumo individual, num só volume coberto (tipo *caixote*). Se inicialmente os centros comerciais eram de relativa dimensão, normalmente inseridos na malha urbana, a partir da segunda metade dos anos 80, com a abertura do centro comercial das Amoreiras, os centros comerciais ganham outra escala, a nível regional, progredindo indeterminadamente até hoje, resultando, mais do que numa actividade necessária de compra, num acto de lazer e passeio durante o fim-de-semana. Dado à própria morfologia, a ausência de centro traduz à população periférica uma falta de referências... o centro comercial passa a adquirir o papel da rua ou praça da *cidade canónica*, simboliza um ponto de encontro e um espaço de colectividade.

Se é neste estádio em que o nosso território se está a consolidar,

quando é que passará para outra fase? E que fase será essa? Poderá não existir face à estagnação do crescimento demográfico e económico, assim como pelo *ganho de consciência* dos problemas que a hiper-expansão acarreta...mas caso aconteça, certamente não passará pela saturação das periferias.

É realmente a revolução industrial que despoleta uma série de acontecimentos – a expansão dos limites físicos da cidade, o aparecimento e afastamento da indústria, o aparecimento dos primeiros transportes públicos ligados à indústria, o leque de novas invenções e tecnologia – que claramente alterou os paradigmas gerais de cidade e, posteriormente, com o aparecimento do transporte privado, possibilitou a mobilização de verdadeiros elementos de actividades urbanas.

Os indícios de fragmentação da cidade dão-se precisamente aquando da multiplicação de zonas industriais segregadas (e consequentes estratégias urbanistas do mesmo século como cidades-jardim e cidades-lineares), fora dos centros urbanos, não permitindo assim uma desestruturação do tecido antigo. A indústria transformara-se no principal catalisador dos movimentos urbanos e sociais segregadores. Se as cidades, na altura, não se sentiam minimamente preparadas para esta revolução funcional e morfológica, muito menos preparadas estavam em relação à evasão de população, face à oferta de emprego nessas zonas, e à consequente necessidade de os albergar.

Mesmo assim, dada a insipiência dos meios de circulação desta primeira fase, as urbes industriais caracterizavam-se por uma forma compacta, onde todos os elementos que a compunham como actividades produtivas, armazéns e a sua população, entre outros, se aglomeravam em continuidade. Apesar da sua predisposição à expansão infinita, esta primeira malha industrial tinha delimitações precisas e diferenciava-se

da envolvente rural.

É então com o Movimento Moderno que é encontrada a *verdadeira arquitectura*, procurada desde sempre por esta sociedade emergente, uma arquitectura capaz de representar as ideias desta população e responder aos problemas de higiene e falta de condignidade da habitação, resultante do surto de crescimento populacional. Só através de uma mentalidade e intervenção de cariz vanguardista e radical, esta cidade respiraria a sua força. O seu urbanismo assentava em modelos de monofuncionalidade, *zoning*, mobilidade e segregação de funções, através de um sistema concreto de infraestruturas e transportes, premissas que irão contaminar e marcar o território não urbano para sempre. Mas o prolongamento do regime ditatorial, em Portugal, desfasou o desenvolvimento urbano do nosso território em relação ao europeu. Só na segunda metade do século XX, Lisboa se viu com uma periferia moderna, a par de outras cidades europeias, com as intervenções dos Olivais e Chelas, as quais introduziram, pela primeira vez no nosso país, as premissas funcionalistas.

Contudo, hoje em dia, para além das lógicas estratificadas do espaço público modernista - relação avenida/passeio/jardim - há, e cada vez mais, uma preocupação em recuperar os antigos conceitos relacionados com o espaço público, no intuito de criar relações entre o edifício, o seu contexto exterior e os edifícios envolventes.

No entanto, a radicalidade modernista acabou por chegar até nós mais do ponto de vista arquitectónico do que urbanístico e caracterizada por intervenções, quer periféricas quer centrais, encaradas como *ilhas de modernidade*. Este movimento inverteu toda a lógica de planeamento. Ao contrário de uma estratégia de traçados reguladores da cidade futura, desenhavam os eixos como servidores dos edifícios. Como se o edificado

fosse um objecto capaz de permanecer, ordenando e desenhando a cidade.

Hoje em dia o pensamento deve ser exactamente o oposto, devemos desenhar cidade sem desenhar edifícios. A chave está em primeiro fazer o que Nuno Portas chama de *desenho de chão* (infraestruturas) que acabam por definir/regular os *condensadores de actividades* (edifícios) e, “ao mesmo tempo, proteger e valorizar recursos ambientais e paisagísticos que convivem no novo território situado fora da cidade “velha””. (Domingues, 2006: 22)

Se, em muitos casos, as periferias das cidades começaram por se traduzir em áreas residenciais para operários e de seguida em cidades dormitório e monofuncionais, nos últimos anos começaram a ter uma quase absoluta autonomia em relação à restante cidade. Logo, a partir do momento em que a avaliação da condição periférica de determinado lugar deixa de fazer sentido, é porque ele se tornou central.

Em suma, podemos dizer que o modelo de cidade antiga monocêntrica, tirando partido da sua compacidade - a nível físico, funcional e económico - vive agora numa relação dinâmica com outro, em que as infraestruturas concedem outro tipo de ordem extensiva, não invalidando a anterior, mas gerindo outra escala territorial, apoiada em grandes novos programas de consumo e formando assim um tipo de conurbação. A *cidade ponto* dá lugar ao *urbano superfície*, em vez da *ilha* vê-se agora um *arquipélago*, em vez da *estrela* uma *nublosa*, uma lógica de dispersão de centralidades que não coincide com aquilo que o antigo centro ainda pode oferecer¹.

Para que este tipo de território possa resultar é necessário alertar

¹ Ideia decorrente da conferência de Nuno Portas no âmbito do 1º SIRUM, *A construção de políticas urbanas para cidades insulares*, 9 de Agosto de 2006, Mindelo – Cabo Verde.

a participação responsável, a população e os promotores, para que percebam que esta superfície exige uma *grelha* capaz de a suportar.

Assim, não se deve pensar neste território como uma malha difusa e de baixa densidade, onde a habitação é o seu principal agente. Pelo contrário, este modelo pode e deve incluir modos de dispersão e aglomeração, multifuncionalidade, equipamentos de consumo colectivo, propícios à sua inserção devido ao grande espaço complementar exigido neste tipo de construção, e viabilizar relações de proximidade com as áreas centrais. Mas até hoje, os agentes condutores desta cidade ainda não conseguiram medir estes componentes de maneira a tornar a periferia num modelo incólume e inteligente ao crescimento e evolução, em conformidade com a cidade herdada.

Por aqui passa o grande problema das periferias: essencialmente pela falta de consciência de que “as instâncias centrais que decidem programas e projectos sectoriais de infraestrutura, equipamentos, transportes e ambiente, por lógicas próprias ou a pedido, não contribuirão para a reorganização dos territórios se não participarem activamente com os poderes locais na formação de estratégias comuns”. (Portas, 2003:20) Apesar do carácter policêntrico deste novo modelo, há que perceber que o sistema deve ser equilibrado, onde a distribuição dos programas não pode responder ao pedido de todas as funções para qualquer aglomerado, mas sim distribuí-los de forma coerente com o todo: um hospital pode corresponder, noutro aglomerado, a uma escola superior.

Se algumas das periferias partilham estas dinâmicas recentes, como pólos e eixos atractivos de concentração, o restante território é maioritariamente residencial, genericamente subinfraestruturado, por vezes muito marcado pela urbanização difusa e degradação, tanto a nível físico como social (ocasionalmente, devido a ocupações clandestinas).

Outros são caracterizados pela multiplicação de escolhas, tipologias de habitação e condomínios de grande dimensão, ligados às novas acessibilidades e a valores ambientais definidos por novos estilos de vida da sociedade contemporânea. Os espaços não construídos não são nem espaços verdes e públicos (como no meio urbano), nem livres (como no meio rural), mas sim algo híbrido, para o qual é necessário encontrar ainda uma lógica. Contudo, neste tipo de ocupação dispersa, existem outros vazios de construção que constituem manchas formadas por fracções de campos, montes e vales. Estes retalhos não podem ser encarados como quaisquer interstícios de ocupação no território pois contêm qualidades e potencialidades naturais e culturais, devendo ser interpretados segundo este contexto de descontinuidade formal.

Enquanto que o centro é usualmente visto com a preocupação da conservação da sua identidade, do seu genoma, a periferia é vista como a “cidade-outra [...] nascida sem código genético identificável” (Portas, 2003:20) ... “Liberated from the captivity of center, from the straitjacket of identity. [...] It is the city without history”. (Koolhaas, 1998:1249 e 1250)

No entanto se tentarmos descrever uma *espécie* deste complexo modelo urbanístico, poderíamos dizer que a mais flagrante seria uma visão canónica de uma estrada nacional.

Agarradas a estas, as pequenas indústrias e empresas assemelham-se a uma espécie de carne adiposa apoiadas na própria espinha. O comércio e os serviços, seguindo também a lógica da *estrada* e principalmente ligados à venda de automóveis, mobiliário e iluminação, partilham edifícios, seja com a habitação ou com as indústrias. As moradias são *decoradas* com bandeiras clubistas e chafarizes que lembram as mais diversas formas...as vendedoras de melões e cerejas à beira da

estrada esperam que os condutores, a 50 km/h, parem e usufruam uma imagem de *edifícios-montra* de má qualidade, uma espécie de estrada de Las Vegas onde os *neons* dos casinos são substituídos quer por placares suburbanos quer pela roupa a secar nas varandas.

O automóvel está para o cidadão periférico assim como as pernas para o cidadão urbano... estes últimos vão, passo a passo, atravessando por espaços múltiplos de escalas, atravessam vielas, praças, tropeçam em escadinhas, contemplam um monumento, outro, acenam à vizinha, sorriem para a criança que passa e vão direccionados a um lugar; os outros, sempre protegidos pelas suas carapaças móveis e atingidos pela velocidade, ligam o ar condicionado, ensurdecem com as informações via rádio, atendem o telemóvel, penteiam o cabelo... a percepção do exterior é determinada pelo tamanho da janela do automóvel, o diálogo com a envolvente não existe assim como a diferença entre elas. Daí a pergunta constante dos mais novos que não sabem ler as placas – Já chegámos? Onde estamos? Ainda falta muito?

Para além do automóvel, esta sociedade encara a moradia como qualquer outro bem móvel. Trocar de casa, por questões de melhor localização (em relação ao emprego ou interface nodal de transporte), mudança de referentes profissionais (mudança de emprego ou escola de um dos moradores) ou satisfação de novas necessidades (aumento do agregado familiar ou qualidade de vida), tem-se tornado mais frequente, o que desencadeia uma instabilidade física e social cada vez mais repetitiva.

Ao contrário do que Frank Loyd Wright sonhava com a *Broadacre City*, o processo de incorporação do novo padrão desta sociedade veloz nunca foi controlado, muito menos em termos de mobilidade e arquitectura. “Enquanto não aparecerem os “aerotores” que Wright imaginava – uma

espécie de helicóptero mais prático –, estamos condenados a usar as ruas e as estradas”. (Figueira, 2005:52) A sociedade automóvel-dependente, geralmente de classe média, média alta, marcou claramente o sucesso das habitações de baixa densidade, espalhadas por um território muito fragmentado, resultando numa paisagem de casas dispersas. A grande dispersão dos assentamentos é um dos principais pontos fracos deste território, revelando custos acrescidos de infraestruturaração, distribuição de serviços públicos locais, que resultam em graves deficiências no saneamento básico e na área da educação.

Esta é a rotina diária de milhares de pessoas das cidades médias portuguesas: casa – infantário – trabalho e vice-versa; o horário de saída de casa é exactamente às 8:00h e a chegada é também exactamente às 21:00h... não há tempo para muito mais...e assim os cinco dias vão-se repetindo indefinidamente, tal como estes padrões de cidade! Enquanto na *cidade muralhada* a relação espacial era determinada pela separação entre *estar dentro* e *estar fora* da cidade, na cidade industrial essa relação passava pela temporalidade, pela separação entre trabalho e não trabalho, mas ambas caracterizadas por uma relação estável. A cidade actual vive de outras formas da relação espaço-tempo, que se traduzem numa maior autogestão dessa relação e, para tal, o cidadão necessita de uma cidade eficaz e inteligente, traduzida em espaços de apropriação e passagem de conforto, satisfação e urbanidade, assim como meios de comunicação de qualidade e eficácia.

É então clara a necessidade de gerir e reorganizar os variados usos. Há que perceber que, ao considerar a possibilidade de compatibilidade entre a habitação e outras funções (pequenas empresas, indústrias de tecnologia *limpa*, actividades onde o transporte pesado não é exagerado, entre outros), a rotina e a sustentabilidade destas *cidades*

mosaico seria outra e os fluxos centro-periferia alcançariam uma relação mais harmónica, não caindo na tentação de reproduzir a mistura característica do centro antigo da cidade, bem como das características dos restantes eixos periféricos. Talvez a cidade de Wright ainda esteja para chegar...

Face à percepção de um dualismo urbanístico, deve-se entender que a sua dissolução não passa por ignorá-lo, mas sim pela integração e articulação dos modelos. Os agentes intervenientes não demonstraram eficácia quando, no início desta dispersão, nada fizeram à explosão ainda controlável. Consequentemente, no limite, o desdém praticado nestes mosaicos, não determinará o seu fim, mas antes significará a incapacidade de entender os ideais urbanos emergentes. É também devido a esta falta de prestígio da cidade emergente, que esta se constrói, muitas vezes, de forma tortuosa, sem consolidação necessária, que vive de uma comunidade imaginada (conurbações e regiões metropolitanas) por aqueles que, apercebendo-se dos contornos descontínuos e instáveis da cidade, tentam identificar novos termos de rede e governabilidade.

A ideia de que a regeneração da *cidade centro* seria a alternativa adequada às necessidades reais, não pode invalidar a igual ou maior necessidade de reestruturar e pensar a cidade expansiva, que “não é uma perversão da “outra” (qualquer que ela seja), mas sim uma outra forma de pensar o urbano e a sua forma [outros dirão caos], que terá os seus custos, eficiências e ineficiências, mas que, sobretudo, se existe é porque responde a um determinado contexto social”. (Domingues, 2006: 22) Assim, o esforço continuado de reurbanização dos territórios deve exigir mais das instituições centrais do que daquelas que anteriormente a permitiram: uma visão realista e orientadora, com capacidade em associar recursos de todo o tipo (públicos e não públicos) para viabilizar

intervenções regeneradoras e reestruturadoras, com efeitos de contaminação positiva, e não incentivar à construção, principal agente que dificulta a dissolução deste problema.

Será o aprofundamento da cidadania, articulado com a capacidade de *pensar cidade* do arquitecto (detentor da sua *mochila* cheia de contemporaneidade), a solução para essas duas dimensões do urbano, quaisquer que sejam as suas morfologias, funcionalidades e estados de dualidade urbana que constantemente se confrontam e destroem?

O papel do arquitecto passa por entender o futuro provável da cidade e não aquele que ele próprio mais anseia. E, só depois de entender as dinâmicas futuras, é que deve propor e intervir, inculcando a consciência da necessidade de um planeamento flexível e alargado no tempo, e não limitado lote a lote. A rigidez imposta pelos centros históricos não pode ser directamente transportada para uma cidade de contornos voláteis, sem referências e previsões temporais. Daí a necessidade de um plano mais amplo, flexível e inteligente, que assenta no traçado de espaços públicos, como cita Nuno Portas, “à moda do século XIX”, como linhas guias qualificadas de suporte às inúmeras funções que vão procurando as futuras construções caracterizadas por arquitecturas sedimentadas, surgindo com o tempo, com um objectivo evidente: criar um território contemporâneo mas de leitura clara.

Tal como acontecia nas cidades antigas, deve existir uma razão para construir, é fundamental que as cidades e respectivas arquitecturas estejam intrinsecamente relacionadas com a reflexão sociológica. Como tal, se a realidade da construção no nosso país peca por excesso relativamente ao número de habitantes: se construimos num lado, temos de destruir no outro... não faz sentido haver pressa em construir, muito menos em ocupar o país com centros urbanos igualmente distribuídos

pelo rectângulo português. A migração de população e consequente edificação no litoral desenvolve áreas metropolitanas consideráveis, com índices de população vulgares, naturalmente devidos à procura de oportunidades.

Com a explosão dessa dinâmica de migrações, na procura de uma vida qualificada, muitos prevêem uma inclinação para a globalização, reduzindo o mundo a uma monocultura, com uma língua comum por todo o lado, a mesma arquitectura e formas urbanas, o mesmo estilo de vida, as mesmas amostras de consumo, o mesmo modo de vestir e, por último, mas não menos importante, os mesmos interesses. O valor/interesse geral destes territórios, pelo qual esta tendência de globalização é conduzida, é o dinheiro e o proveito pessoal. Este ser humano pode ser encarado como um mundo vazio de significado.

Há uma questão que merece ser pensada: será que os arquitectos e urbanistas podem aspirar algo tão ambicioso como o que reflecte esta perda de significado na vida do ser humano, esta perda de humanidade? Entendamos que a cidade pode e deve ter inerente um novo conceito de urbanidade assente nos hábitos do século XXI, com *urbanidade alternativa* e identidade própria, como a *Edge City* de Joel Garreau, contradizendo um pouco o conceito de *Generic City*, de Koolhaas, que vê a falta de identidade e história como características inerentes a este novo tipo de urbe. Assim, há que dar identificação espiritual e empatia ao indivíduo em relação às cidades, mantendo-as coerentes, verdadeiramente urbanas e detentoras de competitividade, e deixar o restante território livre de fragmentação e microcosmos urbanos, marcado pela ruralidade, onde o cidadão pode, a qualquer momento, respirar o ar puro das florestas, usufruir das paisagens calmas do campo, sem recordar o stress do frenesim das semanas, meses e anos...

...(esta cidade, a periferia, será sempre transitória, a presença de algo que se move dependente de futuro irreversível, dos fluxos e dos desejos das pessoas!)



Composite

Nesta altura andamos a correr atrás dos problemas, onde há fogo nós vamos de bombeiro. Aquela capacidade desassombhada, em 1850, de fazer ensanches de quilómetros e que serviram para setenta ou cem anos, teve uma grande vantagem que foi a da antecipação dos elementos colectivos [...] a estratégia de avançar com as infraestruturas à frente, como se fez em Barcelona, Nova Iorque, nas Avenidas Novas ou na Avenida da Boavista, é a melhor, caso fosse possível.

Nuno Portas, *Prémio Sir Patrick Abercrombie UIA 2005*, p. 13

franja

Certamente, o tema sobre o desaparecimento das fronteiras da cidade não é novo. Mas é desta maneira que surgem as franjas a que nos referimos e a que damos bastante importância.

A forma da cidade distinguia-se das suas envolventes excluídas (ao longo da *história muralhada*) mas sem nunca menosprezá-las, com uma afinidade intrínseca, dando-lhes a importância devida pois, sem elas, a cidade não existiria. Castelos e cidades foram necessariamente rodeados por formas vectoriais de transmissão de energia (igrejas, conventos, mosteiros e arrabaldes), elementos que diferiam da estabilidade consciente, gerando uma relação entre os dois agentes. As cidades acabavam por adquirir formas de expressão defensivas...

A inclusão e a exclusão representavam o espelho de um vector de defesa e uma força sólida de ataque, respectivamente.

Com a posterior transformação dos princípios da cidade – a ausência da necessidade de defesa e a implementação dos limites territoriais europeus – as fronteiras da cidade, portas e muralhas foram desaparecendo. Assim, por detrás de razões funcionais e ideológicas (como a liberdade de movimentos) a queda dos limites davam lugar a

espaços abertos e verdes numa faixa em torno da cidade, permitindo a ligação e fusão, visual e física, de duas partes de um território (historicamente afastadas), de um modo livre e tranquilo... pelo menos, como princípio.

Dado o aparecimento desta nova situação, no início do século XIX o urbanismo foi fundado como disciplina, isto é, numa extinção gradual de limites e debaixo de um conjunto de transformações políticas, sociais e económicas, a cidade abandona os seus antigos padrões, vendo-se numa mudança incontestada de forma de cidade fortificada... a cidade evidencia-se como um modelo. Atacar as muralhas não é mais o objectivo destas áreas, passa sim por colher colectividade com inteligência, proporcionar correntes vectoriais e direccionar forças de crescimento. Estas áreas de uma nova expansão modificam a forma da cidade... não representam mais a envolvente mas sim a própria condutora de cidade e transformação, uma frente contínua de mudança representativa de um sistema direccional.

Presentemente, a partir da leitura da cidade como um todo, depreendemos que entre o centro e a periferia se estende uma zona intermédia, uma área consolidada de transição, que vimos denominando de franja.

