
***Optimist suburbia*: uma visão para a cidade contemporânea. Leitura crítica sobre a configuração urbano-arquitetónica da periferia norte da cidade de Lisboa**

Bruno Ferreira

Arquiteto, doutorando em Arquitectura
bruno.andre.macedo.ferreira@gmail.com

Para citação: FERREIRA, Bruno – *Optimist suburbia*: uma visão para a cidade contemporânea. Leitura crítica sobre a configuração urbano-arquitetónica da periferia norte da cidade de Lisboa. **Estudo Prévio** 1. Lisboa: CEA/UAL - Centro de Estudos de Arquitectura, Cidade e Território da Universidade Autónoma de Lisboa, 2012, p. 52-80. ISSN: 2182-4339 [Disponível em: www.estudoprevio.net].

Creative Commons, licença CC BY-4.0: <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

Resumo

O presente artigo pretende constituir-se como uma introdução à pesquisa sobre o território contemporâneo, visto por muitos como um conjunto de fragmentos agarrados a um centro em decadência e por outros como um espaço de oportunidades, o lugar onde tudo ainda é possível.

Interpela-se a evolução da paisagem construída no subúrbio (arquitetónica e urbanisticamente) quando, no final da década de 1960, os ideais do liberalismo, os grandes promotores imobiliários e uma grande pressão demográfica reformulam o processo de crescimento urbano e as lógicas de relações metropolitanas – da tradicional produção lote a lote para grandes pacotes urbanos.

Perante a evidência de que a construção do espaço urbano foi o resultado do conflito entre diferentes agentes, será útil identificar-se quais as forças que realizaram este fenómeno de crescimento urbano, desde as públicas, políticas, económico-comerciais, socioculturais, humanas ou artísticas, sejam elas investidoras ou trabalhadoras. Serão elas com que teremos de lidar se quisermos pensar o território metropolitano contemporâneo. Tenta-se assim evidenciar uma rede de conexões que constituirá uma oportunidade para a desmistificação de um território sobre o qual recai um grande número de ideias pré-concebidas, que dificilmente encontram tradução no espaço real.

Palavras-chave: Agentes Urbanos; Área Metropolitana de Lisboa; Especulação Imobiliária; Fernando Silva; Movimento Moderno; Periferia/Subúrbio

Optimist suburbia: a vision for the contemporary city. Critical reading on the urban-architectural configuration of the Lisbon northern periphery

Abstract

This article aims to be an introduction to research on contemporary territory, which is seen by many as a collection of fragments connected to a decaying center and by others as a place of opportunities, where everything is still possible.

It questions the evolution of the landscape built in the suburbs (architecturally and urbanistically) was questioned at the end of the 1960s, when the ideals of liberalism, the major real estate developers and a strong demographic pressure changed the urban growth process and influenced the logic of metropolitan relations – from the traditional lot-by-lot production to large urban extensions.

Considering that the construction of urban space results from the conflict between different actors, it will be useful to identify the forces that brought about this phenomenon of urban growth, from public, political, economic-commercial, socio-cultural, human or artistic to investors or workers. They will be the ones we will have to deal with if we want to think about the contemporary metropolitan territory. The aim is thus to highlight a network of connections, creating the opportunity to demystify a territory suffering from a large number of preconceived ideas that hardly find translation in real space.

Keywords: Urban actors; Lisbon Metropolitan Area; Real Estate Speculation; Fernando Silva; Modernism; Periphery/Suburb

1. Problema



Figura 1 - Periferia norte da cidade de Lisboa, Loures (imagem do autor, 2010).

1.1 Introdução

É inegável a crescente importância que as áreas metropolitanas vão assumindo nos dias de hoje; daí a necessidade de recuar ao preciso momento da sua origem – quando o fenómeno é especialmente “realizador”.

O presente artigo pretende constituir uma introdução à pesquisa sobre o território contemporâneo. Concretamente, visa compreender o fenómeno da ocupação habitacional da coroa norte da periferia de Lisboa. O fenómeno responde, na época, à inexistência de oferta de habitação para as classes médias urbanas, num momento em que a cidade histórica já não dá resposta em termos de alojamento coletivo.

Cronologicamente, acerta-se a análise entre 1968, ano em que António Salazar é “forçado” a delegar o poder, e 1986, quando Portugal adere à Comunidade Económica Europeia. Interpela-se a evolução da paisagem construída no subúrbio (arquitetónica e urbanisticamente) quando, no final da década de 1960, as ideias do liberalismo, os grandes promotores imobiliários e uma grande pressão demográfica reformulam o processo de crescimento urbano e as lógicas de relações metropolitanas – da tradicional produção lote a lote, para grandes pacotes urbanos.

No centro do debate está igualmente a necessidade em identificar o momento em que os arquitetos portugueses foram perdendo capacidade de intervenção, passando de principais responsáveis pelo desenho do território à figura de técnicos que garantiam somente a aprovação de projetos imobiliários.

Perante a evidência que a construção do espaço urbano foi o resultado do conflito entre diferentes agentes, será útil identificar-se quais as forças que realizaram este fenómeno de crescimento urbano, desde as públicas, políticas, económico-comerciais, socioculturais, humanas ou artísticas, sejam elas investidoras ou trabalhadoras. Serão elas com que teremos de lidar se quisermos pensar o território metropolitano contemporâneo. Tenta-se assim evidenciar uma rede de conexões que constituirá a oportunidade para a desmistificação de um território sobre o qual recai um grande número de ideias generalistas pré-concebidas e que dificilmente encontram tradução no espaço real.