São espaços que advêm precisamente das extensões do século XIX, espaços construídos sob o diagnóstico de uma cidade doente – congestionada pela migração da população ligada à indústria, com consequentes problemas de circulação, higiene habitacional e insalubridade da cidade em geral – e a percepção, bem clara, de que a cidade se preparava para um *boom* iminente de progresso e crescimento demográfico assente no aumento de velocidade deste período. Face a esta realidade, só um urbanismo eficaz, aplicado às várias escalas, poderia salvar as

nossas cidades.

Assim, no urbanismo oitocentista, duas tendências são abordadas para a dissolução destes problemas: a progressista e a culturalista. (Choay, 2000:111) A primeira, tendencialmente, apostando numa visão e sociedade industrial, científica e técnica, assenta em espaços urbanos geométricos e *standards*; a segunda, tendendo para valores culturais e segundo as características específicas de cada cidade, alia a tradição da cidade orgânica à modernidade exigida pela era industrial. Como tal, o século XIX passou a ser considerado “o tempo em que dar de novo à cidade ar puro, água fresca, espaços abertos de verdura e sol, passou a ser o primeiro objectivo do bom urbanismo”... (Mumford, 1998:514) o momento exacto em que os enquadramentos e as perspectivas são valorizadas, ao estilo barroco, originando uma urbe advinda da participação colectiva, da vida económica do centro (a *única* cidade da altura), sem nunca se confundirem (e muito menos com as zonas residenciais da cidade contemporânea, que acabaram por a rodear), e particularmente desenvolvida com a chegada da indústria, do caminho-de-ferro, do transporte urbano, e conseqüente construção de edifícios singulares e novas infraestruturas portuárias, estradas, túneis e pontes – um investimento urbano difícil de imaginar!

A sua singularidade dentro da cidade é marcada pela grande diversidade de usos, com o aparecimento de novas tipologias, principalmente ligados aos equipamentos públicos, e da importância que vai adquirindo, para todo o sempre, com a explosão da cidade. Caracterizam-se como espaços de qualidade, tanto a nível morfológico e funcional como social, franjas entre cidades, que acabam por se situar *na corda bamba* e entre fenómenos plurais de invasão, que conseqüentemente, desencadeiam contínuas trocas de actividades e

fluxos.

Estas zonas usufruem claramente da proximidade ao centro sem, numa primeira fase, provarem dos seus inconvenientes. Potenciam usos que não *cabem* na malha apertada do centro tradicional e constituem zonas de transição que acabam por sofrer um contágio das actividades centrais, mas com melhores condições de circulação e estacionamento, e onde existem edifícios e espaços públicos subaproveitados, como antigas indústrias e jardins, sem qualquer uso, aptos a ganharem novas funções. A proximidade e integração em relação aos centros são realmente as características fulcrais destas áreas, por vezes com uma relação privilegiada com outros pontos de grande interesse como as grandes avenidas que já se abrem para as frentes de água sem qualquer receio. A sua dinâmica de trocas funcionais e o predomínio de equipamentos de ordem higienista como cemitérios, cadeias, hospitais, mercados e matadouros e outros edifícios públicos de cariz cultural como teatros, bibliotecas, museus, jardins e ainda, bancos, escolas, serviços de bombeiros e tribunais, leva a que estas franjas representassem (até hoje) as principais vias da cidade.

Quer em intervenções de *acupunctura* ou *diridamento* (segundo Gustavo Giovannoni) urbanos, ou em operações de maior escala era atribuída grande importância aos espaços públicos, quer em termos de transformação dos existentes ou de própria criação, visando o bom funcionamento do centro antigo, bem como a articulação dos seus espaços interiores e a ligação destes a novas praças e arruamentos modernos. A rua representava uma recta - um elemento muito privilegiado nesta época - a alameda arborizada representava a comodidade pedestre e uma tentativa de renovação do ambiente poluído da cidade industrial e, habitualmente, levava um elemento moderno - como a estação, um jardim

ou outro equipamento - a uma das portas da cidadela.

É certo que este urbanismo moderno, desenvolvido em território nacional, comparativamente com as operações nas restantes capitais europeias, “foi curto em dimensão, escala, variedade, qualidade: ruas e avenidas mais estreitas, parques e jardins mais pequenos, praças mais acanhadas, edifícios mais baratos. [...] Deste modo, as *streetscapes* a-modernas, debruadas a carros, não têm nada que ver com a rua moderna”. (Paulo Varela Gomes *in* Milheiro, 2002:12) Estas franjas oitocentistas das grandes cidades europeias marcaram, claramente, a sua expansão e a sua permanente evolução: intervenções, dos finais do século XIX, como “os *boulevards* de Paris, as *ramblas* de Barcelona e o *Ring* de Viena”, (Paulo Varela Gomes *in* Milheiro, 2002:15) ou ainda, como Berlage fez em Amsterdão, decidiram uma organização e futuro da cidade em conformidade e continuidade com a cidade herdada, com as expectativas daquela sociedade e continuam, ainda hoje, a sustentar as exigências contemporâneas. Aliás, há que destacar que, apesar do espírito vanguardista, estas intervenções não foram indiferentes ao tecido antigo, pelo contrário: o traçado haussmanniano ofereceu-lhe o valor central (político, comercial e social) do novo assentamento urbano; Cerdá, ao fazer uma nova cidade, não deixou de a entrelaçar com o casco antigo, valorizando-o, fazendo com que as pessoas cheguem até ele e o desfrutem pelo interior do seu emaranhado; e o *Ring* significa claramente uma área de transição entre a cidade antiga, salvaguardando a sua integridade e características como entidade singular, do desenvolvimento da restante cidade, assumindo-se como área privilegiada de construção para uma série de equipamentos adequados às funções da capital do império Austro-húngaro. Aqui, fazer cidade reflectia as ânsias da sociedade contemporânea, sem pôr em causa a cidade anterior, pelo contrário, tirando partido dela.

No entanto, estas operações acabavam, mas sob outra forma (não edificada), por colocar um limite e condensar os conflitos do crescimento periférico e dos constrangimentos do centro. Efectivamente, o crescimento infinito e fragmentado ainda não havia chegado.

É igualmente neste contexto e modelos, que se enquadra a organização de espaço urbano, praticada das mais diversas formas, de carácter inovador, mas no fundo, actuando segundo os mesmos princípios: rua, edifício, praça, parque, jardim, orientação, entre outros conceitos que ainda hoje se discutem.

Mais ou menos radical, o urbanismo moderno faltou ao nosso território, no fundo, como estruturador de cidade e, acima de tudo, para antecipar e delinear um país de leitura clara e *segurar* a cidade hoje notada como cidade infinita.

Devido à pequena escala deste tipo de urbanismo estruturador, aquando do crescimento do território português para além da cidade compacta, fenómeno dos últimos quarenta anos, as cidades não se encontravam preparadas para tal expansão, intervindo-se de forma quantitativa e sem qualquer tipo de matriz adjacente. Para além disso, a sua relação tão próxima com o centro antigo, acaba por marcar o seu destino: estas franjas passam a sofrer, por um lado, das dinâmicas do centro e por outro, dos seus problemas. O que acontece no caso português, dada a situação actual dos nossos centros antigos, também as franjas oitocentistas se vêem contaminadas pela mesma depressão em relação a questões como degradação do edificado, falta de estacionamento, vivência e segurança nocturnas, entre outros. Tornam-se *periferias históricas*, zonas que se vão esquecendo, tal como os chamados *centros históricos*, podendo-se mesmo tratar de zonas perfeitamente centrais, até do ponto de vista geográfico. Aliado a este factor, existe um outro

ligado ao seu outro lado, ao contacto com a ocupação desorganizada e fragmentada da cidade contemporânea que, decidindo voltar as costas à cidade herdada, passou a ignorá-las e menosprezá-las.

Agora, no século XXI, através de uma leitura clara da cidade, percebemos que assim foi determinado o futuro destas franjas, “*el hilo que discurre día por día se ha quebrado en algún punto del siglo XIX, de que entre la ciudad antigua y la de nuestros días se ha abierto una fractura, que pertenecen a mundos distintos y se perjudican reciprocamente*”. (Bonfanti, 1979:126)

De franjas integrantes da cidade, pensadas originalmente como eixos de expansão e dinamismo relacionados com a continuidade e integração do modelo antigo com aquele que viria com o século XX, passaram a fracturas, fronteiras e espaços intermédios a dois modelos distintos, actualmente interpretados como opostos e incompatíveis.

É através desse confronto que nasce, muitas vezes, a incerteza destas franjas. Se por um lado elas foram criadas como força matriz da integração entre a malha apertada da cidade *muralhada* e a cidade fora de portas (na altura desconhecida) hoje, esse confronto inesperado reflecte-se na incerteza da sua identidade. Ou surge como um espaço de afirmação, que foi consolidando no terreno e ganhando expressão e contornos arquitectónicos libertos para a transformação, ainda que confrontando duas identidades, ou então tornam-se lugares abandonados por qualquer identidade, lugares vazios de significado, à espera de uma oportunidade. Por vezes, estas franjas, fartas do contínuo impasse, autonomizam-se e geram espaços híbridos, em que os dois sistemas interagem na criação de um novo elemento.

Será possível restituir a estes espaços de cidade, ou melhor, espaços entre cidades, a função reestruturadora de cidade?...esta questão

é o imperativo de ter de fazer algo para salvar estas franjas que já tiveram tudo e agora não têm nada... São franjas conscientes que, através da compreensão das próprias morfologias e sociedades que constroem e habitam as duas cidades, gostariam de proporcionar o cruzamento destes dois reagentes fundamentais para o entendimento de uma só cidade. Assim, de eixos de expansão do século XIX passam a deter um carácter de rótula, capaz de ler e interpretar os dois modelos parciais e particulares de cidade.

Na actual fase de globalização e urbanização em mosaicos, onde a leitura unificadora da cidade está em crise, questiona-se – como vamos reapropriar os espaços intersticiais no sentido de os reconstruir como lugares habitáveis?

“La frontera produce diferencias. Mira a la vez hacia adentro y hacia afuera y establece un doble juego de inclusión y exclusión. Traduce, acoge e incorpore, y también calla, ignore, expulsa. Por un lado se impregna del ruido exterior, de la complejidad del afuera. Por outro lado, excluye lo que le es excesivamente raro. Al mismo tiempo que lo interior a la frontera se alimenta incorporando parte de la extrañeza, se define y se reafirma por la exclusión del resto, por la negación de lo outro. [...]

Quando las fronteras físicas desaparecen, caen los muros, las cercas y las vallas, se abre um momento incierto”. (Solà-Morales, 2001:3)

Dada a fragmentação na evolução da cidade, assim como estas franjas se tornaram fronteiras entre centro e periferia, outros limites se viram nascer, transformando a cidade num somatório de territórios. Fronteiras que, consciente ou inconscientemente, acabam por assumir formas físicas difíceis de transpor: topografias, infraestruturas como estradas e linhas de caminho-de-ferro, ou edificações como muros e

edifícios patrimoniais representam limites entre modelos que parecem não se poder tocar, com o perigo de, a qualquer momento, poderem ser contaminados um pelo outro.

Algumas das franjas oitocentistas, tornando-se espaços abandonados e intersticiais da cidade, *terrain vague* (parafraseando Ignasi de Solà-Morales), adquiriram a forma de solos imprecisos mas com potencial, não deixando de ser detentores de edifícios e funções prestigiantes.

Assim, há que perceber que, para além de pensar nos centros, na sua reabilitação e dinamização, e nas periferias, na sua reestruturação, existe uma urgente necessidade de pensar no reaproveitamento de toda esta franja urbana mais alargada, umas partes mais e outras menos consolidadas, não só para a sua integridade, mas também no sentido de interacção de toda a cidade.

Mais do que trabalhar num limite, num espaço entre cidades, é trabalhar sobre um contexto que balança lógicas formais e funcionais distintas, um espaço que deve servir de intermediário para que as duas cidades estabeleçam relações. Estas franjas poderão ser interpretadas como parques: um espaço de extrema importância no seio da cidade, um espaço de intersecção de naturezas diferentes no tecido urbano, congregador de actividades, que oscila entre o natural e o artificial, sempre adaptados à forma de vida contemporânea.

Ora, a questão está em aberto: que tipo de elementos poderão dar a unidade entre a nova cidade partida e a velha cidade morta, pedaços profundamente diferentes nas suas idades, nas suas morfologias, nas suas densidades, nos seus graus de mistura de actividades?... Estarão estas franjas no caminho desta resposta, numa tentativa de coser os pedaços de cidade, devolvendo-lhe o carácter de uma só, em simultâneo

da sua própria reestruturação?

O desafio passa então por trabalhar sobre um terreno que pretende ligar duas partes que, inconscientemente, pretendem ser uma só...uma que não pode crescer e outra que não pára de crescer.





3 (TRÊS) CIDADES DE FRANJAS



O olhar sobre a cidade conduz-nos para formas singulares de a ver, pensar e sentir. Ela própria torna-se o objecto a maturar... não tanto como a cidade é realmente, mas como ela se reflecte em nós, como a imaginamos e projectamos e como nós nos reflectimos nela.

Assim se percorrem as três Franjas de cidade (centro, periferia e franja intermédia), que embora façam conviver as suas diferentes escalas e gentes, insistem em se relacionarem de forma incerta. Mas não estaríamos nós, ao longo dos três pedaços, a falar da mesma cidade? É com a esperança que amanhã esta cidade se veja como um todo, sustentada por uma mudança de relações¹, que estudamos as *coroas*² oitocentistas como eixos potenciais de agregação urbana, percebendo o contexto das suas intervenções, o intuito com que foram desenhadas e erguidas, as suas estratégias.

É através destas coroas, que vamos imaginando e desenhando, transversalmente à escrita, as nossas cidades. Numa espécie de roteiro de algumas cidades médias portuguesas, onde o transeunte (eu), passo a passo, vai percorrendo e descrevendo as nossas cidades de modo diferente do real, transformando-as a partir delas próprias, determinando e inaugurando um novo lugar. Um lugar que não morre à porta do centro antigo nem é autista à periferia, um *todo lugar* a que chamaríamos, (caso prestássemos especial atenção sobre as zonas de possível ligação entre as partes urbanas fragmentadas), cidade.

Reconhecemos que se trata de uma proposta tanto falível como válida... acima de tudo especulativa... e tantas outras igualmente o são. Os olhares não são inocentes e a nossa verdade talvez seja mentira.

O método utilizado para abordar este tema divide-se em dois

¹ Essas relações agarram-se nas franjas, intercomunicando-se, agora de maneira diferente, a partir do cruzamento de pessoas, vivências, funções e papéis das diferentes zonas.

² Aqui o termo *coroas* não pressupõe apenas a sua evolução radial em torno do centro antigo, mas é utilizado também, simbolicamente, como *jóia* da cidade dada a importância que lhe atribuímos.

tempos descritivos. O primeiro assenta numa descrição factual das intervenções e planos oitocentistas, uma experiência histórico-arquitectónica da cidade do século XIX; o segundo releva já uma perspectiva de cidadã-arquitecto do século XXI que é interpelada por momentos de transformação da cidade. Essas transformações constituem intervenções nas franjas oitocentistas (numeradas ao longo do texto e com correspondência no mapa de roteiro) e são marcadas, tanto no início como no final, por frases de Italo Calvino, criando uma espécie de porta de um tempo indefinido mas abrindo um possível lugar.

A escolha das cidades acabou por surgir naturalmente. Das inúmeras cidades que foram chegando ao Centro de Estudos de Arquitectura, o foco de interesse estaria ligado às chamadas cidades médias. Com o intuito de criar uma homogeneidade quanto a núcleos urbanos consolidados, com dinâmicas recentes (associadas aos processos de urbanização nas suas envolventes), detentoras de escala e complexidade em relação à dicotomia centro/periferia e, acima de tudo, com intervenções oitocentistas de grande significado, as cidades seleccionadas foram Coimbra, Braga e Setúbal. Para além dos fundamentos acima enunciados, outros motivos levaram à escolha destas três urbes... (Coimbra por razões óbvias de afectividade e proximidade) ... com o carácter de heterogeneidade no que toca ao enquadramento geográfico e económico das mesmas.

Coimbra, situa-se no centro do país, é atravessada pelo Rio Mondego (o maior rio português), implanta-se num terreno bastante acidentado e a sua dinâmica vive, incontestavelmente, da Universidade e dos serviços a ela associados. Tendo, num primeiro momento, o rio e a serra como limites físicos de expansão, Coimbra foi construindo, nos últimos trinta anos, ao subir e descer montes e vales, a sua própria forma, revelando-se num território caracterizado pela adição sucessiva de

diversos bairros que, ao tentarem moldar-se às condições topográficas, desligam-se e distanciam-se, cada vez mais, quer do centro, quer entre eles.

Braga, no norte, representa um, senão o maior pólo industrial nacional e afigura-se como a segunda cidade da conurbação da área metropolitana do Porto. Ao tentar perceber o tipo de crescimento desta cidade é inevitável falar do cinturão definido por De Gröer que, até meados do século XX, representava um limite de expansão da cidade, e que actualmente se vê como uma *montanha russa* de túneis e viadutos que tentam resolver os cruzamentos com os novos eixos de circulação vindos da periferia. Se, por um lado, estes desnivelamentos impingem uma igual velocidade tanto do lado exterior à cintura como no seu interior, por outro, esta estrutura desfaz-se do seu papel original de avenida, alienando-se do seu antigo significado urbano e tornando-se desconfortável para o que a envolve. Assim, através desses novos eixos rápidos, a cidade vai-se expandindo por múltiplos centros periféricos marcados por grandes superfícies comerciais e outros grandes equipamentos.

E finalmente, Setúbal, localizada a sul e na foz do Rio Sado, claramente mais virada para o mar, afirma-se sobretudo pela grandeza do seu porto e actividades comerciais e industriais. A transformação da cidade esteve, desde sempre, directamente relacionada com o processo de industrialização a partir de meados do século XIX, fazendo com que essas fossem as forças de actuação sobre o território, ainda que pela sua localização geográfica, e não aquelas relacionadas com o espaço natural que envolve toda a cidade. Aliados à instalação de indústrias de dimensão nacional, na envolvente da cidade, estão uma série de serviços e sectores que acabaram por desencadear processos urbanos perversos, tais como, periferias de bairros de lata, grande índice de poluição, degradação do centro histórico e falta de transportes e equipamentos colectivos.



Coimbra

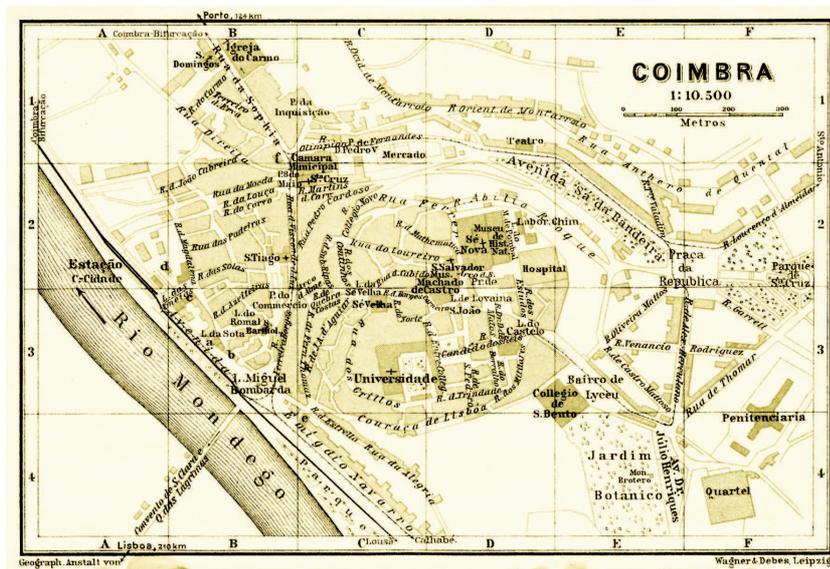
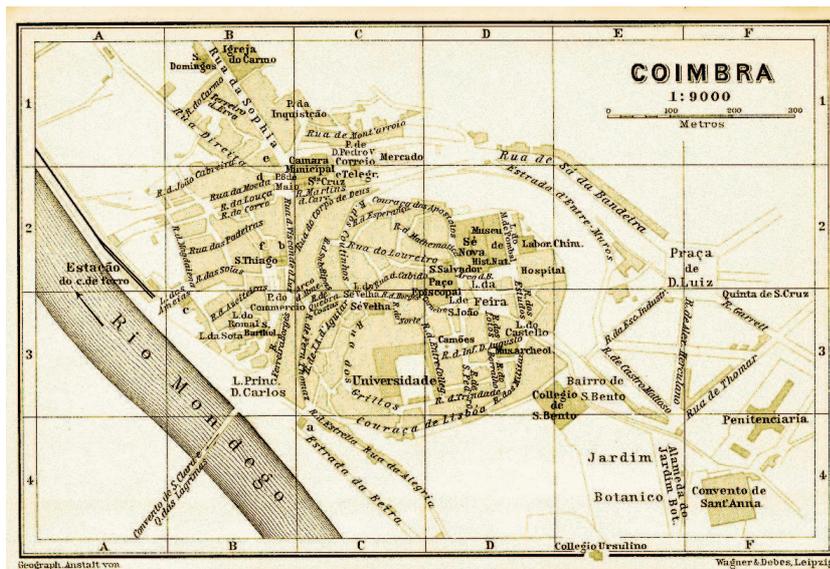
(estratégias da intervenção oitocentista...)