Figura 2 - Crescimento da periferia nas margens da CRIL, Loures, 2010 (imagem do autor, 2010).

1.2 A intriga

Essa periferia aprioristicamente qualificada como caoticamente edificada e monocaracterística, que é típica das nossas cidades, encontra na Área Metropolitana de Lisboa (AML) o seu exemplo mais paradigmático. Muitas das urbanizações que constroem a imagem deste território convergem para um ambiente contemporâneo



moderno, locais onde a *tabula rasa* moderna encontrou fácil operacionalidade, “cidades novas” construídas em paisagens abertas – um território constituído por fragmentos de modernidade.

Nestas “outras-cidades” onde foram abandonadas as formas elementares do urbanismo convencional – a praça, a avenida, o quarteirão, o jardim, etc. – são experimentadas novas conceções urbanas e novas formas arquitetónicas que não seriam possíveis na cidade histórica. Todas elas demonstram um forte desejo de se libertarem de uma série de dogmas impostos pela cidade tradicional. Aponta-se para uma nova sensibilidade para as qualidades do ambiente circundante – o habitat humano.

Este processo, de notável criatividade para escapar às regras urbanísticas tradicionais conduziu a um inevitável deslocamento do centro de gravidade da dinâmica urbana, do centro da cidade para a periferia. Desfez-se o monopólio do poder habitacional até então associado à cidade histórica¹.

“As periferias portuguesas nunca foram espaços de qualidade (com raras exceções) tomadas que foram por agentes imobiliários, eles próprios “expulsos” do centro por outros de maior comprometimento financeiro, que sujeitaram os espaços periféricos a urbanizações densas e de má qualidade, só inteligíveis no quadro do peso político dos interesses fundiários e imobiliários e da cumplicidade pública. Coexistem nesses espaços periféricos os espaços de urbanização “clandestina”, de baixa densificação e de deficiente infraestruturização, que cobrem a maioria das periferias das cidades portuguesas de maior dimensão.

Os espaços periféricos portugueses são, pois, essa amálgama disforme de espaços densificados cuja interpretação é inexistente e cuja única identidade é a referência ao... centro” (GUERRA, 1993).

“É lá, nas margens da periferia, que devemos observar como as coisas tomam forma. A cidade contemporânea, aquela que é constituída por essas periferias, deveria gerar uma espécie de manifesto, uma homenagem prematura a uma forma de modernidade que, confrontada com as cidades do passado, talvez parecesse desprovida de qualidades, mas na qual um dia haveremos de reconhecer ao mesmo tempo vantagens e desvantagens (...).

[Parece-me que] devemos-nos perguntar para que direção apontam as forças que contribuem para a definição do espaço. São elas direcionadas para o lado do urbano ou para o seu justo oposto? Elas pedem ordem ou desordem? Elas convergem para a continuidade ou para a descontinuidade? Sejam quais forem as respostas, há um movimento e uma dinâmica que precisamos conhecer, pois são a matéria do projeto.” (KOOLHAS in NESBITT, 2008).

A expansão da cidade histórica para lá dos seus limites formais criou uma “outra cidade”, mais genérica, que define hoje a urbe contemporânea. Criou-se uma nova cultura metropolitana cujas descrições evitam propositadamente análises qualitativas sobre o seu valor arquitetónico.

Podemos ter duas posturas ter perante estes territórios metropolitanos. Uma, fortemente influenciada pelas análises decorrentes das ciências sociais, onde se privilegiam as

perspetivas sociológicas sobre o alojamento; outra, decorrente da análise arquitetónica, onde se procura reconhecer as reais condições urbanas da estrutura construída e daí recolher os princípios fundadores para nesse território poder atuar.

Ainda nos dias de hoje, ao invés de aceitarmos as condições dadas pela expressão metropolitana como características de uma parte importante do território em que o arquiteto trabalha, através de designações genéricas – periferia, subúrbio – assistimos a uma incompreensão ou mesmo negação do fenómeno urbano. Esta recusa tem atrasado a reflexão necessária sobre quais as estratégias e práticas projetuais que devem responder a esta nova realidade.

As realizações alvo desta análise, encaradas por muitos como um sucedâneo desqualificado da modernidade, despidas da sua essência conceptual, degeneradas na sua caracterização plástica e construtiva e implantadas em expresse desrespeito pela estrutura organizativa do território são votadas ao esquecimento/apagamento dos círculos de discussão sobre o fenómeno arquitetónico. Contra esta corrente, de arquitetos “menos qualificados” e especuladores imobiliários acusados de adotar aqueles modelos por mero oportunismo económico, vai insurgir-se a geração de “profissionais da arquitetura qualificada” (resultante do período pós-Inquérito e defensores de uma reformulação/regionalização) que serão responsáveis pelo voto de esquecimento de muitos arquitetos deste período.



Figura 3 - Urbanização Cidade Nova, Loures, 2010 (imagem do autor, 2010)

Uma das conquistas do Movimento Moderno foi a capacidade/necessidade da intervenção do arquiteto se estender à escala do território e do planeamento. Ao arquiteto era destinado um exercício de avanço e recuo entre as diferentes escalas – do projeto global ao particular, do território ao pormenor construtivo, uma visão precisa e informada, afastada das visões generalistas que sobre estes territórios tecem as suas leis.

É sobre este caminho por desbravar por entre os fragmentos de modernidade que este artigo pretende dar um contributo e constituir-se como uma oportunidade para refletir sobre a nova condição urbana criada por estas urbanizações.

Tentando questionar os velhos conceitos sobre o que entendemos comumente por Modernidade arquitetónica, busca-se uma diferente perspetiva para este território que espera por um interlocutor – a possibilidade de um “manifesto retroativo”. Intui-se que esta será a primeira condição para refazer uma teoria interpretativa da realidade metropolitana e avaliar conscientemente o futuro que está reservado a este património.

2. Dinâmicas de expansão da Área Metropolitana De Lisboa

2.1 Salazar cai da cadeira, Marcelo senta-se

A 27 de Setembro de 1968, Américo Tomás indigita Marcelo Caetano como presidente do Conselho de Ministros. Com a chegada de Marcelo à chefia do Governo, assiste-se a uma genuína e generalizada esperança de mudança. Em termos de política económica, procurou-se uma política desenvolvimentista, pró-europeia, aberta ao desenvolvimento estrangeiro, incentivadora do investimento e do conseqüente crescimento económico.

O Estado Novo oferecia confiança aos empresários, garantindo-lhes que o investimento seria protegido. Outro aspeto favorável ao investimento foi o crescimento da poupança (quer a pública, quer a privada) o que, conseqüentemente, permitiu o desenvolvimento do sistema bancário. Também importante para o crescimento económico foi o aumento da qualificação da mão-de-obra influenciado pela expansão substancial da escolarização.

2.2 Agentes de produção e transformação do espaço urbano-metropolitano.

“O espaço urbano é produto de ações de âmbito e natureza diferentes em que o Estado, os proprietários do solo, os construtores, os grupos financeiros e os utentes desempenham diversos papéis, cada um dentro da margem de manobra que a sociedade, em cada momento, através dos seus órgãos e legislação, lhe concede. A produção do espaço urbano (reflete, assim, os equilíbrios e as tensões existentes na sociedade, sendo, na prática, resultado do tipo de planeamento adotado e da importância relativa da iniciativa pública e privada”. (SALGUEIRO, 1992).

O processo de expansão da malha urbana de Lisboa tem como marco inicial o primeiro (e até 2001 único) Plano Diretor da Região de Lisboa, concluído em 1964, que nunca viria a ser aprovado. Neste plano propunha-se a reorganização de todo o processo de crescimento urbano visando o descongestionamento da mancha urbana central. Apoiado numa rede viária de autoestradas (CRIL, CREL, A5) e no desenvolvimento das ligações ferroviárias sugeria-se a criação de algumas cidades-novas. Embora não tendo uma implantação efetiva, representa o lançamento da primeira pedra, o novo espírito desta época.

Os primeiros desenvolvimentos de subúrbios na AML norte aparecem intimamente ligados ao progresso da rede de transportes coletivos que facilitavam a mobilidade e aproximavam o local de trabalho do de residência. Esta forma de expansão é claramente visível no estruturante modelo digitiforme, ao longo dos grandes eixos de circulação, que a expansão da cidade de Lisboa assume.

Em meados do século XX, a agricultura ocupava em Portugal quase metade da população ativa e dela provinha cerca de um terço da riqueza nacional. Porém entre os anos 50 e 70 do século XX a importância do sector agrícola decaiu gradualmente². Assistiu-se a uma política de crédito para melhoramentos agrícolas que favoreceu a modernização do sector, com a compra de maquinaria e os investimentos em maiores explorações. Porém, esta modernização teve um efeito reverso, a redução de mão-de-obra humana e o conseqüente êxodo rural.



Grandes massas de gentes abandonaram as suas terras de origem, muitas determinadas pela fome, outras com naturais expectativas de promoção social e de melhoria das condições de vida – dá-se assim início ao processo de suburbanização que irá alterar radicalmente a configuração das áreas limítrofes de Lisboa.

Com esta forte pressão demográfica sobre os territórios periféricos, através de progressivas ondas de urbanizações de grande dimensão, alteram-se profundamente as paisagens, os usos do solo e as atividades da população, bem como os tipos de alojamento e de povoamento. Assiste-se a uma acelerada colonização das antigas aldeias. Por vezes a partir do nada destrói-se o casario de tipo rural e enchem-se de edifícios os outrora locais das antigas hortas, dos campos de cereais e dos pousios.

Grande parte do crescimento suburbano, na AML norte, alicerçou-se em núcleos de povoamentos pré-existentes que progressivamente se viram cercados de edifícios novos que aquartelavam estranhos a estes lugares – Odivelas, Linda-a-Velha, Carnaxide e Oeiras, entre tantos outros; noutros casos, verdadeiras novas cidades surgem do nada, no meio dos campos – Paço de Arcos, Sassoeiros, Alto da Barra, Nova Oeiras e Miraflores em Oeiras; Reboleira, Alfovelos Pontinha e Quinta Grande de Alfragide na Amadora; Póvoa de Santo Adrião em Odivelas; Santo António dos Cavaleiros, Torres da Bela Vista, Cidade Nova, Quinta do Infantado e Portela em Loures e Vialonga e Póvoa de Santa Iria (Quinta da Piedade) em Vila Franca de Xira.

São estes os exemplos que nos permitem traçar uma rede que nos leva à compreensão do processo de crescimento da AML norte – a transformação de um território de origem rural, no início de 1960, numa área urbanizada no arranque dos anos de 1990, quando a AML configura a sua forma atual.