A desenfreada expansão das urbes e respectivas populações, bem como os avanços tecnológicos desencadeados pela industrialização do século XIX, originaram determinadas tensões e problemáticas urbanísticas, que só viriam a ser resolvidas com a promoção e realização de um planeamento que garantisse o ordenamento e o sucesso das cidades oitocentistas.

Incidindo-se, primordialmente, sobre a visão de Lisboa como capital política e Porto como capital económica, estes planos assentavam sobre os conceitos da transformação das cidades europeias que privilegiavam o ordenamento segundo o traçado das infraestruturas urbanas e implantação de equipamentos, segundo concepções higienistas.

Na verdade, tudo se pressionava para que até as chamadas cidades médias portuguesas detivessem uma imagem modernizada, comparável com as *europeias*...uma ideia característica da moda burguesa, que facilmente se traduz por *embelezamento*. Apesar das influências imediatas, as intervenções em contexto português ficaram, como já foi referido, muito aquém do urbanismo moderno europeu. Mesmo assim, em território

Plantas da cidade de Coimbra de 1908 e 1929. Guia Baedeker Portugal e Espanha



nacional foram criados os Planos Gerais de Melhoramentos, fomentadores de obras públicas e desenho de espaço público (avenidas, praças e jardins), estabelecendo noções como a hierarquia das vias (traçado, largura e declive), o alinhamento dos quarteirões e as cérceas do edificado, atendendo às necessidades de luz e ventilação.

Apesar da existência das periferias desde quando *cidade é cidade*, é a partir desta época que as periferias ganham um carácter essencial à vivência urbana. Assim as urbes oitocentistas “terão que proceder a mais ou menos drásticas remodelações das zonas centrais – para expandir o comércio e serviços e reinstalar as camadas burguesas – e as sucessivas expansões periféricas para alojar fábricas e trabalhadores”. (Portas, 1973:691)

Limitada por uma *cintura apertada*, impedindo-a de uma maior expansão, a cidade de Coimbra chegava ao séc. XIX sem grandes alterações desde o tempo impulsionador de D. Manuel e do reinado seguinte, com a implantação quinhentista da Universidade. “Centralizando-se nas ruelas da Baixa quase todo o torvelinho mercantil e nas escarpadas ruas da Alta o bulício da juventude estudantil” (Carvalho, 1958:342), a configuração da cidade, a partir desta época, começa a ganhar novos contornos. Assim, as intervenções urbanas desta época em Coimbra favoreceram, definiram e marcaram a evolução da cidade para lá da Baixa e da Alta.

Levantadas pelos ideais das *novas urbanizações* mas também sob a tentativa de reiteração da cidade no contexto nacional, as operações tiveram início com arranjos dos espaços públicos do centro antigo. Já no início da segunda metade do séc. XIX, a Baixa da cidade sofria o rasgamento da actual Rua Visconde da Luz (antiga Rua do Coruche), dando continuidade, a partir do Arco de Almedina, à Rua Ferreira Borges

1901, Palace-Hotel, Av. Emídio Navarro
197?, Mercado Dom Pedro V, R. Olímpio Nicolau Rui Fernandes
Imagoteca Municipal da Biblioteca Municipal de Coimbra



(antiga Rua da Calçada) e enfatizando o eixo sul-norte rematado de um lado, pelo Largo da Portagem (antigo Largo do Príncipe D. Carlos) e do outro, tanto pela Igreja de Santa Cruz como pelo eixo quinhentista, a Rua da Sofia.

Em 1860, no alto da colina norte da cidade, numa zona bem afastada do centro medieval, foi construído o cemitério da Conchada, dominando a colina e de olhar atento sobre a Baixa e a Alta, constituiu a primeira estrutura significativa deste século.

Em 1864, também afastada do centro da cidade, mas ainda mais a norte, foi construída a Estação Ferroviária (actual Estação de Coimbra B), trazendo o caminho-de-ferro para a estrutura e mecanismos da cidade, chegando mesmo ao centro dois anos depois (Estação de Coimbra A). Assim, com o caminho-de-ferro, e conseqüente melhoramento das acessibilidades à cidade, vem o desenvolvimento do sector industrial no perímetro urbano (como nos terrenos ao longo da margem direita, entre o rio e a linha-férrea) e fora dele, principalmente a norte da cidade (zonas como Pedrulha e Eiras).

Ainda no início do século XIX, com a extinção das ordens religiosas e conseqüente alienação dos bens do Mosteiro de Santa Cruz, surge a possibilidade de desenvolver a cidade para nascente. À boa moda oitocentista, constrói-se a Câmara Municipal sobre uma parte demolida do mosteiro e, em 1867, no lugar da quinta do mosteiro é construído o Mercado D. Pedro V, um espaço comercial com instalações permanentes e que respondia às exigências higiénicas da época. Assim, esta estrutura pública acabou por substituir os mercados medievais como a Praça do Comércio, o Largo de Sansão (actual Praça 8 de Maio) e o Largo da Feira (actual Largo da Sé Nova), tornando-se o local primordial de abastecimento da população.

19??, Ponte Metálica sobre o Mondego
189?, Largo da Portagem
Imagoteca Municipal da Biblioteca Municipal de Coimbra



No âmbito das acessibilidades, para além da linha-férrea, a velha ponte manuelina, vítima dos assoreamentos do Mondego, foi substituída por uma outra estrutura totalmente em ferro. A Ponte Santa Clara, de 1875, construída no sítio da anterior, detinha o triplo da largura, o dobro do comprimento e constituía uma óptima ligação, facilitando o escoamento do tráfego entre as margens e salientando ainda a importância do eixo entre o Largo da Portagem e a Igreja de Santa Cruz. Para além desta ponte, no mesmo período foi também construída a Ponte da Portela e, paralelamente à linha-férrea da Lousã, um novo eixo viário, a Estrada da Beira, como estruturas de ligação à Beira Interior pela zona sul da cidade.

Já no interior do centro urbano, em conformidade com as primeiras obras na Quinta de Santa Cruz e respectivos bairros junto à actual Praça da República (antiga Praça D. Luís), promoveu-se a abertura de uma avenida, à moda parisiense, rasgando o vale no sentido este-oeste e constituindo uma das principais artérias que iriam marcar o desenvolvimento da cidade. A Avenida Sá da Bandeira, iniciada em 1882, construída sob o plano do engenheiro Adolfo Ferreira Loureiro, foi pensada como “uma grande avenida de 50 metros de largo partindo do Mercado terminava à entrada do Jôgo da Bola por uma grande praça”, ligada a um parque, e “desta praça partiam simètricamente duas Avenidas para Celas e Santana e outras duas em direcção aos Arcos de S. Sebastião”. (Oliveira, 1944:20)

Representava o suporte dos bairros extramuros, um elemento de ligação entre a Baixa e a Praça da República, a cidade medieval e a cidade que viria a crescer para as zonas residenciais periféricas de Montes Claros e Montarroio. Assim como a zona de “Montarroio recebeu um impulso decisivo que em pouco mais de meio século havia de fazer da

19??, A "Rua de Tomar", Inaugurada em Dezembro de 1889
18??, Jardim da Sereia, Praça da República
Imagoteca Municipal da Biblioteca Municipal de Coimbra



íngreme e deserta encosta, tôda vinhedo e olival, um povoado quási compacto” (Loureiro, 1942:143), outras zonas residenciais foram impulsionadas pela abertura de novos eixos, como a Avenida Lourenço de Almada Azevedo e a Rua Tenente Valadim, iniciadas nos anos 90 do mesmo século e de ligação a Celas e Montes Claros, respectivamente.

As cérceas referentes à Avenida Sá da Bandeira variavam entre os três e quatro pisos e os usos passavam pelas habitações arrendadas, tanto a famílias como quartos a estudantes, percebendo-se a importância que a população académica exerceu sobre a cidade desde essa época. O uso do espaço público e respectivos jardins da avenida eram utilizados não só pelos moradores, mas também como um espaço de encontro e passeio para todos os cidadãos. Tanto o posterior alargamento da Rua Olímpio Nicolau Rui Fernandes (situada no extremo poente da avenida), bem como a sua completa urbanização e dos respectivos terrenos em redor da praça desencadearam um desenvolvimento da cidade para nascente (através desta nova artéria) e para sudeste (zona entre a praça e os Arcos do Jardim, antigo Aqueduto de S. Sebastião), através do desenho de um quadrilátero composto pelas ruas Almeida Garrett, de Tomar, Oliveira Matos e Castro Matoso, e atravessado em diagonal pelas ruas Alexandre Herculano e Venâncio Rodrigues. Os quarteirões foram sendo preenchido... assim, estas ruas impunham determinado respeito pela sua escala e pelo seu traçado regular.

No entanto, pensamos que a totalidade do edificado possa não corresponder exactamente ao plano de Adolfo Loureiro. “Temos indícios que nos permitem duvidar disso”. Pensamos que esta parte Sul, “mais próxima da Alta, um conjunto bastante regular respeitando o quadrado e as suas diagonais, pode ser a transposição fidedigna do desenho de Adolfo Loureiro, enquanto que as ruas do lado norte, não cumprindo a

1915, Penitenciária, R. Alexandre Herculano, R. Venâncio Rodrigues, R. Castro Matoso
192?, Teatro Avenida, Av. Sá da Bandeira
Imagoteca Municipal da Biblioteca Municipal de Coimbra



matriz da grelha, acabaram por se moldar às curvas de nível”. (Macedo, 2006: no prelo)

Em 1889, junto aos arcos, no lugar da cerca do Colégio de Tomar, foi erguido o complexo da Penitenciária.

A Avenida Sá da Bandeira vê-se preenchida e limitada por uma nova cidade e por novos eixos apoiados em transportes colectivos eficazes à circulação pela malha urbana. Apesar do seu forte carácter residencial, a avenida era vista como um eixo de grande cariz colectivo: começando pelo seu remate a nascente com a Praça da República e o triângulo do Jardim da Sereia (visto pela primeira vez como um jardim cidadão), passando por todos os seus jardins centrais e por diversas obras públicas como o Teatro-Circo do Príncipe Real (posterior Teatro Avenida), a Escola Central de ensino primário, o Pavilhão do Peixe no já referido Mercado D. Pedro V, o edifício da Câmara Municipal e finalmente, como remate poente, no largo da Igreja de Santa Cruz.

Tal como referi anteriormente, também o Largo da Portagem detinha um papel fulcral na cidade oitocentista. Visto como a *porta* da cidade e como um espaço de convergência dos sistemas de transporte tanto ferro (linha da Lousã) como rodoviários (eixo Lisboa - Porto e Estrada da Beira), esta praça aberta transformou-se no verdadeiro espaço colectivo moderno por excelência. Para isso, prosseguiu-se ainda a sua ampliação, à estabilização das margens do rio e a toda a requalificação e *embelezamento* deste ponto central da Baixa coimbrã. Assim, em 1888 foi implantado o primeiro Parque da Cidade de raiz oitocentista (Parque Dr. Manuel Braga), desenhado longitudinalmente em relação ao Mondego, e com ele a sua avenida, a Avenida Emídio Navarro. É exactamente nesta avenida, mas do lado oposto ao parque, onde foram construídas ainda várias unidades hoteleiras, de forma a garantir alojamento aos visitantes,

precisamente pela proximidade à estação e à entrada principal da cidade.

Para além dos já referidos Parques da Cidades (o Jardim da Sereia e o Parque Dr. Manuel Braga), outros espaços verdes não foram esquecidos, nomeadamente o Jardim Botânico e a Mata do Choupal, ainda na transição do séc. XVIII para XIX, o Penedo da Saudade, em 1849 e o Penedo da Meditação, em 1866.

E foi assim que a cidade de Coimbra, que no início do século XIX se confinava às áreas da Alta, Baixa e alguns focos periféricos, sofreu uma enorme expansão urbana, projectando-se sobre um terreno vazio de referências e proliferando-se, em torno do centro antigo, sob a forma de novos bairros desprovidos de quaisquer preconceitos estilísticos. É através destes eixos de expansão, “tentáculos do núcleo central, dinamizados pela instalação da viação eléctrica” (Carvalho, 1958:342), que se absorveu e unificou as áreas periféricas, não só em torno de eles próprios mas também entre elas. É através destas coroas que a cidade do séc. XX, ganha asas, dinâmica e expressão e parte para o desconhecido infinito... é a partir daqui que a cidade cresce numa mancha, atravessando colinas e vales, em torno da acrópole universitária... é a partir daqui que Coimbra se transforma!

(...2006, roteiro especulativo pela cidade...)

Sáimos pelo portão das traseiras atravessando um dos tantos interiores dos recortados quarteirões da Sé Velha de Coimbra. (1) O ar é abafado tornando-se praticamente irrespirável... as borboletas esvoaçam junto às casas implorando por uma sombra. Ouve-se a festa da república Bota-Abaixo e os gatos vadios procuram os restos de comida deixados pelas velhotas.

Ainda que rodeada de casario apertado, a rua íngreme não é indiferente à presença do miradouro em arcada que define o Museu Machado de Castro (ainda com algumas reminiscências do antigo *Forum*), da barulhenta Torre da Cabra e das Faculdades imponentes marcadas pelo Estado Novo. As referências são tantas, que seria impossível sentirmo-nos perdidos.

Batemos o portão e descemos cautelosamente até ao Largo da Sé Velha onde vislumbramos a Porta Especiosa, de grande significado para nós, pois durante cinco anos privaram-nos de perceber cada pedacinho da sua composição renascentista.

O largo e o Quebra-Costas enchem-se de turistas que procuram a história da cidade, as lojas típicas ou algum sítio onde possam refrescar

as gargantas. Escada abaixo vai-se ouvindo a mistura do *lounge* que vem da XM e do fado característico do Arco de Almedina.

O ritmo é outro ao chegar à Rua Ferreira Borges. Os vendedores ambulantes e a mistura de lojas e serviços disputam o olhar das pessoas.

Acabamos por descer até à tão apreciada Praça do Comércio e entramos pela Baixinha. Perdidos pelas ruelas com largura de passeio, expectantes que aquela esquina traga alguma referência, a Baixa torna-se um lugar inédito por nunca sabermos onde estamos e, ao mesmo tempo, pelos seus recantos e arquitecturas, pelas suas retrosarias, ferrarias, tasquinhas e padarias.

Vislumbra-se a fachada retalhada da Igreja de Santa Cruz e segue-se até à Praça 8 de Maio onde, novamente, já se sente um ritmo acelerado. As pessoas que a atravessam apressadamente, as outras que se conduzem para as lojas, os turistas que observam a igreja ou desfrutam o luxo da esplanada do café, o *Pantufinhas* que leva outras para a Alta... constitui um *palco de colectividade*.

“ [...] Encerrada dentro da cidade de outrora [...]” (Calvino, 2002:132), a Rua Ferreira Borges vê agora a sua continuação, como eixo pedonal e dinâmico, na Rua da Sofia. Deste lado da rua respiramos a vivência que advém do comércio variado e da sua mistura com a habitação. Esperamos que o metro de superfície passe em direcção à Sá da Bandeira e atravessamos em direcção aos colégios, que no século XVI albergaram a vanguarda do Humanismo renascentista, e que agora acolhem e *patrocinam* os futuros artistas do século XXI. A sua capacidade de flexibilidade às novas exigências, à adaptação ao infinito fluir da vivência e transformações urbanas, garantem a sua permanência no tempo, constituindo hoje o *Pólo zero* (2) da Universidade de Coimbra. (*Passim* Rossa,2004)

Algo parece espreitar por entre uma das travessas. É o terreiro da Erva, um espaço que agora vive de colectividade (com estacionamento subterrâneo para os residentes) e de um comércio mais ligado aos estudantes de artes. Alguém sai da nova Pousada da Juventude (3) em direcção à Biblioteca da Sofia e nós prosseguimos para a Avenida Sá da Bandeira.

Esta avenida é a protagonista da forma de pensar e desenhar o espaço oitocentista. De um lado temos o claustro da Manga, os correios e o mercado, do outro a ligação ao Pólo zero e à Rua de Aveiro, o novo lar (4) no sítio da antiga PSP (agora deslocada para o Bairro da Solum) e o jardim-de-infância. Esta parte da avenida ganhou uma valorização da sua imagem e os seus espaços públicos adaptam-se às novas exigências de uso. Nós passamos junto às fachadas, em passeios largos e arborizados, atravessamos para a faixa central verde, agora sem carros, e apanhamos o metro, percorremos paralelamente à zona de equipamentos do centro da cidade, chegamos até à Praça da República. Rodeados de bares e restaurantes, de carros em direcção ao estacionamento subterrâneo (5) ou a outros pontos divergentes da cidade, atravessamos em direcção ao novo restaurante do velho jardim barroco dos Agostinhos, o Jardim da Sereia. Os caminhos labirínticos levam-nos agora a espaços surpresa... campos de jogos, pequenos equipamentos, espaços densos e sombreados, outros abertos e solarengos e jardins temáticos. Saímos pela lateral do jardim, o muro alto do recinto da Penitenciária sombreia a Rua de Tomar até às casas oitocentistas, situadas do outro lado da rua.

Chegando à nova rotunda, e de costas para os arcos, observamos uma só cidade, que vive, que se constrói e expande no tempo e numa topografia teimosa, “ [...] uma nova cidade que abre caminho no meio da cidade de antes e a empurra para fora”. (Calvino, 2002:132)

A partir daí abre-se a cidade moderna na Solum e Celas. Os bairros holandeses e alemães, do período entre guerras, aparecem no Bairro Norton de Matos, a cidade-jardim, adapta-se às encostas dos Olivais e de Montes Claros, a cidade genérica invade o Vale das Flores, o Pólo II e a sua imagem branca pousa na encosta da Portela, a cidade *clandestina* (e não espontânea) avança sobre o Tovim e as encostas a nascente.

Contornamos o muro do Jardim Botânico e entramos. À medida que descemos as plataformas geometricamente desenhadas, os cheiros das várias árvores vão-se misturando e os caminhos orgânicos começam a levar-nos da mata até à Avenida Emídio Navarro, junto ao rio.

“ De duas maneiras se chega [...]: de navio ou de camelo [...]. (Calvino, 2002:21) Chegamos por terra... através da Avenida Emídio Navarro vemos o parque verde, os seus pequenos equipamentos, a multidão a passear, acompanhada pelas crianças ou pelo cão, a Ponte Pedonal e Santa Clara. Por entre a velocidade dos carros, atravessamos e percebemos parte da nova frente da avenida e caminhamos em direcção ao Largo da Portagem. Agora, com uma mancha verde contínua, com zonas especiais de estacionamento, o rio vê as suas margens devidamente usufruídas. O Parque Dr. Manuel Braga expande-se para norte e invade a antiga zona industrial, aproveitando a inserção do metro de superfície.

Prosseguimos para a zona da antiga estação central, agora a principal paragem de metro.⁽⁶⁾ O metro arranca sobre o tapete verde do novo parque, ⁽⁷⁾ abrindo-se de um lado para o Mondego e para Santa Clara e criando, do outro, uma nova frente urbana virada tanto para o parque, como para a barulhenta Avenida Fernão Magalhães. Do lado de fora da janela do metro percebemos, ao som da música clássica do seu interior e através da movimentação das pessoas e da dinâmica das

fachadas, a hibridez do conjunto edificado. Sem pôr em causa o carácter da antiga frente comercial e de serviços da avenida, estes usos são intersectados com habitação (desta vez, virada para o parque) e outros equipamentos de apoio ao mesmo.

O metro deixou-nos no novo interface, (8) uma estrutura adequada à escala de Coimbra, que para além da nova estação de comboios suporta o terminal rodoviário e áreas de estacionamento.

Não foi de navio, mas sim de barco, que atravessamos para a outra margem. A presença de Santa Clara-a-Nova e São Francisco é incontornável ao contemplar este lado do rio. Por vezes parecem *judgar* as pretensões contemporâneas do lado da acrópole... ao mesmo tempo, a cabra, envergonhada, balança sobre a estranha inocência dos conventos, ao não perceberem o que foi acontecer mesmo sob os seus olhos. Porém, os conventos não se fecham em si e participam do percurso pedonal que passa pelo novo Centro de Congressos, pelo Portugal dos Pequenitos e pelo Estádio Universitário. Do complexo universitário podemos agora percorrer a marginal do Mondego com pistas de corrida e bicicletas, com zonas de desporto, nomeadamente desportos alternativos e radicais, desta vez rematada, a norte, por uma zona de escritórios articulada com o nó de ligação à Ponte do Açude.