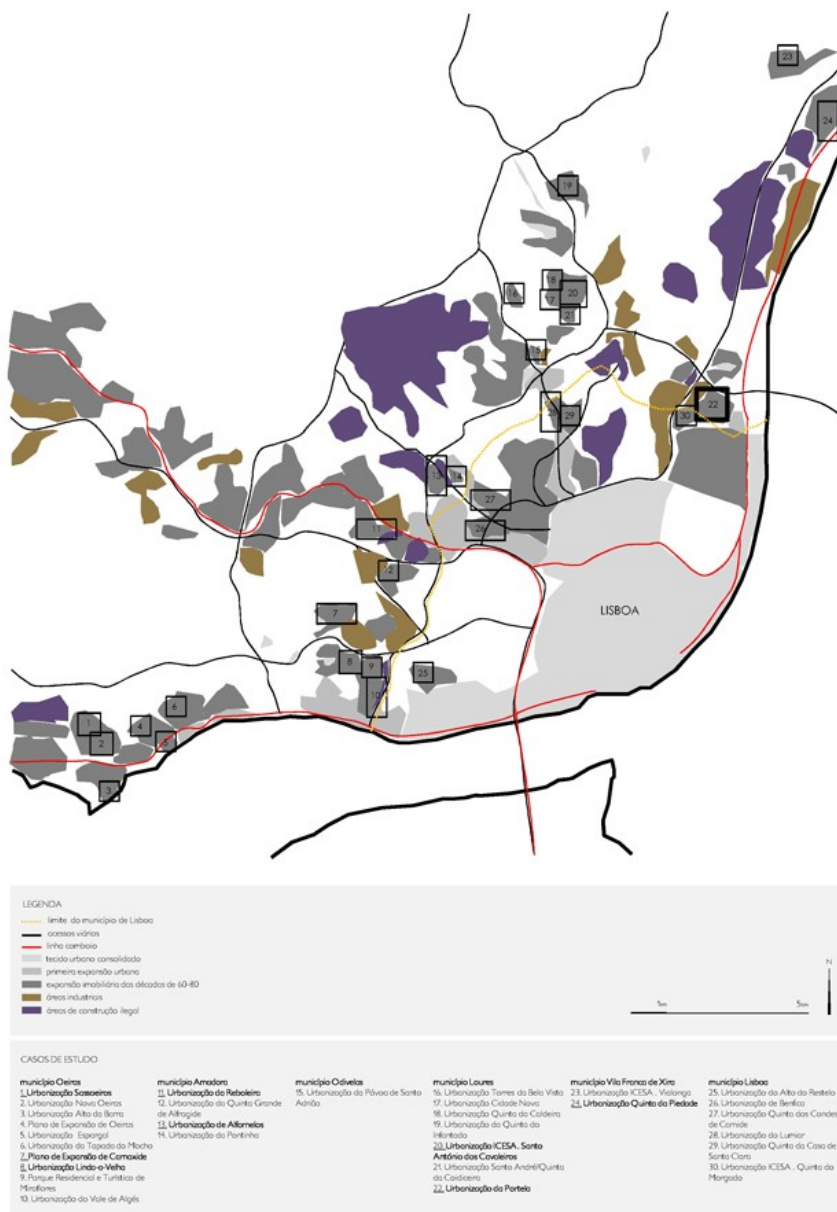


Figura 4 - Esquema 30 casos de estudo na periferia norte da cidade de Lisboa (esquema do autor)

A década de 70 do século XX é também marcada pelo fenómeno da desurbanização do centro da cidade de Lisboa.

A expansão do sector terciário levou ao aumento do consumo de espaço por estas atividades. Nas avenidas com melhores condições para a implantação do sector terciário, assiste-se pura e simplesmente à demolição de imóveis habitacionais e à sua substituição por edifícios mais altos, destinados a hotéis, escritórios, comércio e habitação de luxo. Por seu lado, as grandes indústrias, devido aos elevados preços dos terrenos no interior da cidade e à grande quantidade de espaço de que necessitavam, também são expulsas para zonas periféricas – é neste período que surgem as zonas industriais de Frielas,

Odivelas, Venda Nova, Quinta Grande de Alfragide, Queluz de Baixo, Carnaxide, entre outras.

A população expulsa do centro da cidade, devido á forte expansão dos serviços, não encontra outra alternativa que não seja procurar novas casas nas áreas limítrofes mais próximas dos locais de trabalho. É com estes fatores que irão jogar os especuladores imobiliários.

“Na segunda metade dos anos 60, fazem entrada na região de Lisboa os grandes promotores imobiliários responsáveis por urbanizações de grande dimensão. Estes volumosos conjuntos, por vezes dotados de um centro comercial, instalaram-se à ilharga de uma povoação de cujos equipamentos e infraestruturas de transporte e saneamento beneficiam, aumentando muito o número dos respetivos utentes sem as necessárias contrapartidas (...); em situações mais raras são implantados em terrenos vazios, sem suporte urbanístico anterior (...), multiplicando a população de lugares e freguesias rurais por dez ou vinte vezes em três ou cinco anos.” (SALGUEIRO, 1992).



Figura 5 - Promoção imobiliária nos anos 70 (Ilustração de Vitor Casimiro in Sociedade e Território nº3, julho 1985, p.7).



Com a industrialização e o enorme afluxo de gentes às cidades, a propriedade imobiliária converte-se num novo e importante objeto de negócio. As terras, outrora ocupadas para uso agrícola, ao serem ocupadas com atividades urbanas tornam-se numa importante fonte de rendimento.