Entramos novamente no barco e ouve-se a nota da Cabra... o sol está a pôr-se e já só clareia a margem direita do Mondego. No entanto não é daqui, mas também não é de lá, nem sei se existe algum lugar (sem ser do céu) onde possamos abraçar e percorrer a cidade toda, a cidade de Coimbra. De qualquer forma, já no leito do Mondego, (9) pensamos: “[...] a cidade apresenta-se diferente a quem vem por terra e a quem vem por mar.” (Calvino, 2002:21)

LEGENDA

1	Início do roteiro	< Século XIX	
2	"Pólo zero"	Século XIX	
3	Pousada da Juventude	Séculos XX/XXI	
4	Lar de Idosos	Roteiro	
5	Estacionamento subterrâneo	Percurso_Metro	
6	Paragem de metro (Estação Central)	Edificação nova	
7	Parque	Espaço Público novo	
8	Interface	Edificação a Reabilitar	
9	Fim do roteiro	Espaço Público a Reabilitar	

Planta da autora trabalhada a partir de base digital fornecida pela Arquitecta Maria Penha

Braga

(estratégias da intervenção oitocentista...)

Após o período de invasões francesas e consequente estagnação urbanística, a cidade de Braga volta a crescer a partir dos meados do século XIX.

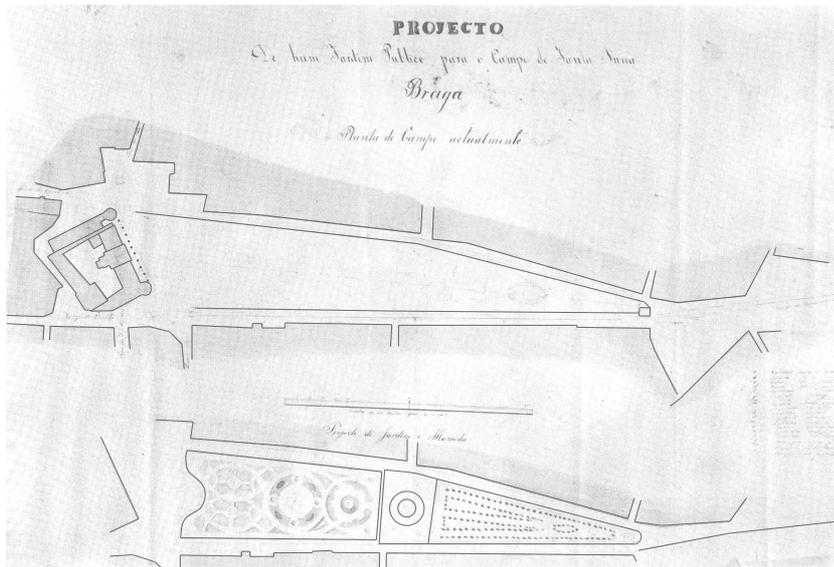
Com a chegada dos emigrantes endinheirados, vindos do Brasil na década de 50, com o reforço da indústria e com a aprovação do Plano Geral de Melhoramentos (1864), a Câmara Municipal de Braga, em 1868, encarregou o engenheiro Joaquim Pereira da Cruz para execução de um levantamento do tecido urbano da cidade.

É a partir desta data que a cidade sofre um intenso dinamismo urbanístico traduzindo-se, numa primeira fase, no alargamento do traçado das ruas do seu centro medieval.

“A rua de Maximinos é a primeira a sofrer esta intervenção, conforme se pode verificar no projecto de demolição traçado sob a carta levantada por Joaquim Pereira da Cruz (1868)”. (Bandeira, 1991/92:20)

A transformação do antigo campo de Sant’Anna (actual Avenida Central) em Passeio Público da cidade, em 1854-61, foi de certo a obra que a população moderna, desejosa de espaços de lazer e semostração,

Planta da cidade de Braga de 17 de Março de 1902
Projecto de hum Jardim Publico para o Campo de Santa Anna, Braga
Câmara Municipal de Braga

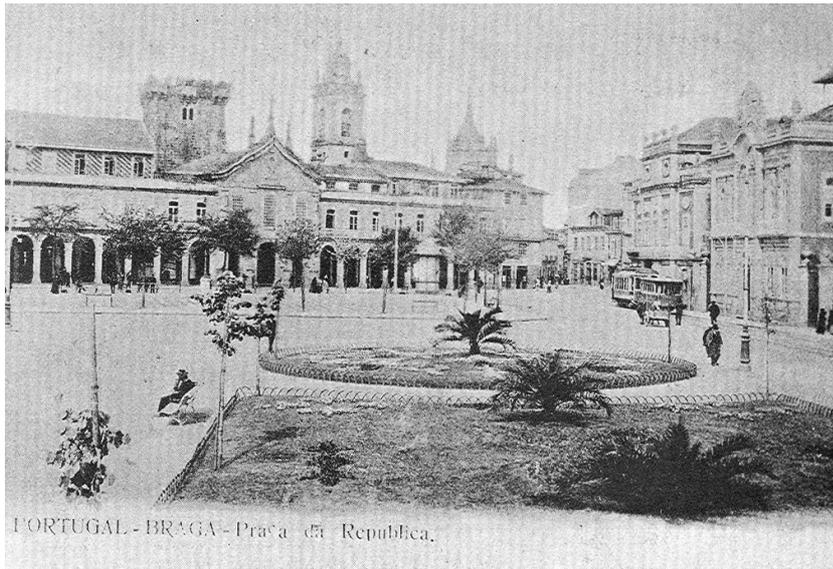


mais ansiava. O investimento nesta zona é essencialmente direccionado para serviços públicos (a Biblioteca, o Liceu e, mais tarde, em 1864, o Banco do Minho), equipamentos culturais (como o Teatro S. Geraldo, construído em 1860) e outros programas lúdicos (como o Café Viana de 1857). Para além de todo o seu carácter colectivo, esta avenida passou a ser o alvo de localização “de palacetes de novos ricos “Brasileiros”” (Oliveira, 1982:51), transferindo, já na década de cinquenta, o centro da cidade da Sé para a Avenida Central.

A partir da expropriação colectiva das habitações foi possível construir um sistema relacionado com obras de rectificações viárias. Fundamentadas na interconectividade, estas obras desencadearam um redimensionamento do tecido urbano, através do alargamento das vias de circulação e da diminuição das áreas dos seus quarteirões. Este tipo de intervenção acabou por conduzir a uma série de demolições, edificações sobre os novos alinhamentos e melhoramentos dos espaços públicos num “processo de animação urbana, nas suas vertentes rítmicas e espaciais, elegendo a *fonte* como um elemento indispensável para a compreensão da geografia urbana de Braga na referida época.” (...) “Os primeiros pedidos de licenciamento de obras (...) surgem-nos a partir da década de 1840, reportando-se à rua das *Águas* (futuro topo norte da *avenida da Liberdade*) e circunscrevem-se à *reforma da frontaria de casas*, onde a principal preocupação ordenadora parece subordinar-se unicamente ao encaixe do edifício no alinhamento da rua”. (Bandeira, 2003:1, 4)

Entre 1849 e 1853 este tipo de intervenções incide claramente sobre a rectificação da Rua do Souto e seus espaços adjacentes como a Rua do Castelo e o largo da antiga Porta do Souto. A requalificação desta rua estendeu-se pelas décadas seguintes e nos anos setenta foi protagonista de um grande processo renovador com a construção de edificações de

1916-18, Praça da República e Arcada da Lapa
1927, Mercado Público
in (Oliveira, 1979)



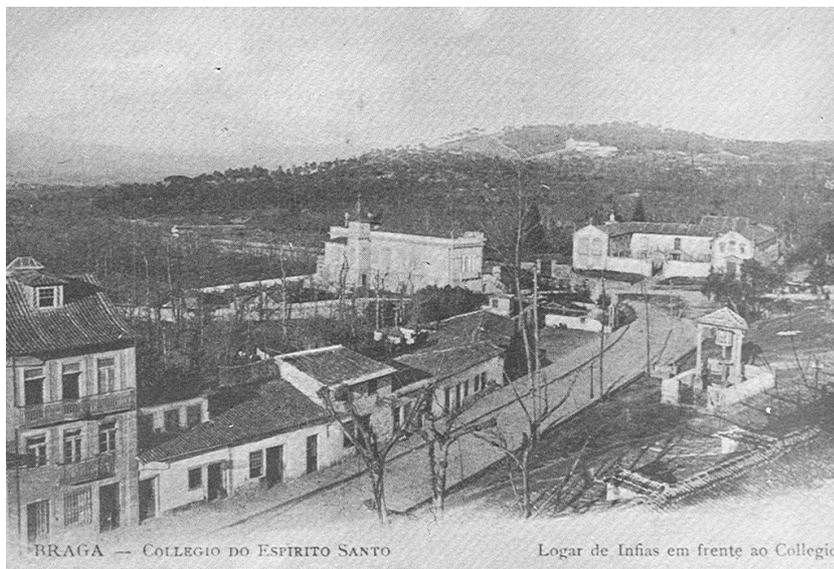
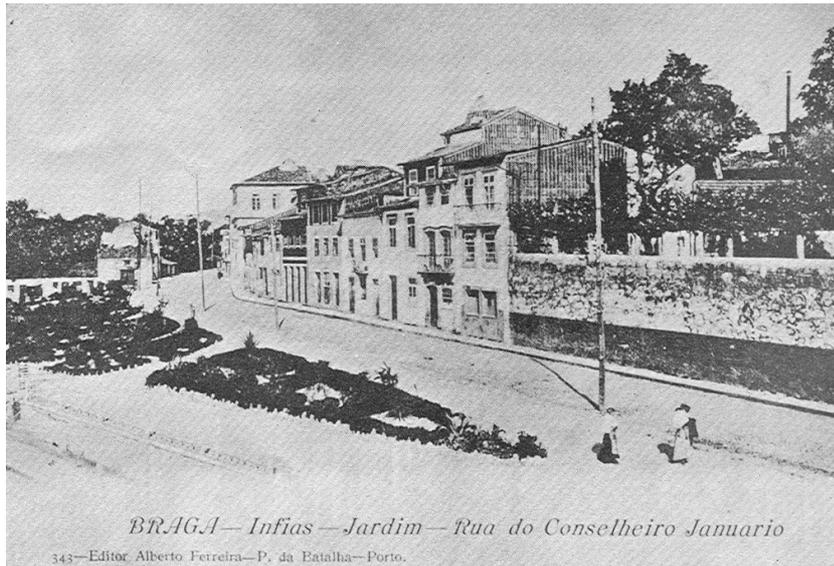
raiz, em particular no alçado sul, que acabou por contagiar grande parte dos novos alinhamentos.

Para além dos investimentos inquestionáveis na reestruturação da malha antiga, outros tantos foram realizados no âmbito do bem-estar e colectividade da população oitocentista bracarense. Nesse sentido entre 1859 e 1864 é construído o edifício da Câmara Municipal, na Praça do Município; o Mercado coberto, em 1869, no antigo Campo de Touros (actual Praça do Comércio), complementando-se em 1889 com a implantação do Mercado do Peixe.

Depois da abertura e alinhamento das primeiras artérias, “a década de *setenta* espelha já o desbravamento rectificativo e o consequente surto reedificador do denominado *bairro das Travessas*, sensivelmente a área comum aos espaços da cidade romana e medieval”. (Bandeira, 2003:6) Ao contrário do que foi acontecendo na maioria das cidades portuguesas, as intervenções do século XIX na malha antiga da cidade de Braga foram de tal forma radicais e incisivas, que muitos destes novos equipamentos, normalmente situados nos eixos de raiz oitocentista, acabaram por ser erguidos nessa malha intramuros. Esse cariz das obras bracarenses levou a que estas intervenções, muitas vezes, não deixassem qualquer cadastro anterior, interpretando-as como um novo tecido, uma malha capaz até de suportar os grandes equipamentos da época.

A Rua da Sé ou de Maximinos (actual Rua D. Paio Mendes) passa a dimensionar a largura da antiga Praça do Pão. Seguem-se as antigas ruas Verde e Couto de Arvoreda e, mais tarde, na década de oitenta, as antigas ruas dos Sapateiros e do Campo, originando a actual Rua D. Frei Caetano Brandão, com edificações completamente distintas das anteriores em ambas as frentes. “Tal como virá a acontecer noutros espaços viários, também aqui os alinhamentos projectados farão recuar

1906-08, Infias, Jardim, Rua do Conselheiro Januário
1900, Collegio do Espírito Santo, Logar de Infias em Frente ao Collegio
in (Oliveira, 1979)



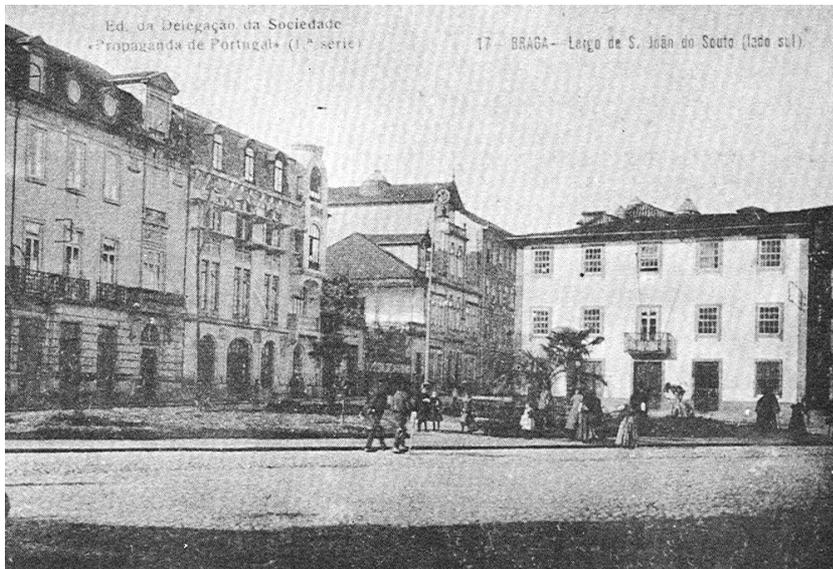
os limites da rua até ao confronto com os quintais traseiros das fiadas das casas que, no mesmo quarteirão, lhe ficavam opostas. Permitia-se, assim, o surgimento de novos loteamentos profundamente subversores da recortada malha cadastral preexistente”. (Bandeira, 2003:6)

Igualmente sujeita a profundas reestruturações, foi a Rua da Misericórdia, situada a norte da Sé, acentuando o seu carácter privilegiado de ligação entre a Rua do Souto e a Praça do Município.

Paralelamente a estas intervenções urbanas, o cemitério bracarense, datado de 1871, necessitado de mudanças por razões higiénicas, acabou por se implantar junto ao Largo de Infias, a nordeste da cidade. Para melhor acesso a esta zona periférica da cidade, também outras obras de alargamento foram tomadas para as ruas de Santa Margarida, de São Domingos, do Conselheiro Bento Miguel e no Largo do Monte de Arcos. Este novo equipamento veio ainda fortalecer o crescimento urbano nessa direcção, preenchendo essas ruas e o conjunto de quarteirões adjacentes à Praça Mousinho Albuquerque, levando, mais uma vez, a expansão da cidade no sentido do prolongamento do eixo Rua Nova/Rua do Souto. É também através da alienação das propriedades das Ordens Religiosas, em 1834, que novos usos públicos acabaram por surgir, transformando os seus anteriores espíritos fechados e religiosos, em novos espaços de carácter civil e laico. As propriedades adjacentes permitiram a abertura das novas avenidas, possibilitando a já referida expansão para nascente através de espaços de continuidade com uma lógica formal, higiénica e infra-estrutural.

Outra estratégia que embargou grande importância e despontou a expansão deste eixo foi a localização da estação de comboio. Depois da impossibilidade topográfica da zona industrial, da efémera hipótese de rompimento da malha até à Avenida Central, a estação – inaugurada

1914, Campo de Sant'Anna
1916-18, Largo de S. João de Souto (lado sul)
in (Oliveira, 1979)



em 1875 – acabou por se localizar na zona periférica oposta ao cemitério, estabelecendo ligação com o centro da cidade através da Avenida da Estação (actual Rua Andrade Corvo), prática usual no urbanismo do século XIX¹.

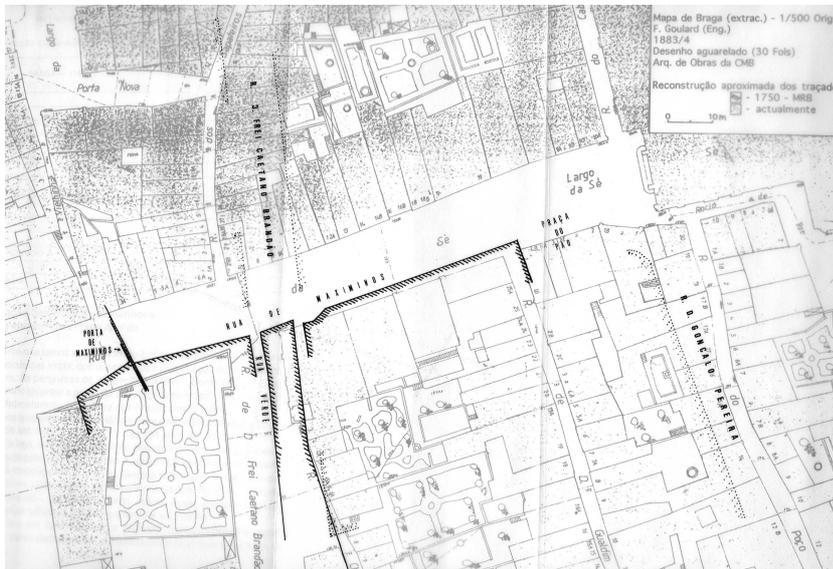
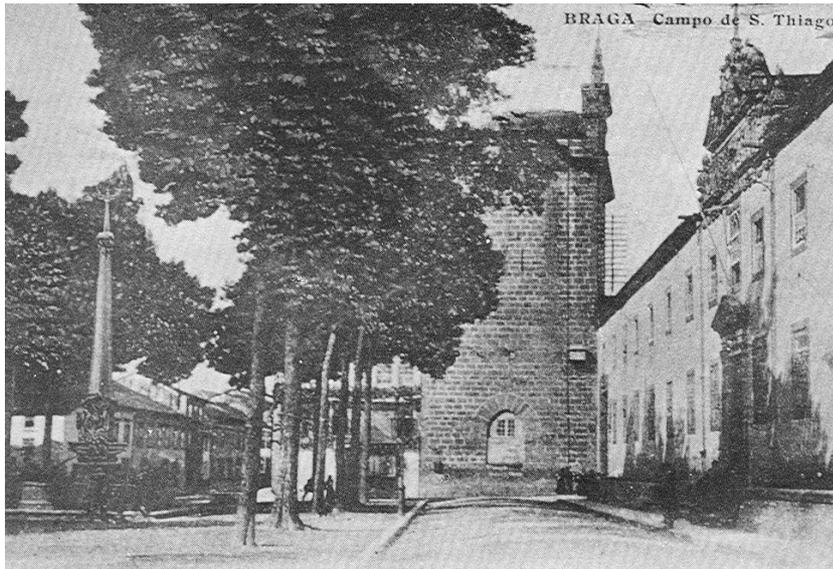
Para uma clara e eficaz mobilidade do centro da cidade aos novos pólos periféricos nomeadamente à estação de comboio, ao cemitério e à zona industrial, seria impreterível a existência de um coerente sistema de transporte interno. Para isso foi tratado um conjunto de eixos que possibilitassem o traçado da linha do *omnibus*, que por sua vez percorria desde a estação até a Praça Conde Agrolongo (antigo Campo D. Luiz), seguindo pela Avenida Central e finalmente chegando até ao pórtico do Bom Jesus.

Apesar das pontuais oficinas caseiras junto à Sé, o pólo industrial de maior relevo localizava-se a nordeste da cidade, ao longo do eixo de ligação entre o centro e o Bom Jesus. Associado ainda ao campo industrial, há que referenciar a única urbanização operária, o Bairro Democrático, com uma tipologia em T e localizado na área de Carandá. Embora não se conheça ao certo a data da sua construção, este bairro não consta na planta de 1883 mas sim naquela de 1902. A sua destruição data de 1978 aquando da construção do Hotel do Carandá.

Já na década de oitenta e ainda associada à implantação da linha-

¹ “Se a cidade é dotada de estação de caminho-de-ferro esta converte-se num pólo de atracção, pois representa o progresso e a facilidade de ligação com outros lugares. Muitas vezes a estação fica à margem da localidade, devido ao espaço que ocupam as linhas, e então torna-se necessário construir uma via que ligue o centro da povoação ao novo transporte. Esta via designa-se com frequência por “avenida da estação”, mesmo que tenha recebido algum onomástico; no geral é arborizada e escolhida pelos burgueses e outras fracções das classes dominantes para edificarem as suas moradias. Durante algum tempo será a rua melhor conceituada e pode funcionar como suporte da urbanização de um bairro, o bairro da estação. Quando liga ao centro, é por aqui que as actividades terciárias tenderão a migrar e a expandir-se” (Salgueiro, 1992: 191)

1916, Campo de S. Thiago *in* (Oliveira, 1979)
Mapa de Braga, 1883/84 (extracto do desenho original aguarelado de 30 folhas),
autoria de Eng. F. Goulard sob trama da malha antiga e/ou alterações posteriores
in (Bandeira, 1991/92:211)



férrea está o rasgamento de um novo eixo, a Rua de Caíres, de 1881, estabelecendo a ligação entre o novo Largo de Maximinos até à estação. O promotor privado desta obra constrói ainda uma escola primária na mesma artéria.