Em busca de tirar o máximo proveito da sua propriedade, muitos burgueses do século XIX transformam as suas quintas em frentes de urbanização. Estes terrenos periféricos são entregues a grandes investidores imobiliários que serão encarregues de realizar mais-valias com a construção de grandes pacotes de habitação.

Depois das experiências urbanísticas a que se assistiu em Lisboa, no quarto quartel do século XIX, em que as grandes operações de expansão eram planeadas pelo Governo Central, a partir das últimas três décadas do século XX estas operações aparecem dominadas pelas ideias do liberalismo económico e da reduzida intervenção estatal. A urbanização é considerada uma atividade económica, dependente das leis do mercado, não estando sujeita a qualquer especificidade de obrigações ou contributos para a coletividade. A responsabilidade pelo crescimento da cidade e pelos trabalhos de urbanização é assim deixada à iniciativa de particulares, remetendo-se as autarquias a uma atitude passiva de aprovação ou reprovação daqueles.

A partir do final da década de 60 do século XX registaram-se grandes alterações ao nível da procura, o que convocou os agentes privados para uma resposta nova. São eles que a partir daí assumem a responsabilidade na promoção de habitação – entre 1971 e 1980, 91% dos fogos concluídos são da sua responsabilidade.

O sector da construção civil conhece um importante *boom*, o que, conjugado com a entrada do capital financeiro, conduziu ao aparecimento de grandes empresas imobiliárias e à consequente reestruturação de todo o sector de promoção – cada empresa de construção civil passa a ter a seu lado uma empresa responsável pelo marketing e comercialização dos fogos.

Constituem-se empresas especializadas na produção de empreendimentos de grande dimensão com o intuito de realizar as suas margens de lucro em estratos de mercado cada vez mais específicos: urbanizações, aldeamentos, habitações de luxo, hotéis, equipamentos e infraestruturas turísticas.

Estas grandes empresas, uma vez que operam em áreas extensas, revelam grande capacidade de transformação do solo e exercem uma influência decisiva ao nível da oferta. Contudo, o ritmo de construção e o nível de concretização destes empreendimentos é bastante baixo. À medida que vão ocupando os terrenos, vão também deixando lotes expectantes para beneficiarem de uma valorização acrescida em fases futuras. Frequentemente, estes promotores imobiliários, jogando com as leis do mercado e movendo as duas influências na Administração Local, propõem-se a urbanizar áreas afastadas deixando, entre as várias fases de construção, terrenos expectantes, retendo o solo e provocando artificialmente a subida dos preços, sabendo que a licença de urbanização não ofereceria dúvidas³.



Figura 6 - Terrenos vagos onde se previa a construção dos equipamentos públicos na Urbanização ICESA em Santo António dos Cavaleiros, 2010 (imagem do autor, 2010).

Estas grandes promoções imobiliárias revelam-se grandes êxitos comerciais – da totalidade de fogos concluídos entre 1975 e 1979, em 1981, apenas 5,4% ainda restavam no mercado.

Este sucesso está intimamente ligado com as alterações que se procederam ao nível da titularidade dos imóveis. A aplicação do estatuto da propriedade horizontal permitiu captar as pequenas poupanças ampliando de forma considerável os estratos de investidores. Deste modo, o investimento dos particulares, conseguidos na emigração ou até provenientes de empréstimos obtidos na banca, deixa de se fazer por prédio e passam a ser canalizados para a compra de frações autónomas de menor dimensão. Os fogos adquiridos segundo esta nova modalidade destinam-se quase exclusivamente a habitação própria, ou então, quando inseridos em empreendimentos turísticos, a alugar por períodos limitados⁴.

O sector bancário constitui-se assim como um forte interveniente no negócio imobiliário. Primeiro a Caixa Geral de Depósitos, depois também outros bancos, em associação com construtoras e empresas imobiliárias intervêm diretamente na fase de construção. Na fase de comercialização dos imóveis, de uma forma indireta, ao financiar os investidores particulares, volta a assumir um papel fundamental no negócio.

Os promotores imobiliários ao comandarem a respetiva oferta legal vedam o acesso à propriedade de solo e à construção de casa própria. É nos finais dos anos 60, paralelamente à progressão da construção de grandes urbanizações, que se assiste ao início do loteamento ilegal. Grandes áreas da periferia urbana, com poucas expectativas de urbanização, devido à sua fraca acessibilidade, más condições topográficas, de exposição solar ou confinadas por diversos impedimentos urbanísticos são entregues à “lei de cada um”.

Estas estratégias de bloqueio e acentuada especulação no mercado habitacional, conjugadas com o forte crescimento demográfico a insignificância da promoção pública e cooperativa levam a um aumento da procura de alojamento na promoção marginal.

Encontrando pouca disponibilidade de solo na cidade de Lisboa, abre-se caminho para novos agentes urbanos: o loteador ilegal de solo rústico e os pequenos construtores, que

não tinham acesso às grandes urbanizações e atuavam no mercado clandestino. É grande o número de famílias que autoconstróem total ou parcialmente a sua habitação ou procuram a valorização de pequenas poupanças através da compra de lotes de terrenos deixados vazios em volta das Urbanizações legais. Os bairros clandestinos acompanham assim o movimento centrífugo de expansão urbana.

“As quintinhas da região de Lisboa são anunciadas nos jornais e nos locais de passagem de forasteiros de fim-de-semana, até num automóvel parado na via-rápida da Caparica, no qual se podia iniciar o negócio, para além das tabuletas no próprio local ou em alguma taberna das proximidades”⁵.



Figura 7 - Promoção do loteamento ilegal (ilustração de Vitor Casimiro in Sociedade e Território nº1, março 1984, p.28)

3. Valores e limites da arquitetura moderna

3.1 O legado moderno

Nas duas décadas que decorrem entre os finais de 1960 e os finais de 1980 o sistema político muda drasticamente (de um regime totalitário nacionalista à lógica do pensamento europeu); as lógicas económicas, comerciais e empresariais reestruturam-se; modificam-se as lógicas de povoamento e a sociedade altera os costumes, as mentalidades e os valores inerentes ao interesse comum. No entanto, foi a pressão demográfica exercida sobre os territórios periféricos, conjugada com a subida generalizada dos níveis de rendimento e a universalização do uso do automóvel que mais influenciaram o crescimento das áreas metropolitanas.

Nos finais dos anos 60 do século XX, a AML era seguramente um território em ebulição que clamava urgentemente por uma nova metodologia urbanístico-arquitetónica que fosse capaz de responder eficazmente às novas exigências. Os arquitetos, genericamente desconhecidos no panorama arquitetónico, mais do que uma solução estilística, responderam com uma perspetiva urbana – uma visão que para além da resolução de um problema continha uma componente ideológica que remonta aos ideais iniciais do Movimento Moderno.

Surgia assim a necessidade de uma nova arquitetura racionalista. Uma arquitetura que pretendia, antes de tudo o mais, ser prática, limpa, “social” e funcional, quer em termos físicos quer psíquicos. Apoiados na nova indústria da construção que se estava a desenvolver, e empregando novos materiais e novas técnicas construtivas, estes autores procuraram uma nova lei que coordenasse todos os fatores/agentes, por vezes contraditórios, responsáveis pelo crescimento urbano.

Uma das formulações mais desenvolvidas desse novo urbanismo racional e progressista foi a Carta de Atenas – documento doutrinal dos CIAM. Sob os seus pressupostos básicos encontrava-se a herança dos ideais comunitários e sociais da cidade-jardim, como reação à cidade industrial. Propunha-se uma nova conceção arquitetónica capaz de ordenar e responder às novas exigências de um novo homem – uma resposta racional para além das subjetividades. À ideia de modernidade e do novo urbanismo progressista estava subjacente um “novo espírito”, um homem-tipo e desejos-tipo. Formulava-se uma ideia de espaço perfeito, onde o homem encontrasse as suas necessidades cumpridas e estivesse em plena harmonia com o meio, a natureza e a sociedade. Serão estes os princípios progressistas fundadores da *Optimist Suburbia* que se começa a construir na AML a partir do final da década de 1960.

3.2 A obra do arquiteto Fernando Silva⁶

A obra do arquiteto Fernando Silva (1914-1983) surge na sequência daquilo que foram as várias apropriações que a obra Moderna foi sofrendo por todo o mundo, desde os anos 20 do século XX até ao advento e posterior consolidação dos valores Pós-Modernos.

Toda a sua obra aponta para uma posição de adaptação às reais possibilidades de concretização do projeto Moderno. Assentando numa crença urbana e escapando à radicalidade abstrata das propostas dos anos 20 e da sensualidade escultórica das propostas lineares internacionais, a sua obra expressa-se com um grande pragmatismo. É esse pragmatismo que vai levar à incorporação dos valores da Modernidade nas lógicas urbanas quotidianas.

A sua obra, quando inserida no contexto da cidade consolidada, embora localizada nas principais avenidas terciárias de Lisboa, é normalmente encarada como mais um elemento no espaço urbano, no entanto, no que respeita à sua escala, “projetaram a cidade de Lisboa, para uma outra dimensão urbana, nunca antes experimentada”⁷⁽⁰⁷⁾.

O fascínio inerente ao tema da cidade-ideal é evidente, mas a realidade resumiu-o à realização de Urbanizações-satélite, participantes no crescimento suburbano da AML – a utopia possível. Nas Urbanizações da Portela, Sassoeiros, Alto da Barra e Quinta dos Condes de Carnide, a opção urbana atinge os momentos de maior intensidade. O urbanismo, assente na resolução hierárquica do programa urbano e na definição formal

esquemática dos sectores habitacionais, é chamado para a conceção das regras necessárias à vida humana. Visa-se assegurar, aos moradores, as condições de vida necessárias, não somente a sua saúde física mas, também, a sua saúde moral e a alegria de viver. Ao nível do desenho, todos os princípios seguidos têm como base os ideais expressos na Carta de Atenas: demarcação de amplas áreas verdes para uso comunitário; separação hierárquica do esquema de circulações urbana; implantação do edificado, perpendicularmente à rua, tendencialmente, separado do terreno e seguindo os princípios da clareza e repetição tipológica; e crença na construção de uma imagem urbana unitária. A ideia da tábua rasa é também aplicada, pois os sinais que os sítios (anteriores terrenos agrícolas) transmitiam não eram consentâneos com as novas exigências da vida moderna.

A maioria dos clientes, de Fernando Silva, era constituída por influentes empresários frequentemente associados a investimentos estrangeiros, que viam na estrutura empresarial do seu ateliê, a competência e o rigor necessários para gerir estes grandes empreendimentos. A encomenda destes grandes promotores privados possibilitou-lhe o contacto com engenheiros e empresas especializadas na construção.