Em 1882 é inaugurado o primeiro funicular da Península Ibérica, concretizando a ligação mecânica ao Santuário do Bom Jesus, através de um sistema anteriormente utilizado na Suíça.

A Sul da Sé, substituindo o emaranhado de travessas, rasgou-se um novo eixo de atravessamento Oeste-Este da cidade intramuros, a actual Rua D. Afonso Henriques. Esta intervenção, pelo elevado número de expropriações e pela escala do projecto, para além de se ter prolongado até pleno século XX (finalizando o projecto no remate do Largo de São João do Souto), foi de tal maneira consistente que não restaria qualquer vestígio do cadastro anterior.

Dentro do perímetro amuralhado, e ainda na década de oitenta, há que realçar a substituição do traçado irregular da Rua de S. Paulo.

Fora de muros, a cidade de Braga viu-se também sobre uma intenção de crescimento, não só através de novos eixos viários, como na estruturação de modernas edificações, nomeadamente equipamentos colectivos e edifícios públicos. Estes novos eixos, situados em zonas periféricas oitocentistas, representavam a frente da futura expansão. Dessas novas vias são de salientar a Rua Gabriel Pereira de Castro; a Rua do Caíres, a Rua Pães Abranches, a Rua Conselheiro Lobato e a Rua Padre Cruz.

Outra intervenção extramuros da mesma época foi o alargamento da antiga Rua Cândido Reis (actual Rua dos Chãos), uma via já perfeitamente consolidada, que viria a proporcionar uma nova artéria, marcada pela maior densidade e cêrcea dos conjuntos urbanos da cidade.

Em 1884 inicia-se o arranjo do Largo de Santa Theresa e já na década de noventa, a rectificação das ruas iria apontar desta vez para a rua de Traz de S. Tiago (actual Rua de Santiago).

“ (...) Braga adquiriu a imagem de uma cidade estaleiro, caracterizada por exhibir vastas fiadas de arruamentos em obras, com diversos focos de demolição e amontoados de materiais em depósito”. (Bandeira, 2003:8) A cidade, que no início do século XIX, vivia de uma malha apertada e cintada pela muralha, via-se agora com um centro reestruturado, até hoje como um catalizador de muitas outras actividades e capaz de proporcionar um crescimento inteligente que marcará o urbanismo bracarense até meados do século XX.

(...2006, roteiro especulativo pela cidade...)

“ [...] Uma sebe com amoras, uma nuvem branca, um pedaço de céu azul em forma de trapézio [...]” (Calvino, 2002:148) e um muro caiado a branco parecem ser o mundo que rodeia esta terra. Aquele pátio tão peculiar da Livraria Centésima Página faz esquecer a cidade viva que existe lá fora. Ao som de Sakamoto, atravessamos o bar, pousamos o livro na estante e saímos pelo átrio de entrada.

Estamos exactamente a meio da frente sul da Avenida Central.⁽¹⁾ Aqui a cidade enche-se de vida, o sol escalda mas as pessoas não se fartam de andar... parecem não ter destino: andam, param, percorrem espaços diferentes, entram nas lojas em *zig zag*, sentam-se no jardim! Decidimos virar em direcção à Praça da República. As farmácias, os cafés e as diversas lojas preenchem os pisos térreos dos edifícios deste “Passeio Público”. Passamos a Biblioteca do Instituto de Estudos da Criança e avistamos a praça onde estas brincam com a água da fonte, enquanto os pais bebem o café. Este espaço respira melhor... as pessoas já podem chegar de metropolitano e os carros passam um pouco mais afastados.

Do lado esquerdo, o barulho invade a Avenida Liberdade e os

automóveis multiplicam-se à saída do túnel. A *boulevard* desaparece, lá ao fundo, nos montes de arvoredo denso, as casinhas parecem suportá-lo e não se deixam intimidar pela velocidade dos carros. A Rua do Souto começa aqui, no café Brasileira onde dois meninos, lá “ [...] sentados de braços à volta dos joelhos e imóveis [...]”, decidem levantar-se, correm em direcção à rua comercial, acabando por “ [...] cobrir-se de uma multidão cada vez maior [...]”. (Calvino, 2002:149)

Seguimo-los e logo depois perdemo-los de vista. A rua vive do seu espaço público, as pessoas percorrem-na sem preocupações e desfrutam das suas variadíssimas lojas. As ruas são largas e planas, as pessoas cruzam-se, descobrem pracetas, os pavimentos não se restringem à calçada portuguesa e normalmente são lajeados de média dimensão e de cor cinzenta. As esplanadas estão compostas, os edifícios que as envolvem apresentam-se em bom estado e as praças principais são amplas e confortáveis, à boa moda do século XIX. Toda esta ambiência culmina naquele eixo – a Rua do Souto – e remete-nos para uma cidade média espanhola. Seguimos em frente, os edifícios foram sensivelmente reabilitados, alguns materiais destacam-se, outras entradas sobressaem e tudo parece viver em harmonia com o antigo.

O arco da Porta Nova vira-se para ambos os lados da cidade. De frente para a Avenida Andrade Corvo, o sol de fim de tarde aponta para os nossos olhos, a avenida balança entre as diferenças das suas frentes. “ [...] As passagens de uma função para outra dão-se quase sem abalos; a variedade é assegurada pelas múltiplas incumbências [...]” (Calvino, 2002:66) de cada espaço urbano. As sociedades misturam-se... o Largo Campo das Hortas já não pertence somente às jogatinas da malha e da sueca, o novo hotel, de frente para o largo, cruza os turistas com os bracarenses que visitam o novo parque infantil (2) adjacente a ele e o

novo silo automóvel (3) - situado na esquina desta alameda com a Rua dos Biscaínhos e com o estacionamento dirigido essencialmente ao centro cívico da cidade - intersecta-se com o muro de pedra do Museu dos Biscaínhos. O corredor central da “Avenida da Estação” é agora espaço do metro de superfície que, por influência oitocentista, percorre o antigo traçado da linha do *omnibus* – estação de comboios/Bom Jesus.

Chegando à Praça Torres e Almeida, atravessamos em direcção à Rua de São Martinho, seguimos sob a sombra das copas das árvores, passamos pelo novo *spot* de *halfpipes*, (4) situada no lado esquerdo como uma espécie de ilhota entre o emaranhado das vias. Subindo a Rua do Ferraz, avançamos em direcção ao Mercado Municipal. (5) As bancas já não invadem os passeios da fachada principal e um novo corpo transforma o conjunto, permitindo que as vendas se estendam de dentro do edifício oitocentista para um novo pátio central.

O sol põe-se e a noite invade a Rua de Santo André. Os passeios alargam-se, as árvores ladeiam a rua e os pisos térreos compõem-se de comércio tradicional. Os bares instalam-se em casas *contemporaneamente* reabilitadas, chegando mesmo a que um deles ocupe o edifício por inteiro; uma espécie de “Mercado Negro”², um espaço alternativo e polivalente...um bar, uma loja de discos e outra de roupa, uma livraria, um auditório, podendo cada um destes espaços transformar-se numa outra coisa qualquer. A noite continua pela Praça Mousinho de Albuquerque. Os automóveis são obrigados a estacionar em espaço subterrâneo (6) e os bares e cafés invadem a praça, ora por esplanadas ou bancos, ora simplesmente por pessoas. O passeio, a esplanada, o

² Um projecto multi-funcional que se destaca como um pólo de cultura urbana na cidade de Aveiro – inaugurado em Junho de 2006

jardim e a própria praça acabam por se confundir, diluindo-se num só espaço de colectividade.

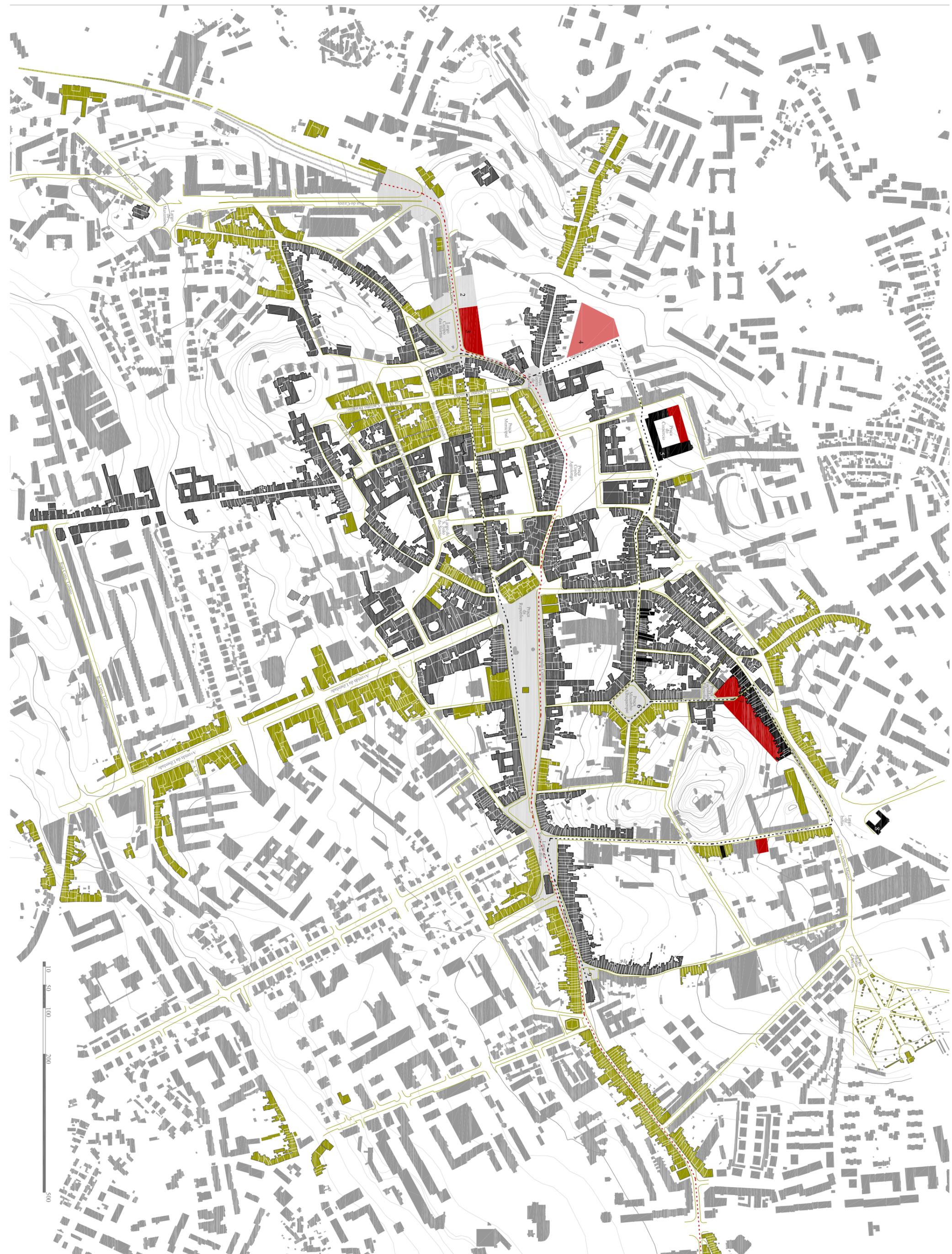
Subindo agora pela Rua das Oliveiras, passando pelo lar de idosos, chegamos ao pólo universitário do centro da cidade. Entre a menos recente Praça da Faculdade de Filosofia e a Escola Secundária Sá Miranda edificou-se a nova Faculdade de Artes. (7) Apesar do seu carácter específico e direccionado, este atravessamento constitui um percurso cultural e artístico (pontuado por zonas de esculturas ou instalações) que remata num eixo pedonal e cicloviário, a Rua do Conselheiro Januário. À direita ainda se vêem alguns estudantes a saírem para a rua – o casario reabilitado deste eixo serve como residências para estudantes deste novo pólo. Seguimo-los pela mesma rua, a multidão parte em direcção à discoteca (a antiga ruína da FPS – Fábrica Portuguesa de Segmentos) (8) e nós, virando a esquina da escola, descemos pela Rua de Santa Margarida. Ainda se vive a dinâmica gerada pela população universitária e artística... a rua respira, ora a euforia da escola secundária, do instituto de línguas e da pousada da juventude, ora a tranquilidade e gosto de algumas galerias de arte.

Chegando ao Largo da Senhora-a-Branca, vêem-se os peões a rasgar o atravessamento da ampliação do “Passeio Público” oitocentista até ao seu novo remate, a Igreja de São Victor – parece uma procissão desde a Avenida Central, passando pelo largo até à igreja. (9) Os casais e as crianças acompanham-se até casa, os adultos insistem constantemente em parar na nova rua pedonal, a Rua de São Victor, bisbilhotando as montras das livrarias, e os mais pequenos aproveitam para dar uma corrida até à escadaria da igreja. Assustados pela presença da fachada maneirista de granito, os miúdos “ [...] abrem bocas alternadas em iguais bocejos [...]” (Calvino, 2002:67) e correm em direcção aos pais, que já

os esperavam à porta do metro. A porta bate, a velocidade corre seguindo as pegadas do *omnibus* do século XIX e faz-se noite profunda, mas viva. A qualquer hora, a cidade não se sente sozinha e “ [...] permanece idêntica a si própria”. (Calvino, 2002:67)

LEGENDA

1	Início do roteiro	< Século XIX	
2	Parque Infantil	Século XIX	
3	Hotel + silo automóvel	Séculos XX/XXI	
4	<i>spot de halfpipes</i>	Roteiro	
5	Mercado Municipal	Percurso_Metro	
6	Estacionamento subterrâneo	Edificação nova	
7	Faculdade de Artes	Espaço Público novo	
8	Discoteca (antiga FPS)	Edificação a Reabilitar	
9	Fim do roteiro	Espaço Público a Reabilitar	



Setúbal

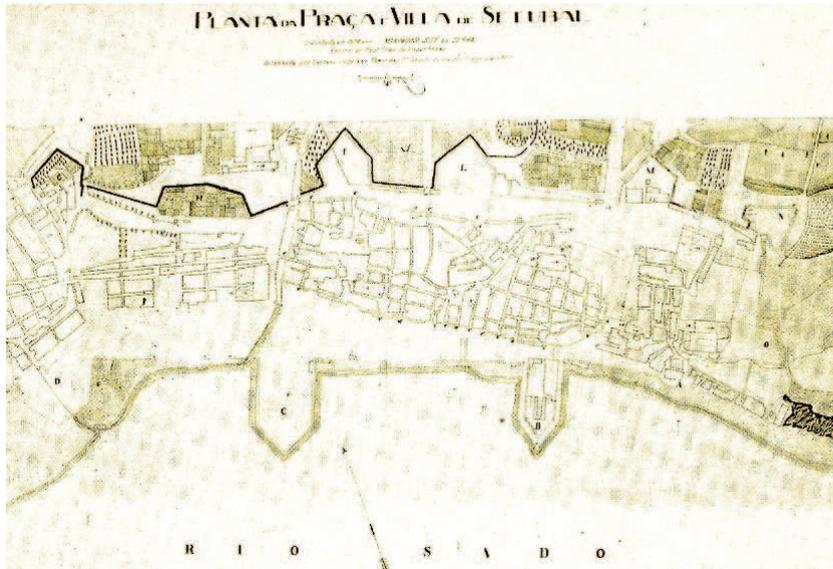
(estratégias da intervenção oitocentista...)

A primeira metade do século XIX em Setúbal foi claramente marcada pela reconstrução demorada da cidade na sequência do terramoto de 1755. Mesmo assim, só a partir de 1855, Setúbal deixa de se delimitar pela muralha seiscentista, expandindo-se para o seu exterior¹, iniciando uma fase de grande desenvolvimento social e económico, transformando a vila num dos mais prestigiados centros urbanos de carácter comercial e industrial do país. “O reconhecimento deste facto está bem patente na elevação de Setúbal à categoria de cidade, por decreto de 19 de Abril de 1860, confirmado por carta régia de D. Pedro V de 23 de Julho do mesmo ano”. (Silva, 1990:18) No ano seguinte chega à nova cidade a linha de caminho-de-ferro² do Barreiro a Setúbal e com ela um grande processo

¹ “Até à data, as únicas excepções continuavam a ser os conventos de São Francisco e de São João e o Seminário de Brancanes, com as poucas casas em seu redor, por eles inevitavelmente atraídas.” (Silva, 1990:51)

² “A linha de caminho de ferro [...], viria a dividir em duas a grande praça que ia do palácio dos Cabedos ao convento da Boa-Hora, gerando-se assim a Praça de Quebedo com o seu cuidado jardim, e a Praça General Luís Domingues com um agradável espaço arborizado, que o vulgo passou a conhecer pelo jardim dos Grilos.” (Claro, 1991: 60)

Planta da Praça e Villa de Setúbal, 1820 *in* (Silva, 1990:22)
Planta da cidade de Setúbal, 1900 *in* (Ferreira, 1995:83)



de modernização de infraestruturas e vias de comunicação como a construção de novas estradas e o melhoramento das antigas, o desenvolvimento dos transportes fluviais e de trens de ligação entre o centro da cidade e a nova estação de comboios, e ainda a instalação do telégrafo. Uma das importantes consequências de todo este sistema foi o início do “turismo” (se é assim que lhe podemos chamar no século XIX) de época estival por parte de famílias espanholas que ficavam “ (...) instaladas em casas das Fontainhas, que, por serem junto à praia, se alugavam com facilidade (...)”. (Claro, 1991:67)

Paralelamente a todo este progresso industrial de mobilidade, as “intervenções de embelezamento urbanístico” começaram a dar os primeiros passos, iniciando-se com as grandes obras de aterro sobre a frente rio, onde viria a materializar-se, em 1848 e 1849, o rasgamento da avenida marginal, a Avenida da Praia (actual Avenida Luísa Todi).

Este Passeio Público viria a marcar a imagem da cidade até aos nossos dias e afigura-se como agente estruturador (entre o tecido medieval e a cidade moderna) e agregador de um conjunto de pólos atractivos de usufruto público e funcional da população.

A zona nascente da avenida, limitada pelo Baluarte da Conceição, acabou por sofrer enormes transformações com a construção do porto (sacrificando o cais de João Gilot) e com as sucessivas edificações, incluindo o Grande Hotel Esperança, adjacentes aos palacetes setecentistas já existentes, destruindo a muralha quase por completo. Ainda na mesma zona, mas do outro lado da avenida, junto ao rio, construiu-se um novo edifício público, o Teatro D. Amélia, actual Teatro Luísa Todi, (1897) e aproximadamente a meio da avenida o Mercado do Livramento (1876). O mercado foi edificado no antigo baluarte do Livramento e a sua construção *prende*-se a questões de higiene pública e comodidade dos

Avenida Todi, s/d
Praça Bocage, s/d
in (Lopes,1999)



usuários. Assumiu-se como um lugar digno de modernidade para as feiras e vendas que até então usufruíam do Largo da Ribeira Velha, para a venda do peixe e da Praça do Bocage (antiga Praça do Sapal) para os legumes. “Para construí-lo realizou a camara tres empréstimos, cuja totalidade é de 28:000\$000 réis”, (...), “o rendimento annual do mercado deve ser superior a réis 3:000\$000, e é destinado ao pagamento do capital e juros do empréstimo. Dentro de pouco tempo haverá, pois, a municipalidade solvido este encargo, e creado uma importante fonte de receita para o municipio”. (Pimentel, 1992:273 e 274)

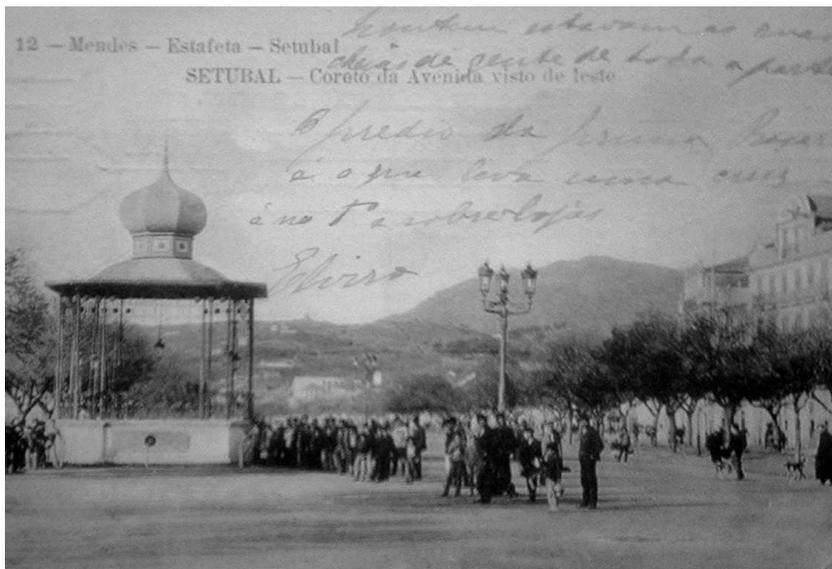
Na zona central houve ainda a preocupação em valorizar a Praça do Bocage e em construir o Monumento do Bocage (1871). Na mesma praça, em 1873, foi ainda anexa, aos antigos Paços do Conselho, a Biblioteca Popular, tendo sido uma “iniciativa que merece tanto maior louvor quanto é escasso o numero de institutos d’este genero no nosso paiz”. (Pimentel, 1992:252)

E finalmente, na zona poente há que destacar o passeio da Praia ou Parque das Escolas, actual Largo José Afonso, construído em 1870, caracterizando-se como “ (...) uma deliciosa estancia, cheia de bom gosto e de suavidade, com um vasto lago ao meio, do qual irradiam seis longas ruas ladeadas por altas paredes de verdura. Faz cerco ao lago um agradável arvoredo, na maior parte construido por eucaliptos”. (Pimentel, 1992:280)

Há que focar ainda o projecto de 1887 para a cobertura do Ribeiro do Livramento, indispensável para o prolongamento da avenida e o rol de cafés que acabaram por se espriar ao longo da marginal, transformando-a num grande espaço de colectividade e vivência da cidade oitocentista.

A construção do Teatro Luísa Todi surgiu no seguimento de uma

Coreto da Avenida visto de leste, 1910
Tribunal, Cadeia e Igreja da Boa Hora, s/d
in (Lopes,1999)



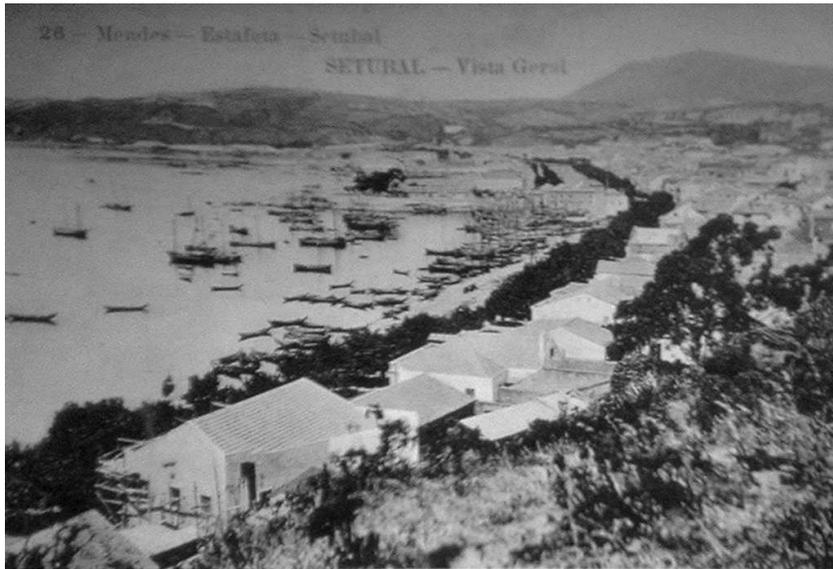
vaga do novo gosto da alta burguesia setubalense. Com ela ergueu-se o Teatro Bocage, em 1834, numa casa antiga na Rua dos Almocreves; e o tão estimado coreto da Avenida Luísa Todi, em 1887; instalou-se a iluminação pública a gás, em 1863, estendendo-se até ao Jardim público do Campo do Bonfim (1866); e a nordeste da cidade construiu-se a Praça de Touros de D. Carlos (1889).

Paralelamente a esta vaga, e à semelhança do que aconteceu noutras cidades do país, a cidade entrou numa fase de criação de uma série de outras operações públicas que visavam a melhoria das condições de vida da população relativamente a questões de salubridade, embelezamento, comodidade e lazer.

Das intervenções acima referidas há que salientar ainda a instalação de um serviço de apoio a órfãos (1837), no edifício do antigo convento dos frades carmelitas descalços e do liceu municipal (em 1858) no convento da Boa-Hora dos frades de Santo Agostinho (ou dos Grilos); o aumento de escolas de instrução primária, entre as quais a “*eschola conde de Ferreira, situada na Praia (...) construída de 1867 a 1868*” (Pimentel, 1992:253); e a construção de “*um magnífico cemitério, com bastantes mausoléus e uma formosa capella, cuja pedra fundamental foi collocada, com muita solemnidade, no dia 22 de Maio de 1859*”. (Pimentel, 1992:149)

Outra iniciativa pública fundamental da época foi o melhoramento e limpeza das infraestruturas e espaços públicos, como o calcetamento de todos os passeios destinados a recreio público, o nivelamento, alinhamento e arborização de algumas ruas como as ruas da Conceição (em 1852) e dos Açougues (em 1874), e ao empedramento da Avenida Alexandre Herculano e das ruas Nova da Conceição (actual Avenida 5 de Outubro) e de S. João (actual Avenida Manuel Maria Portela), em

Vista Geral de Setúbal, 1908
Linha Férrea e Bairro Baptista, 1912
in (Lopes,1999)



1886. Esta última, juntamente com a Rua Almeida Garrett, seriam as duas artérias de ligação entre o centro da cidade e a estação de comboios, tendo sido a segunda, em 1887, alvo da imprensa com a seguinte apreciação: “Com o excelente e bem acabado pavimento que tem, e com os passeios laterais ensaibrados, fica uma obra completa para trens e passageiros, com piso suave e agradável, oferecendo uma linda perspectiva de um extenso túnel, cuja abóbada é formada por frondosa copa do majestoso arvoredado que a orla em toda a sua extensão”. (Claro, 1991:62)

Para além dessas intervenções mais significativas outras, não tão “visíveis”, acabaram por complementar a condição urbana de Setúbal em prol da tão desejada “cidade moderna”: instalação de infraestruturas de saneamento; construção de um novo depósito para despejos da cidade e de aterros em zonas onde se acumulavam e estagnavam águas pluviais; e demolição da parte superior de alguns arcos da muralha, permitindo o alargamento das entradas das ruas de ligação entre a cidade antiga e a marginal.

“O estado de salubridade publica é portanto o melhor possível, e para conseguir este resultado muito tem por certo contribuido a arborisação, largamente desenvolvida. As ruas principaes, alamedas, e estradas estão todas marginadas de renques de arvores, entre as quaes avultam as amoreiras (...).” (Pimentel, 1992:275)

Em 1876 foi iniciado o afastamento do cais em relação à cidade, situado entre os baluartes do Livramento e da Conceição, resultando num grande aumento de superfície da cidade, num melhoramento das condições mercantis da área, construindo ainda a poente do primeiro baluarte um prolongamento do cais e a nascente do segundo uma doca para pequenas embarcações. Mais tarde, já no século XX, outras operações de aterro são feitas originando a marginal e as docas que hoje conhecemos.

Avenida Portela, s/d
Avenida 5 Outubro, 1918
in (Lopes,1999)



O ano de 1880 traduziu-se num ponto de viragem da imagem da cidade em sequência da instalação das primeiras fábricas de conserva de sardinha em azeite. Devido a factores favoráveis³ de implantação da indústria na cidade e ao período da Primeira Guerra Mundial, Setúbal mostrou-se uma grande potência, a nível de mercado externo, em produtos de conserva, despoletando um aumento exponencial quanto ao número de fábricas na cidade e um desenvolvimento industrial acelerado até aos princípios do século XX.

As unidades industriais acabaram por se espalhar um pouco pelo tecido urbano, ainda que surgissem alguns núcleos de maior concentração, no entanto, de forma casuística, como a zona ocidental da marginal e a Ladeira das Fontainhas, criando algumas dinâmicas de organização e atracção urbana de alguns bairros pobres.

Em relação às classes mais abastadas, apesar da presença da urbanização a nascente do eixo Mercado/Praça do Bocage na Avenida Luísa Todí, a burguesia passou a instalar-se em áreas mais periféricas da cidade como nas construções em banda na Estrada dos Arcos e da Algoeira e no Bairro do Salgado, constituindo uma zona residencial privilegiada, organizada segundo um traçado com ruas exactamente perpendiculares entre si e de ligação entre o centro medieval da cidade e a estação de comboios, através da Avenida Manuel Maria Portela, ruas Almeida Garrett e Nova Conceição (actual 5 de Outubro) e por fim, do Jardim do Bonfim.

Inevitavelmente, o centro da cidade deixou de atrair a classe burguesa e importantes modificações sociais acabaram por

³ A grande abundância de sardinha e de mão-de-obra feminina (trabalho de salário baixo e desprendido de horário fixo e contrato), a existência do porto, a proximidade e acessibilidade (através da implantação do comboio) à capital do país.

transformar/organizar e expandir a cidade, até princípios do século XX, sem nunca prejudicar ou distanciar os diferentes estratos sociais na vivência dos tão requisitados espaços públicos da cidade de Setúbal.

(...2006, roteiro especulativo pela cidade...)

“É desta onda que reflui das recordações que a cidade se embebe como uma espoja e se dilata” (Calvino, 2002:14) para o mar. Sentados por trás do Fórum, (1) e com os pés a tocar na água, vê-se o outro lado do Sado, Tróia, uma *península vertical de areia*. Deste lado, a água surge mais perto, os navios dirigem-se para o porto a nascente e o troço de muralha do antigo baluarte do Livramento solta-se da envolvente e desenha a plataforma urbana, de animação turística, estendendo-se até à água desde a Praça do Bocage. Espreitando por entre o mercado vê-se também a nova doca de recreio, remetendo para a antiga *Doca Delpeut* oitocentista. Levantamo-nos, já com os pés gelados, passamos por entre as esplanadas e seguimos em direcção ao antigo Quartel setecentista da Infantaria, o remate nascente da Avenida Luísa Todi, um elemento de excepção solto da malha urbana, transformado em Museu Marítimo (2) e agora, com um contacto muito mais directo com o rio. Chegamos à avenida, atravessamos livremente por entre os automóveis que descem para o novo parque de estacionamento subterrâneo e por aqueles que seguem, quer de automóvel ou de bicicleta...

...entramos no antigo núcleo medieval, “a cidade não conta o

seu passado, contém-no como as linhas da mão, escrito nas esquinas das ruas, nas grades das janelas” (Calvino, 2002:14) ou nos degraus das escadinhas apertadas que seguimos junto ao troço da muralha seiscentista. Passamos pelo “Claustros” – um espaço cultural – e descansamos no terraço/jardim da Rua do Forte. Desfrutamos toda a vista sobre a marginal, o castelo e o comboio a passar por entre os telhadinhos apertados. Voltamos pela Rua de Arronches Junqueiro – antiga Rua Direita – atravessamos os largos e terreiros tão característicos da cidade e chegamos à Praça do Exército, a mais bela praça de Setúbal. A sua calma e tranquilidade abrangem a igreja de Santa Maria... contornamo-la e seguimos os vestígios da muralha onde se encontra o posto de turismo. No Jardim Palhais, ouvem-se as crianças “num tagarelar cerradíssimo, gritarem uns com os outros, trocarem motejos, ventos e risadinhas”, (Calvino, 2002:81) entram, tropeçando no novo jardim-de-infância, um edifício reabilitado de frente para a praça. Continuamos pela Avenida 5 de Outubro, do lado esquerdo a casa da esquina e os seus jardins dão espaço ao novo centro de saúde, (3) atravessamos e na Rua Dr. Manuel de Arriaga cruzamos tanto com aqueles que se dirigem ao centro recreativo, numa antiga casa, como com os outros que entram na gare de camionagem, agora aberta para a avenida através de um grande passeio, com zonas de paragem e sombreamento, que acaba por entrar dentro do próprio edifício. Já no topo norte da avenida, vêm-se os automóveis concentrados para estacionarem no novo silo automóvel, (4) que serve tanto os residentes do bairro oitocentista, como os utentes do Jardim do Bonfim.

A sombra do corredor central da Avenida de Alexandre Herculano encaminha-nos para a Avenida Mariano de Carvalho, viramos a esquina do mini jardim botânico e seguimos em direcção à Praça Miguel Bombarda. O diálogo entre a praça desnivelada – que através dos muros

grafitados faz o contacto entre as traseiras das casas e o nível de entrada da Igreja do século XVI – e a fachada rendilhada da Igreja do antigo Mosteiro de Jesus faz-se pela diferença de linguagem (a primeira muito seca e inóspita e a segunda esculturalmente rica) e pela semelhança na cor... a praça parece fazer parte da própria fachada, do próprio Museu de Setúbal, acabando também por se projectar para o pátio e traseiras do claustro.

Avançando pela Rua de Acácio Barradas, um casal de idosos sai da farmácia dirigindo-se para o complexo da Santa Casa da Misericórdia(5) de apoio ao antigo asilo. Atravessamos com eles – o edifício chama-nos atenção – é uma casa do século XIX reconvertida no piso térreo em farmácia e em habitação no piso superior. Chegando à Avenida dos Combatentes também outra casa foi recuperada, desta vez dando lugar a uma casa de chá. Ainda na mesma rua, mas no seu extremo nascente, paramos para descansar... a Praça do Almirante Reis vive agora na sua totalidade espacial, o passeio é contínuo em toda a sua amplitude, os automóveis abrandam ao cruzar para a Avenida 22 de Dezembro, as árvores sombreiam e ocultam o burburinho cidadão... surge um espaço e um tempo silenciosamente ininterruptos.

Decidimos entrar novamente no interior da malha apertada. Ao fundo da Rua de João Eloy do Amaral, um novo quarteirão (6) afirma-se como um conjunto multifuncional, que actua como charneira do casario apertado do núcleo medieval e dos edifícios adjacentes de escala considerável, de meados do século XX. O edifício constrói-se a partir de uma série de volumes, que se vão movendo e adaptando às diferentes escalas da sua envolvente e que trabalham com diversas funções que se vão também encaixando consoante as necessidades presentes.

Seguimos até à Praça Marquês de Pombal. Mais uma vez, os

automóveis, vindos da Rua José Pereira Martins abrandam. Os cafés e restaurantes ocupam o espaço e os miúdos correm em redor do Pelourinho, enquanto os adultos tomam o café. Avistando uma estrutura semelhante a uma “porta” da cidade, dirigimo-nos até ao Largo José Afonso. O antigo Pátio das Escolas preenche-se agora como um grande espaço de cultura e dinâmica. Aquela estrutura dá cenário e luz à comédia teatral amadora que decorre, os mais novos correm para a primeira fila do anfiteatro, os turistas param e apreciam ou desfrutam a sombra das árvores junto às explanadas e outros, simplesmente dirigem-se às suas habitações. Seguimos por trás do edifício do IPJ e viramos para a doca, agora mais relacionada com a cidade e dinamizada tanto pelos bares e restaurantes dos pisos térreos das habitações da Avenida Luísa Todi, como pela escola naval e os pequenos equipamentos de apoio a desportos aquáticos, instalados nos antigos armazéns. Pelo passeio de madeira, e paralelamente à água, corremos em direcção à frente rio. Um novo hotel, agarrando-se a uma antiga oficina, destaca-se pela sua contemporaneidade e um outro armazém, reconvertido no Centro cultural da cidade, (7) remata a cidade, protegendo-a do rio e projectando-se sobre ele.

Percorremos pelo mesmo passeio em direcção a poente, as antigas oficinas navais enchem-se de gente à procura da cultura piscatória setubalense, as casas burguesas viram-se tanto para a grande avenida como para a rua interior – Rua Gui Gomes Fernandes – de contacto com as oficinas. A rua torna-se interessante... tanto brilha pela riqueza das casas burguesas do século XIX e dos seus espaços de contacto com a rua, como respira o bairrismo e a simplicidade daquela antiga zona de pescadores.

Continuando pela marginal, deparamos com uma grande superfície comercial, (8) num antigo armazém, surgindo, por um lado, como

transição entre a zona de residências burguesas e oficinas e a zona de habitação social mais a poente, e por outro, agindo como servidor de ambas...

...toca a campainha! As crianças saem lançadas do edifício que surge imediatamente a seguir. É um edifício de linguagem contemporânea, destaca-se da sua envolvente, respeitando-a... os meninos despedem-se, correm até casa e nós seguimos aqueles que vão em direcção à doca dos pescadores. Alguns deles ajudam os pais, pois o peixe acabou de chegar...os turistas curiosos juntam-se, outros negociam, e nós, por entre a multidão, saímos e atravessamos as habitações de tipologia económica e cruzamos a Avenida Luísa Todi, agora prolongada até esta zona. Deitamo-nos no parque de frente para o rio. O corredor central da avenida dilui-se com a encosta verde que nos leva ao castelo... olhamos para cima...o sol está a deitar-se por trás do monte, os raios são filtrados por entre o seu grande arco.

Levantamo-nos e decidimos subir a Estrada do Castelo de São Filipe. Inicialmente contornamos as casas, depois seguimos o corredor de árvores até lá cima...o caminho é longo, falamos das mais variadíssimas coisas. Entramos no castelo, (9) atravessamo-lo através de uma escadaria que nos leva ao terraço... e olhamos a cidade, toda a cidade... a linha de sombra contorna a marginal, o sol ainda brilha sobre ela e sobre o rio. O seu desenho remete para aquele do século XIX: contorna os armazéns, cria um percurso marginal à água e penetra na cidade...

“Os que olham lá de cima fazem conjunturas sobre o que está a acontecer na cidade [...], e a cidade, magnetiza os olhares e pensamentos de quem está lá em cima.” (Calvino, 2002:127)

LEGENDA

1	Início do roteiro	< Século XIX	
2	Museu Marítimo	Século XIX	
3	Centro de Saúde	Séculos XX/XXI	
4	Silo automóvel	Roteiro	
5	Santa Casa da Misericórdia	Linha da Marginal	
6	Novo quarteirão	Edificação nova	
7	Centro Cultural de Setúbal	Espaço Público novo	
8	Superfície Comercial	Edificação a Reabilitar	
9	Fim do roteiro	Espaço Público a Reabilitar	



EPÍLOGO

Quando todos proferem *não há limites na cidade*, este ensaio trabalha exactamente sobre um limite preciso. Uma franja de transição e fronteira entre duas vivências e morfologias diferentes: o centro e a periferia.

Os sintomas de crise da *cidade centro* e a visão negativa, face às tendências de crescimento alargado da *cidade periférica*, têm alimentado, por parte de alguns mais radicais, a impossibilidade de complementaridade e interacção entre as duas realidades. Esta visão acaba por constituir um forte obstáculo à leitura das nossas cidades e à interpretação da sua complexidade como um sistema diverso.

Se a articulação centro/periferia é um imperativo estratégico para a robustez da competitividade e coesão social do todo, parece-me ainda possível e desejável estabelecer um sentido de relação e comunhão entre as partes, com uma nova visão de contacto e reequilíbrio, criando uma nova sinergia entre elas. A partir daí, nasce a vontade de criar dinâmicas urbanas e de convencer, tanto as populações como os dois modelos. Em tese, digamos que a anulação de alguns dos problemas das duas formas de cidade e, principalmente as suas interconjugações e

relações passam pela fronteira unitária da coroa do século XIX. Assim, proponho-os como espaços potenciais de reestruturação pela sua localização física e temporal no contexto da cidade, pelas suas características intrínsecas e associadas directamente aos processos evolutivos do espaço urbano, e ainda pela herança urbana que sempre a determinou, como uma intervenção do centro para fora, uma expansão contextualizada, tanto morfológica como socialmente. “Mas hoje em dia as pessoas não saem à rua... se voltarmos ao séc. XIX as pessoas saem ao fim da tarde para, simplesmente, conviver. Porquê?”¹ Pelo carácter das intervenções e cultura oitocentistas!

A dicotomia centro/periferia cria tráfegos de atravessamentos, transformando o centro da cidade num corredor, o objectivo é sair da moradia da periferia e chegar ao emprego, no centro. É neste sentido que estas coroas *pericêntricas* assumem um papel fundamental. Para além do carácter de atravessamento, estas zonas devem criar espaços de permanência e troca de culturas, representando *unidades de vizinhança*, potencializadoras de forças bilaterais, capazes de conectar as populações periféricas às centrais sob novas formas sociais e de consumo de áreas de carácter público, não estanques, e despoletadoras de grandes fluxos transversais. Consecutivamente, estas zonas devem potenciar usos que não *cabem* na malha apertada do centro tradicional e proporcionar ambientes colectivos, serviços e equipamentos públicos ligados ao lazer e desporto, saúde e ensino, bem como espaços verdes, escassos em áreas periféricas, tudo assente sobre uma estratégia de transportes públicos eficaz, face aos seus fluxos.