Como diria Le Corbusier, a arquitetura só seria Moderna se exprimisse o novo espírito da civilização industrial. Assim, no pragmatismo da sua obra, foram experimentados sistemas de construção, à altura inovadores, como o sistema de cofragem túnel. A conceção arquitetónica vivia cada vez mais em função do material utilizado, e o sistema de cofragem túnel corresponde ao período da generalização do uso do betão armado e irá funcionar como elemento inspirador e regulador do espaço arquitetónico. A repetição modular das paredes em betão possibilitou a exploração de grandes superfícies horizontais envidraçadas que caracterizam a obra deste arquiteto. A pré-fabricação, inserida num enquadramento progressista, permitiu uma maior economia de meios, a exploração até ao detalhe e o cumprimento rigoroso de todos os elementos da construção.

Todos estes princípios, ao serem constantemente repetidos em urbanizações de grande dimensão, permitem-nos encarar a sua obra, e especialmente a Urbanização da Portela, como um possível caso de construção de um “modelo” que depois foi “repetido” em casos futuros.

3.3 Urbanização da Portela (1965-1979) [img.04]



Figura 8 - Ortofotomapa da Urbanização da Portela, Loures, 2010 (cf. <http://www.bing.com/maps>)

A 11 de Janeiro de 1965, o ministro das Obras Públicas aprova o ante-plano da Urbanização da Portela, que implica a expropriação dos terrenos referentes às Quintas da Vitoria, Casquilho, Ferro, Carmo e Alegria, Freguesia de Sacavém, concelho de Loures, num total de 50 hectares para a construção de 4500 fogos e o respetivo equipamento urbano.

«Arquitetura e Urbanismo (...) são um único problema e não questões separadas (...). As minhas cidades são “cidades verdes”. As minhas casas oferecem sol, espaço, verde. Para atingir uma tal riqueza (...) toma-se necessário reunir grupos de duas mil pessoas. Assim, cada indivíduo poderá encontrar-se rapidamente no seu alojamento, onde será acolhido por um total silêncio e um total isolamento (...). Assim serão as cidades verdes: distâncias reduzidas ao mínimo, trânsito organizado, o automóvel separado dos peões» LE CORBUSIER, 1959⁸.

Inerente ao projeto Moderno encontrava-se uma proposta de mudança de escala. Os valores estéticos deixaram de estar associados a uma dimensão individualista e algo artesanal que dominou o fazer arquitetónico durante séculos, para abarcar uma dimensão territorial relacionada com toda a ecosfera humana.

Localizada numa zona próxima de Lisboa e beneficiando das importantes vias rápidas de ligação a Lisboa, esta Urbanização, da iniciativa do promotor Manuel da Mota era

oferecida a uma classe média/alta como uma resposta habitacional de qualidade, em alternativa à insalubridade de muitas habitações do centro da cidade.

Fernando Silva é chamado para conceber as regras necessárias para assegurar a estes novos residentes as condições de vida que estes idealizavam. Com base numa lógica clara de relação com a Carta de Atenas, e “obedecendo a princípios mais ortodoxos que os Olivais”⁹, concebe um modelo racional de grande simplicidade estrutural, repetição tipológica e com um zonamento funcional (circulação, habitação, equipamentos sociais e comerciais) que torna todo o conjunto num todo unitário. Acreditava-se que este seria o modelo proporcionador de um ambiente de conforto e segurança para os seus habitantes.

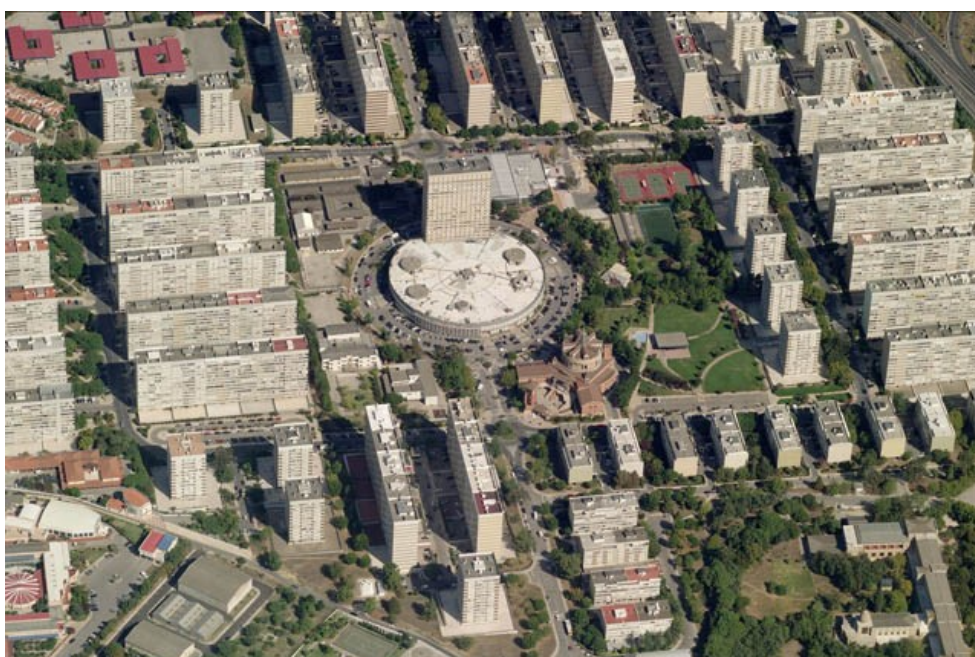


Figura 09 - Fotografia aérea da Urbanização da Portela, Loures, 2010 (cf. <http://www.bing.com/maps>)