Um pedaço de cidade que representa uma *rótula*, concebido para

¹ Paulo Varela Gomes, lançamento da revista NU#27 *velocidade*, 06 de Julho de 2006.

todos os sentidos e todos os instantes, uma espécie de catalizador de actividade que marcaria uma nova era no equilíbrio da cidade: a cidade vista como um todo. Assim, o centro e a periferia não seriam (nem são) fenómenos opostos, podem cruzar-se e entrelaçar-se, sem que percam a sua identidade: duas vivências distintas, alternativas e simultaneamente viáveis.

Assim, as intervenções nas franjas do século XIX possuem uma capacidade reestruturadora de *acupuncture* dentro do tecido global da cidade e devem assentar nas seguintes linhas orientadoras: reequipamento (retomar a sua característica inicial como áreas detentoras de equipamentos, usufruindo da sua localização entre as zonas residenciais centrais e periféricas e promovendo a troca de culturas e fluxos entre elas); espaços públicos (proporcionar à cidade o redesenho de espaços públicos vazios e a implantação de novos, de carácter vasto e imaginativo, que atraem com sucesso actividades de lazer e também de serviços, liderando muitas das recentes políticas de cidade central ou periférica); mobilidade (dada a sua condição de rótula, proporcionar uma boa articulação entre o transporte individual e colectivo, promover percursos pedonais e cicláveis e criar zonas de estacionamento e serviços de transporte público, reforçando a sua coesão com os dois modelos, tornando-se assim num só sistema); reabilitação de edificado e reestruturação de espaços vazios intersticiais (o carácter de ruptura entre escalas, de aglomeração/dispersão e de hibridez/monofuncionalidade entre o centro antigo e as novas áreas de expansão, possibilitam a estas coroas, por um lado, a construção no centro da cidade e a reestruturação de conjuntos edificados e, por outro, e conjuntamente, a reabilitação de antigos edifícios ou conjuntos).

Como tal, longe das preocupações de ligação, o centro poderá crescer completando-se, densificar revitalizando-se, gerir oportunidades

de atracção salvaguardando-se e construir continuidade, e a periferia poderá crescer reestruturando-se, diversificar favorecendo o policentrismo, localizar actividades e reurbanizar a organização da cidade exterior... um desenvolvimento em duplo sentido, para o centro, como zona pertencente a ele, e para a expansão contemporânea, como zona de amarração ao centro da cidade.

Mas cada cidade é uma cidade particular...e por essa razão, a incisão destas premissas são flexíveis. Apesar das directrizes serem as mesmas, a intervenção em Coimbra é obrigatoriamente diferente da de Braga ou da de Setúbal. Cada intervenção vai, tendencialmente, seguir a directriz que lhe trará mais solidez: em Coimbra aponta-se para ideias mais focalizadas nos espaços públicos e, principalmente, para aqueles adjacentes ao Rio Mondego e ao sistema de transportes colectivos (com a implementação do metro de superfície); a proposta de Braga assenta preferencialmente numa série de reabilitações de edificios devolutos e intervenções em espaços públicos ligados à população mais jovem; e, finalmente, em Setúbal inclina-se fundamentalmente para a requalificação da marginal e a aproximação da água à cidade e para o reequipamento social, educativo e da saúde da cidade, potencializando espaços intersticiais/vazios de conjuntos edificados fragmentados. E, porque estas franjas oitocentistas não são estanques - aliás nasceram sob a forma de eixos de expansão projectados para a incerteza - as intervenções podem conter espaços adjacentes a elas induzidos pelo processo utilizado, uma metodologia tateante, onde as interpretações e as ideias vão surgindo caso a caso (cidade a cidade), rua a rua...

E, porque da teoria à prática corre uma linha que pode ser muito ténue, proponho fazer mais uma reflexão. Já num estado avançado deste ensaio, em Agosto deste ano houve a oportunidade de participar no 1º

SIRUM (Seminário Internacional de Reabilitação Urbana do Mindelo – Cabo Verde), também no âmbito do projecto *História e análise formal na definição do conceito de intervenção em contexto urbano histórico*. Constituiu o primeiro confronto com a prática do projecto e com o trabalho em grupo, após um ano de infinitas reflexões sobre o território e, principalmente, sobre o território português. O local era outro, as pessoas eram desconhecidas, as línguas igualmente e nós, participantes do seminário, balançávamos entre o turista anónimo (apesar do pouco tempo que nos restava) e um forte interveniente na compreensão daquela cidade e no futuro que o Mindelo poderá seguir. Após um mês de *descanso* deste ensaio – embora intervindo numa outra cidade – chegando a Portugal e procurando epilogar esta prova, apercebo-me que, consciente ou inconscientemente, a proposta do meu grupo de trabalho no seminário, em tudo corresponde ao conjunto de ânsias e respostas que sempre pretendi. Representa uma espécie de teste e é, certamente, a resposta prática a um ano de busca permanente, num território que não é o meu, julgado e criticado por *estranhos* ... era aquilo que toda esta teoria exigia: uma confrontação com a realidade!

Podemos dizer que o Mindelo, como cidade surge no século XIX, altura em que é instalado o seu porto marítimo.

A área de intervenção do projecto é a chamada *zona central* e caracteriza-se, exactamente, pela zona mais antiga do Mindelo. O carácter de consolidação da área fez com que o grupo se centrasse rapidamente no desenho urbano da zona e o seu tecido urbano fez-nos caminhar para uma proposta focalizada em espaços, onde a malha urbana necessita de ser *cosida* no sentido da sua melhor definição e valorização. Assim, o projecto (*Imagem 1*, em anexo) seguiu por uma proposta de intervenções

Vista geral da Baía a partir do alto do Monte Fortim
Vista geral da Baía e do Monte Fortim a partir do Pontão em ruína
Vista geral da Baía e da frente da cidade a partir do mar



pontuais (acupunctura) na apropriação de espaços vazios, consolidação de espaço público, definição dos passeios em mau estado ou inexistentes, reabilitação de edifícios degradados e devolutos, implementação de usos carenciados e algumas soluções viárias assentes em duas temáticas: *um percurso cultural* e *um percurso desportivo*. São dois temas subdesenvolvidos, sobre os quais os mindelenses demonstram muito interesse e aptidão, distanciando-se do *turismo de massas* em prol de um turismo alternativo – o *turismo cultural* – e de uma dinâmica local permanente, dando especial importância ao sabor do *património imaterial* como as vivências dos interiores dos quarteirões e de rituais mindelenses, nomeadamente o Carnaval.

O *passo* seguinte passou pela compreensão dos problemas existentes na área (*Imagem 2*, em anexo) ou na sua ligação com a envolvente mais próxima e, por conseguinte, pelas directrizes da proposta: (*Imagem 3*, em anexo)

A zona da *frente da baía*, um dos principais focos das propostas em geral, como área a requalificar e dinamizar, garantindo-lhe um carácter de marginal vivida e oferecendo-lhe ainda uma relação mais próxima e articulada com a cidade. É considerada uma das mais belas baías do mundo, contudo, actualmente subaproveitada tanto pelo seu aproveitamento para estacionamento de camiões, como pela barreira estabelecida pela Avenida Marginal, criando um grande distanciamento entre a água – através do seu carácter pesado e inadequado ao peão –, a cidade e, por conseguinte, os próprios mindelenses.

Nesse sentido, o trânsito pesado seria deslocado da Avenida Marginal para uma circular externa e o trânsito norte/sul seria transferido da fracção central da frente, criando oportunidade de requalificar a marginal como um grande passeio público, à cota da rua, com pista de

Réplica mindelense da Torre de Belém e Mercado do Peixe
Vista geral da Praça D. Luís
Frente da Praça D. Luís, eixo Praça D. Luís/Pracinha da Igreja



bicicletas, pequenos equipamentos, zonas de sombreamento e descanso, e um passeio desportivo, rebaixado entre a Torre de Belém e o pontão em ruína. A réplica mindelense da Torre de Belém passaria a apropriar-se duma praça, de cariz *popular*, muito ligada à zona de atracagem dos barcos piscatórios e ao próprio Mercado do peixe, sendo que o pontão caracterizar-se-ia como a única extensão para a água, dando apoio a desportos náuticos de recreio e estabelecendo uma relação mais próxima com o edifício da Alfândega, actual Centro Cultural do Mindelo.

Assim, a marginal - pensando sempre no seu todo - demonstraria o seu carácter natural, respirando outra vivência, possibilitando uma apropriação quase exclusiva do peão, uma hierarquização dos espaços pedonais e automóveis, e uma nova força entre ela e o interior da cidade.

Essa relação estaria directamente estabelecida com a *Praça D. Luís*, actualmente uma praça vazia e seca de colectividade, através do seu desenho de requalificação e do controlo desse mesmo espaço através de um edifício no lugar de um antigo armazém do século XIX, destruído aquando da construção da praça. Este edifício funcionaria como restaurante e espaço recreativo de apoio ao Carnaval. Este corpo viveria muito da própria praça, projectando-se sobre ela, tanto através da esplanada do restaurante, como espaço/palco de ensaios para o Carnaval.

No sentido de enfatizar a ideia de ligação da baía ao interior da cidade, houve a preocupação em estabelecer uma relação mais forte entre a Praça D. Luís e a *Pracinha da Igreja*, transformando o eixo de ligação entre elas numa rua pedonal de carácter comercial, no entanto, permitindo a mobilidade transversal do automóvel. O intuito de tornar esta rua num eixo comercial, induziu-nos à reabilitação de dois edifícios degradados, um de frente para a Praça D. Luís e outro mais próximo da segunda praça. Propusemos também o redesenho e a definição deste

Eixo Pracinha da Igreja/Praça D. Luís
Vista da frente da Baía a partir da zona de pescadores



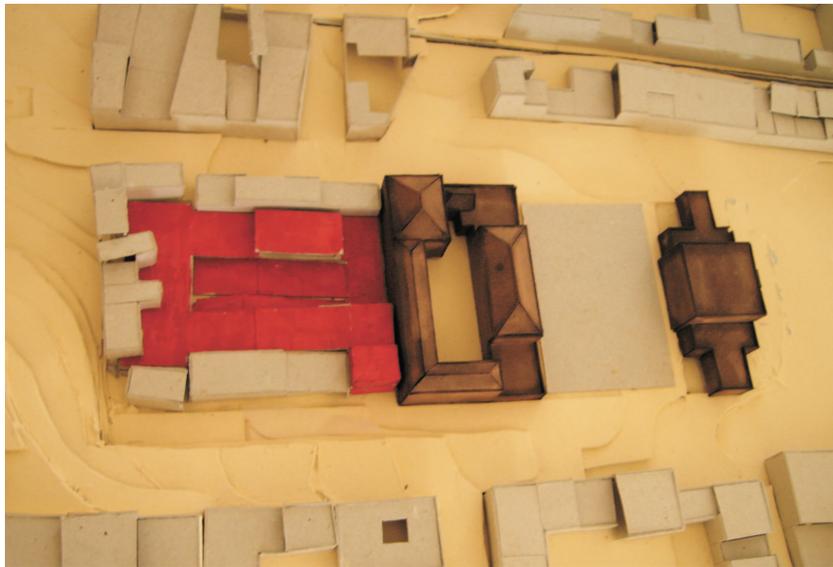
espaço, no sentido de o dignificar, não pelo espaço público por si só, mas também, pelo carácter da sua envolvente. Assim, a antiga praça, centralmente sobrelevada e distanciada dos edifícios, transformar-se-ia numa praça a um só nível, em contacto com o edifício da câmara e com a igreja, que se projectaria separadamente em direcção ao mar, possibilitando assim diferentes vivências do mesmo espaço.

Outra directriz que nos pareceu fundamental, principalmente na frente da baía, foi a ideia de criar uma possível *legislação na preservação do património*, assente não num sistema edifício a edifício – levando por vezes às práticas correntes do Mindelo como a demolição e reconstrução do *mesmo* edifício, obviamente com técnicas diferentes das originais e muitas vezes até desajustadas ao próprio local – mas sim numa política de salvaguarda dos conjuntos edificados a partir da criação de normas reguladoras para novas construções e reabilitação de antigas, tais como definição de altura máxima, ritmo e tipo de vãos, e densidade de construção.

Esta proposta pretende incentivar a reabilitação de edificado degradado e devoluto e, simultaneamente, à construção de edifícios que possam favorecer a consolidação de conjuntos em fragmentação, salvaguardando o carácter do tecido e do valor arquitectónico/urbano da cidade. Esta directriz pretende tornar claro à população e, sobretudo, aos principais intervenientes na cidade do Mindelo, da urgente necessidade de preservação e valorização do património arquitectónico e urbano da cidade.

Seguindo o percurso cultural, a proposta acabou por incidir numa parte mais interior da cidade. (*Imagem 4, em anexo*) O projecto apostou na criação de um *pólo universitário* dedicado às *Artes e Ensino*. (*Imagem 5, em anexo*) A sua localização remete para uma espécie de quarteirão

Rua Liberta Dorés
Maquete da zona do Pólo Universitário. Escala original:1:500



solto da malha urbana, com uma presença muito central e marcante, tanto na cidade como em direcção ao mar, através da Rua Liberta Dorez. Esta rua é uma das mais movimentadas da cidade, senão a mais movimentada, e o seu cruzamento com as ruas deste quarteirão torna-se muitas vezes complicado. A já referida importância urbana do quarteirão é ainda associada ao interesse arquitectónico dos seus edifícios: o antigo Palácio do Povo, onde se situa temporariamente o Tribunal, e o Liceu Velho - um edifício oitocentista algo degradado - que alberga algumas actividades relacionadas com a Escola Superior de Educação, localizada nas traseiras deste edifício. Percebe-se então, que o interesse e valor deste quarteirão são completamente subaproveitados, tanto em termos de usos, como na comunicação entre os edifícios e a sua vivência como conjunto.

Assim, o grupo propôs, como solução do tráfego, que as ruas deste quarteirão tivessem um só sentido de trânsito, acabando por direcciona-lo para as diferentes partes da cidade.

Quanto à definição do quarteirão, tentámos reestruturá-lo não como *peças* separadas mas como uma só, desde a frente do edifício do Palácio do Povo, passando pela Praça Zimbabwe e o Liceu Velho, até ao interior e casario do conjunto habitacional no topo nascente. O Palácio do Povo albergaria a reitoria da Universidade, e com a *limpeza* dos seus anexos, passaria a comunicar não só com a frente poente mas também com a Praça Zimbabwe. Este local surgiria não só como um espaço público reabilitado com novas zonas de descanso e sombra, mas também como uma praça desnivelada de ligação entre a reitoria e o Liceu Velho.

Este edifício abrigaria a faculdade, com os seus espaços de aulas e zona administrativa, e projectaria-se-ia para o interior do casario que o envolve com espaços como bar, auditório e salas da associação de

Liceu Velho e Praça Zimbabwe
Vista geral de uma zona periférica da cidade



estudantes. Esta zona funcionaria também como ligação às casas onde propúnhamos a sua reabilitação como residências de estudantes. O carácter do interior do quarteirão passaria por estabelecer ligação da cota da faculdade à cota superior das residências proporcionando, a partir desse desnível, serviços de apoio aos estudantes, nomeadamente uma sala de estudos, outra de computadores e a lavandaria. Esta *estrutura* de ligação funcionaria como uma espécie de grelha associada à métrica das casas, que ganharia mais ou menos volume consoante os espaços (tanto abertos como fechados) pretendidos. Para além dos espaços já referidos, existiriam outros (descobertos) que funcionariam como jardim, esplanada do bar ou rampas de acesso aos espaços interiores da estrutura ou das residências. Com a hipotética expropriação das casas, propusemos o realojamento dos moradores para casas reabilitadas da envolvente mais próxima.

Este pólo representaria uma valia de desenvolvimento e uma forte aposta nas artes e educação dos mindelenses.

E, porque a intervenção não se restringiu aos limites da zona estipulada, associados a este pólo estariam a cantina e o serviço de acção social, situados num antigo casarão reabilitado e de frente para as residências.

Associada a esta última parte estaria uma *franja intermédia* de articulação entre o centro e a periferia, com equipamentos sociais que complementaríamos alguns já existentes – o hospital, o jardim de infância e o centro de apoio a mulheres –, nomeadamente, um parque infantil, um centro de apoio a crianças de rua e um conjunto reabilitado para habitação social. Representariam serviços bem articulados, de grande valência, não apenas para aquela zona da cidade, mas sim para toda a cidade e população.

Zona da Praça Dr. Regala
Vista geral da cidade



Relacionada com esta franja estaria também a *Praça Dr. Regala*, situada em frente ao centro de apoio a mulheres, e a sua caracterização e definição passaria pela sua reestruturação como paragem de autocarros, associada a um pequeno equipamento com bilheteira e café de apoio.

É neste ponto, o momento de balanço final, que percebo as claras influências das reflexões deste ensaio neste mesmo projecto no Mindelo. Parece o culminar e até uma justaposição de ideias inerentes às três cidades portuguesas estudadas. A semelhança no tratamento de reabilitação dos espaços públicos e na reestruturação da rede de comunicações em Coimbra, a importância do pólo universitário, e todas as suas vivências inerentes, no centro da cidade de Braga e por fim, a abordagem feita na marginal e nos serviços de acção social em Setúbal.

Resta saber se este projecto foi *apenas* o reflexo de um impossível distanciamento à tese, ou se traduz muito mais do que isso... uma mudança na abordagem ao projecto, um novo modo de olhar a cidade!



BIBLIOGRAFIA



AFONSO, Luís (1991) — *Arquitectura da Cidade, Limite e Forma Urbana*. Lisboa: Dissertação para Doutoramento, Universidade Técnica de Lisboa, Faculdade de Arquitectura. 1991

AGUIAR, José (1998) — *A experiência da reabilitação urbana do GTL de Guimarães: estratégia, método e algumas questões disciplinares, baseado em Guimarães: (re)habitação e conservação do património urbano*. Re-Habitar Centros Antigos. Guimarães: Ordem dos Arquitectos e Câmara Municipal de Guimarães. 1998

AGUIAR, José (2002) — *Cor e cidade histórica: estudos cromáticos e conservação do património*. Porto: FAUP. 2002

ARÍZAGA, Beatriz Bolumburu (2002) — *La imagen de la ciudad medieval: la recuperación del paisaje urbano*. Santander: Universidade de Cantabria. 2002

BALSAS, Carlos José Lopes (1998) — *Urbanismo Comercial em Portugal - e a Reabilitação do Centro das Cidades*. Lisboa: GEPE. 1998

BANDEIRA, Miguel (1991/92) — *Metamorfose de um cenário urbano-Ensaio metodológico em geografia urbana*. Bracara Augusta – Revista Cultural da Câmara Municipal de Braga. Braga: n°94/95, vol. XLIII. 1991/92

BANDEIRA, Miguel (2003) — *A expropriação colectiva de habitação na renovação urbana de Braga da segunda metade do século XIX*. Scripta Nova – Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. Barcelona: n° 146 (018). 2003 (, 09-07-2006)

BONFANTI, Ezio (1979) — *Arquitectura Racional*. Madrid: Alianza Editorial. 1979

BURGUNDER, Michel (2000) — *O Bairro das Docas de Setúbal: uma requalificação urbana: um passado, um presente, qual futuro?*. Coimbra: prova final, Universidade de Coimbra, Faculdade de Ciências e Tecnologia, Departamento de Arquitectura. 2000

BYRNE, Gonçalo [at. al.] (2003) — *Metro Ligeiro de superfície na Baixa de Coimbra*. ecdj. Coimbra: e.d.arq. nº6.7. 2003

BYRNE, Gonçalo [at. al.] (2003) — *Apresentação do seminário*. ecdj. Coimbra: e.d.arq. nº6.7. 2003

BYRNE, Gonçalo (2005) — *Pedra de fecho duma arquitectura*. *Jornal Arquitectos*. Lisboa: nº218/219. 2005

CALVINO, Italo (1972) — *As Cidades Invisíveis*. Lisboa: Editorial Teorema. 2002

CAPELA, José (1993) — *Braga em investigações universitárias recentes*. *Bracara Augusta – Revista Cultural da Câmara Municipal de Braga*. Braga: nº96, vol. XLIV. 1993

CARRIÓ, Juan Monjo (1999) — *Tratado de rehabilitación. Teoría e historia de la rehabilitación*. Madrid: Munilla – Lería. vol. I. 1999

CARVALHO, José Branquinho de (1958) — *Evolução de Coimbra*. *Arquivo Coimbrão. Boletim da Biblioteca Municipal de Coimbra*. Coimbra: vol. XVI. 1958

CARVALHO, Susana (2004) — *Centro Histórico*. Coimbra: prova final, Universidade de Coimbra, Faculdade de Ciências e Tecnologia, Departamento de Arquitectura. 2004

CERVELLATI, Pier Luigi (1995) — *L'identità della città storica*. Identità Urbana : materiali per un dibattito. Roma: Gangemi Editore. 1995

CERVELLATI, Pier Luigi (2000) — *L'arte di curare la città*. Bologna: Contemporanea. 2000

CHOAY, Françoise (1982) — *A alegoria do património*. Lisboa: Edições 70. 2000

CLARO, Rogério (1991) — *Setúbal de há 100 anos: 1886-1887*. Setúbal: R. Claro. 1991

CONCEIÇÃO, Santos (1952) — *Santa Clara: através dos séculos*. Arquivo Coimbrão. Boletim da Biblioteca Municipal de Coimbra. Coimbra: vol. XI. 1952

CORRÊA, Norberto (2005) — *Recuperação e segurança*. Urbanismo. Lisboa: n°20, ano 8. 2005

CORREIA, António (1942) — *Identificações Toponímicas - Largo da Portagem e Imediações*. Arquivo Coimbrão. Boletim da Biblioteca Municipal de Coimbra. Coimbra: vol. VI. 1942

COSTA, Alexandre Alves (2001) — *Coimbra: um novo mapa*. ecdj. Coimbra: e.d.arq. n°4. 2001

COSTA, Alexandre Alves (2005) — *O património: entre a aposta arriscada e a confiança nascida da intimidade*. Jornal Arquitectos. Lisboa: n°218/219. 2005

COUCEIRO, Joana (2005) — *Cartografia da cidade sem nome [Road-Movie num Território Plural de Fragmentos Urbanos Localizados]*. Coimbra: prova final, Universidade de Coimbra, Faculdade de Ciências e Tecnologia, Departamento de Arquitectura. 2005

DIAS, Manuel Graça (2005) — *Por uma vanguarda popular*. Jornal Architectos. Lisboa: n°218/219. 2005

DOMINGUES, Álvaro (2001) — *Os novos mapas das cidades*. ecdj. Coimbra: e.d.arq. n°4. 2001

DOMINGUES, Álvaro (2005) — *Novas paisagens urbanas*. Jornal Architectos. Lisboa: n°218/219. 2005

DOMINGUES, Álvaro (2005b) — *Reinventar o “centro” no Centro Histórico*. Conferência Internacional: A Imagem dos Centros Históricos. Bases para a sua salvaguarda. Coimbra: 2005b

DOMINGUES, Álvaro (coord.) (2006) — *Cidade e Democracia. 30 anos de Transformação Urbana em Portugal*. Lisboa: Argumentum. 2006

EMBT, MIRALLES, Enric; TAGLIABUE, Benedetta (2006) — *Projecto do Mercado de Santa Caterina, Barcelona*. EMBT Enric Miralles e Benedetta Tagliabue. arq./a, Revista de Arquitectura e Arte. Lisboa: Futurmagazine - Soc. Editora, Lda. n°35. 2006

ESCADADA, Ana (2001) — *Boulevards: uma leitura sobre o traçado das avenidas nos finais do século XIX*. Coimbra: prova final, Universidade de Coimbra, Faculdade de Ciências e Tecnologia, Departamento de Arquitectura. 2001

FERNANDES, Eduardo Jorge (2003) — *Seven, os sete pecados mortais*. Laura. Guimarães: n°zero. 2003

FERNANDES, José Manuel (2005) — *Os 5 núcleos*. Jornal Architectos. Lisboa: n°218/219, 2005

FERNANDES, Mário Gonçalves (2002) — *Urbanismo e Morfologia Urbana no Norte de Portugal - Viana do Castelo, Póvoa do Varzim, Guimarães, Vila Real, Chaves e Bragança entre 1852 e 1926*. Porto: FAUP-Publicações. 2002

FERREIRA, Alfredo Durão de Matos (1986) — *Aspectos da Organização do Espaço Português*. Porto: FAUP-Publicações. 1995

FIGUEIRA, Jorge (2002) — *Escola do Porto: Um Mapa Crítico*. Coimbra: e.d.arq. 2002

FIGUEIRA, Jorge (2003) — *Traços a preto e branco da arquitectura portuguesa: na irremediável direcção multicolor do cinema e do videoclip*. Laura. Guimarães: nºzero. 2003

FIGUEIRA, Jorge (2005) — *Agora que está tudo a mudar - Arquitectura em Portugal*. Casal de Cambra: Caleidoscópico. 2005

FILIFE, Joana (2006) — *Entrevista ao arquitecto Nuno Portas*. arquitecturas. Lisboa: nº9. 2006

FORTUNA, Carlos (2005) — *Os Centros Históricos e os Patrimónios Culturais Urbanos*. Conferência Internacional: A Imagem dos Centros Históricos. Bases para a sua salvaguarda. Coimbra: 2005

GASPAR, Jorge (2005) — *Portugal, a terra e o homem, expressão das cidades portuguesas 1981*. Jornal Arquitectos. Lisboa: nº218/219. 2005

GOMES, Paulo Varela (2003) — *Fronteiras de Coimbra. A realidade é aquilo que se vê*. SMS: 202: a nova visualidade de Coimbra. Coimbra: Edições ASA: Coimbra Capital Nacional da Cultura 2003. 2003

GONÇALVES, Adelino (2006) — *A questão do pormenor no "Planeamento da Salvaguarda"*. Conferências de Torres Vedras: Reabilitação e Revitalização de Centros Históricos. Torres Vedras: 2006

GRACIA, Francisco de (1992) — *Construir en lo construido: la arquitectura como modificación*. Madrid: Nerea. 1992

GRÁCIO, Ana (2005) — *[In Between], Territórios de [re]estruturação*. Coimbra: prova final, Universidade de Coimbra, Faculdade de Ciências e Tecnologia, Departamento de Arquitectura. 2005

GRANDE, Nuno (2005) — *Arquitectura & Não*. Casal de Cambra: Caleidoscópio. 2005

JESUS, Clara (2000) — *Braga – Análise da Forma Urbana como Metodologia de Trabalho*. Coimbra: prova final, Universidade de Coimbra, Faculdade de Ciências e Tecnologia, Departamento de Arquitectura. 2000

JORGE, Filipe; BANDEIRINHA, José António (2003) — *Coimbra vista do céu*. Lisboa: Argumentum. 2003

KOOLHAAS, Rem; MAU, Bruce (1995) — *S, M, L, XL*. New York: The Monacelli Press. 1998

KOOLHAAS, Rem (2004) — *Content*. Köln: Taschen. 2004

KRIER, Léon (1999) — *Arquitectura: escolha ou fatalidade*. Lisboa: Estar - Editora, LDA. 1999

LÔBO, Margarida (1995) — *Planos de Urbanização. A Época de Duarte Pacheco*. Porto: FAUP-Publicações. 1995

LOPES, Dulce (2004) — *O impacto dos centros comerciais no comércio do centro da cidade: o exemplo de Almada*. Urbanismo. Lisboa, nº18, ano 5. 2004

LOPES, José (1999) — *Setúbal à la minute através do bilhete postal ilustrado*. Setúbal: s/n. 1999

LOUREIRO, José Pinto (1942) — *Notas de Toponímia Coimbrã*. Arquivo Coimbrão. Boletim da Biblioteca Municipal de Coimbra. Coimbra: vol. VI. 1942

MACEDO, Marta (2006) — *A conquista do terceiro espaço: uma abordagem ao ensanche oitocentista de Coimbra*. Monumentos. Lisboa, nº26, 2006

MARTIN, Antonio Zárate (2003) — *El espacio interior de la ciudad*. Madrid: Editorial Síntesis. 2003

MATOS, Sandra (2003) — *Setúbal: Evolução de uma forma urbana*. Coimbra: prova final, Universidade de Coimbra, Faculdade de Ciências e Tecnologia, Departamento de Arquitectura. 2003

MILHEIRO, Ana Vaz ; FIGUEIRA, Jorge (coord.) (2002) — *Paisagens Invertidas: Les Yeux Qui ne Voient Pas*. Lisboa: Ordem dos Arquitectos. 2002

MUMFORD, Lewis (1961) — *A cidade na história: suas origens, transformações e perspectivas*. São Paulo: Martins Fontes. 1998

NETO, Pedro Leão (2005) — *Comunicação do projecto urbano e participação pública*. Urbanismo. Lisboa, nº20, ano 8. 2005

NIJENHUIS, Wim (1994) — *City frontiers and their disappearance*. Architectural Design. London: nº108. 1994

OLIVEIRA, Alberto Sá da (1944) — *A Administração Municipal de Lourenço de Almeida de Azevedo*. Arquivo Coimbrão. Boletim da Biblioteca Municipal de Coimbra. Coimbra: ano VIII. 1944

OLIVEIRA, Eduardo Pires (1979) — *Para o estudo da imagem de Braga - o postal ilustrado*. Braga: ASPA. 1979

OLIVEIRA, Eduardo Pires de; MOURA, Eduardo Souto; MESQUITA, João (1982) — *Braga, Evolução da estrutura Urbana*. Braga: Câmara Municipal de Braga. 1982

PASSOS, José Manuel da Silva (1989) — *Estudos de Integração do Património Histórico-Urbanístico para a Reabilitação Urbana*. Aljezur, Vila do Bispo, Monchique, Lagos. Lisboa: S.E.C. / S.E.A.L.O.T. 1989

PEIXOTO, Paulo (2005) — *Quando as cidades se olham ao espelho - a utilidade das imagens que reforçam o sentido da centralidade cultural*. Conferência Internacional: A Imagem dos Centros Históricos. Bases para a sua salvaguarda. Coimbra: 2005

PENHA, Maria (2001) — *Coimbra: Caminhos de uma Cidade. Evolução morfológica da cidade do Mondego*. Coimbra: prova final, Universidade de Coimbra, Faculdade de Ciências e Tecnologia, Departamento de Arquitectura. 2001

PIMENTEL, Alberto (1877) — *Memória sobre a História e Administração do Município de Setúbal*. Setúbal: Câmara Municipal de Setúbal. 1992

PORTAS, Nuno (1973) — *A Evolução da Arquitectura Moderna em Portugal: uma interpretação*. História da Arquitectura Moderna (dir. Bruno Zevi). Lisboa: Arcádia. vol. II. 1973

PORTAS, Nuno (1993) — *Pasado, Presente y Futuro de las Ciudades Património de la Humanidad*. Urbanismo y Conservación de Ciudades Património de la Humanidad. Cáceres: 1993

PORTAS, Nuno (2000) — *Os tempos das formas nas cidades lusas do Brasil*. Oceanos. A Construção do Brasil Urbano. Lisboa: nº41. 2000

PORTAS, Nuno; DOMINGUES, Álvaro; CABRAL, João (coord.) (2003) — *Políticas Urbanas – Tendências, estratégias e oportunidades*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian. 2003

PORTAS, Nuno (2005) — *Nuno Portas, Prémio Sir Patrick Abercrombie UIA 2005*. Lisboa e Casal de Cambra: Ordem dos Arquitectos e Caleidoscópio. 2005

ROSSA, Walter (2003) — *Metro – Coimbra como Território*. ecdj. Coimbra: e.d.arq. n°6.7. 2003

ROSSA, Walter (2004) — *Concurso Público de Ideias. Para a Reabilitação da Rua da Sofia*. ecdj. Coimbra: e.d.arq. n°8. 2004

ROSSA, Walter (2006) — *Apontamentos sobre História e Salvaguarda em Desenvolvimento*. Conferência no Seminário Internacional de Projeto de Requalificação e Cultura Urbana. Baía: 2006

ROSSI, Aldo (1966) — *The architecture of the city*. Nova Iorque: Oppositions Books. 2002

SALGUEIRO, Teresa (1992) — *A Cidade em Portugal - uma geografia urbana*. Lisboa: Afrontamento. 1992

SANTANA, Paula (2001) — *Fazer cidade sobre o sítio da cidade*. ecdj. Coimbra: e.d.arq. n°4. 2001

SC (2004) — *Habitar e requalificar a cidade*. Urbanismo. Lisboa: n°18, ano 5. 2004

SILVA, Armando Carneiro da (1968) — *Evolução Populacional de Coimbra*. Arquivo Coimbrão. Boletim da Biblioteca Municipal de Coimbra. Coimbra: vol. XXIII. 1968

SILVA, José Custódio Vieira da (1990) — *Setíbal*. Cidades e Vilas de Portugal. Lisboa: Presença, n°8. 1990

SILVA, José Custódio Vieira da (2005) — *História, cidades e urbanismo – algumas reflexões*. Jornal Arquitectos. Lisboa: n°218/219. 2005

SOLÀ-MORALES, Manuel de (2001) — *La Periferia Histórica: Saint-Nazaire*. Quaderns d'arquitectura i urbanisme. Barcelona: n°229, Fronteras. 2001

SOLÀ-MORALES, Manuel de (1995) — *Diferencias. Topografía de la arquitectura contemporánea*. Barcelona: n°229, Fronteras. 2003

TAVARES, Domingos (2001) — *Avenida da Boavista. Porto 1901-2001*, Guia de arquitectura moderna. Porto: Ordem dos Arquitectos e editora Civilização. 2001

TORRE, Marta de la; AVRAMI, Erica (2000) — *Values and Heritage Conservation. Research Report*. Los Angeles: The Getty Conservation Institute. 2000

VALENTE, Pedro Alexandre (2004) — *Hybris: o híbrido (da cidade histórica à cidade emergente)*. Coimbra: prova final, Universidade de Coimbra, Faculdade de Ciências e Tecnologia, Departamento de Arquitectura. 2004

VÁZQUEZ, Carlos Garcia (2004) — *Ciudad hojaldre. Visiones urbanas del siglo XXI*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili. 2004





ANEXO

(1º SIRUM) Desenhos da proposta



Imagem 1
Planta de Implantação da Proposta (cinza escuro)
Escala original do desenho: 1:2000
Fotografias da maquete. Escala original: 1:500

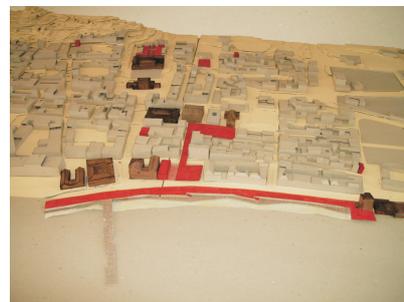


Imagem 2
Planta de Análise: cheios e vazios (preto), principais eixos (castanho), edifícios significativos (amarelo) e identificação de áreas problemáticas (vermelho)
Escala original do desenho: 1:5000



Imagem3

Planta de Estratégia: percurso cultural (amarelo), percurso desportivo (rosa), conjunto edificado a salvaguardar (laranja) e franja de ligação centro-periferia (castanho). Edifícios novos (vermelho), edifícios a reabilitar (preto), edifícios de referência (castanho escuro). Escala original do desenho: 1:5000

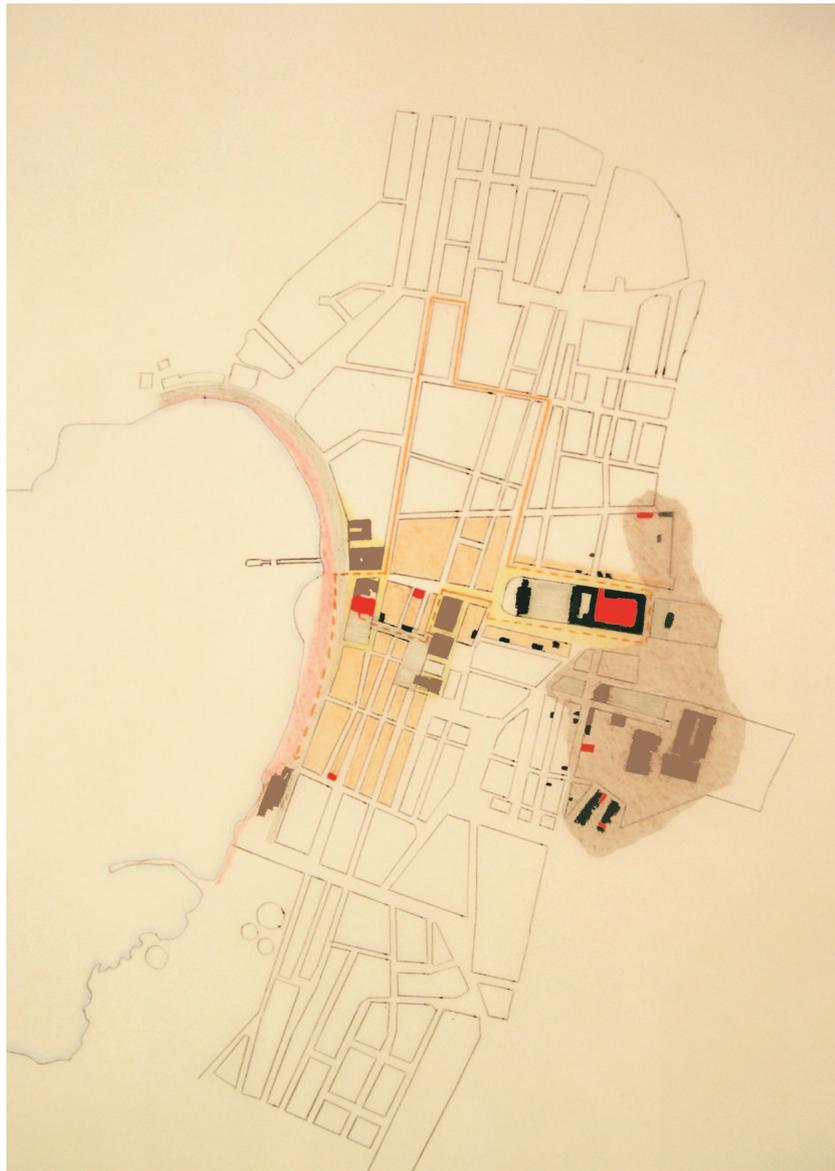
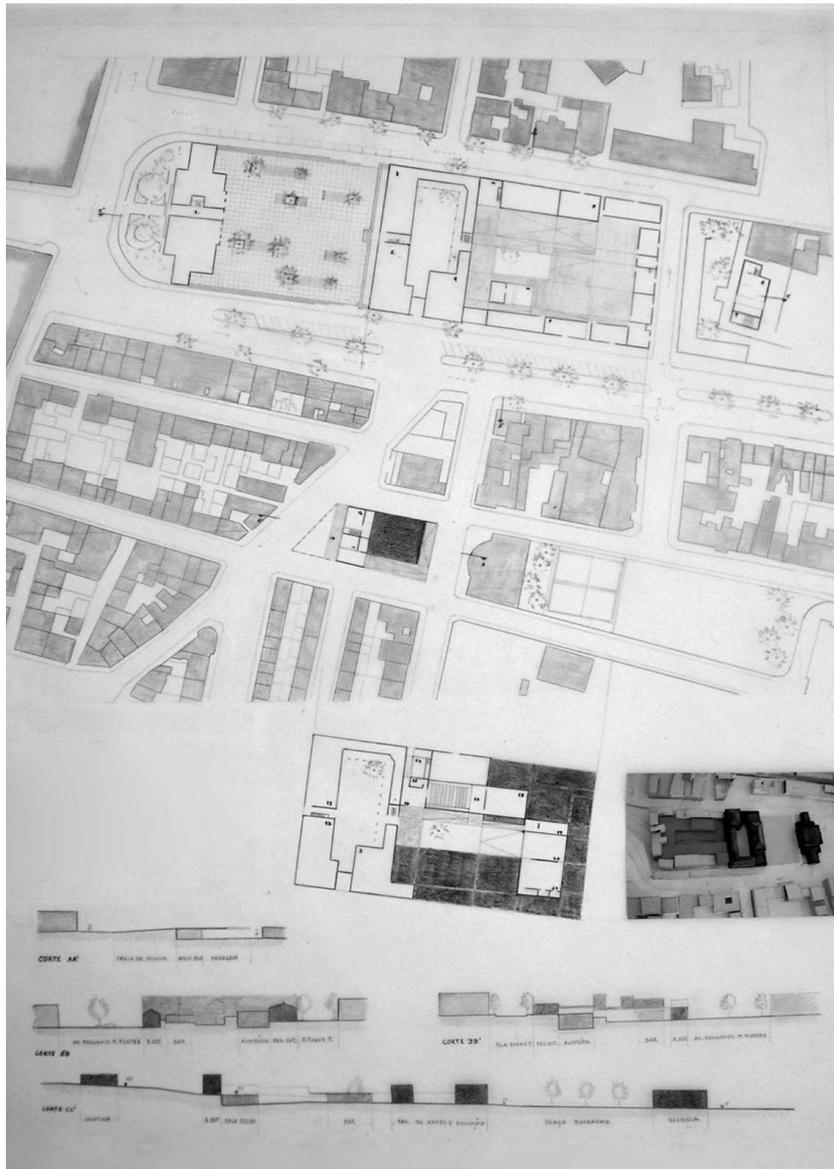


Imagem 4

Cortes, Plantas de contacto com o solo e do 1º piso do Quarteirão Universitário
Escala original do desenho: 1:500



Planta de contacto com o solo do Quarteirão Universitário
Fotografias da maquete
Escala original do desenho e maquete: 1:500