“O urbanismo tem quatro objetivos, que são estes: primeiramente, assegurar aos homens alojamentos saudáveis, isto é, lugares onde o espaço, o ar puro e o sol (estas três “condições essenciais da natureza”), estejam largamente assegurados; em segundo lugar, organizar os locais de trabalho, de maneira que este em vez de ser uma sujeição penosa, retome o seu carácter de atividade humana natural; em terceiro lugar, prever as instalações necessárias à boa utilização das horas livres, tornando-as benéficas e fecundas; em quarto lugar, estabelecer o contacto entre essas diversas organizações por meio de uma rede circulatória, que assegure as trocas e ao mesmo tempo respeite as prerrogativas de cada um. Estes quatro objetivos são as quatro chaves do urbanismo”.¹⁰

A lógica do urbanismo Moderno – a máquina da boa organização – assentava numa operação de zonamento que ordenaria todas as funções no seu devido lugar.

Fernando Silva mostrou compreender as novas exigências que se colocavam à arquitetura perante a necessidade de se enfrentar o problema da produção para uma grande massa de pessoas. Concebe então um modelo reticular assinalado por um centro

dedicado às funções sociais de comércio e cultura e lazer, e que permite algumas variações ao nível da implantação dos edifícios.

Para Fernando Silva, a arquitetura passou então a estar associada a uma dimensão de planeamento urbano. Tentava-se assim assegurar para todos os indivíduos os mesmos direitos e as mesmas condições de vida e de bem-estar.

Esta nova dimensão urbana colocava pela primeira vez, o público em geral e mesmo a administração local perante novas conceções de espaço, onde os velhos sistemas de propriedades deixam de existir e onde a tradicional proporção entre espaço livre e o construído é invertida.

Do conflito e da impossibilidade de conciliar a velocidade natural de um pedestre com a velocidade mecânica de um automóvel, como postulado pela ideologia Moderna, Fernando Silva propõe uma hierarquização das vias de circulação em função dos meios de deslocação das suas velocidades. Vias principais, ruas de trânsito secundário, ruas residenciais de acesso às habitações e caminhos de passeio para peões terão tratamentos diferenciados.

Fernando Silva concebe um esquema de circulação centralizado. As grandes avenidas de trânsito seriam responsáveis pela principal circulação automóvel dentro da Urbanização e asseguravam igualmente as ligações com a envolvente. Estas vias, pensadas exclusivamente como vias de circulação automóvel, não teriam qualquer contacto com as habitações e seriam isoladas com uma zona de vegetação; as vias de circulação secundária surgem de forma radial a partir da via principal e fazem a ligação entre esta e as ruas de acesso aos blocos habitacionais; o terceiro nível de circulação foi pensado para uso exclusivo dos residentes de cada edifício (e por isso terminam sempre num impasse) tentando-se por um lado eliminar o trânsito de atravessamento e por outro reduzir a velocidade de circulação, facilitando-se assim a convivência do automóvel com o peão; o quarto nível de circulação foi pensado para uso exclusivo para peões. A este nível de circulação Fernando Silva dispensou grande atenção: "Pretende-se evitar que os peões atravessassem as vias de circulação auto. Para isso foram consideradas passagens superiores com largura de dois metros situadas nos pontos estratégicos para as ligações entre todos os núcleos e paragens dos transportes coletivos"¹¹.

Os dois últimos níveis de circulação seriam os níveis mais diferenciados em relação ao que habitualmente seria usual na cidade tradicional; no entanto, com as várias revisões que o plano foi sofrendo foram perdendo alguma da sua identidade inicial. As vias de nível três passaram a ter o mesmo tipo de pavimento e delimitação que as vias de nível um e dois. A circulação para peões, que se queria num primeiro momento elevada para nunca cruzar com as vias automóveis e assim propiciadora de atmosferas particulares, está hoje reduzida a passeios tradicionais no limite da via e a passadeiras de nível para peões nos locais de cruzamento: "Todo bairro de habitação deve comportar a superfície verde necessária para a distribuição racional dos jogos e desportos das crianças, dos adolescentes e dos adultos"¹².

O centro da Urbanização é ocupado por uma ampla zona com 285mx300m onde se previa a concentração de todo o equipamento urbano necessário para uma população estimada de 18 500 habitantes.

Esta zona central não se destinava ao deleite de alguns privilegiados ou à compartimentação em pequenas parcelas de uso privado, mas ficariam reservadas para o desenvolvimento de atividades de lazer coletivas, constituindo-se como um prolongamento social da habitação. Apostando num papel útil, em detrimento do mero embelezamento, estes espaços serão ocupados por “centros de entretenimento, serviços médicos, creches”¹³, “organizações pré ou pós escolares, círculos de juventude, centros de repouso intelectual ou de cultura física, salas de leitura ou de jogos, pistas de corridas ou piscinas ao ar livre”¹⁴.

Dos equipamentos contemplados no plano destacam-se a igreja projetada por Luíz Cunha, apenas concluída em 1992. O equipamento comercial era constituído por um espaço principal, no centro da malha urbana, completado por um conjunto de pequenos centros secundários previstos para cada núcleo (apenas o central foi construído). Os equipamentos escolares foram pensados com base na população estimada, sendo calculadas as distâncias percorridas pelos habitantes de casa até à escola; no entanto, todas estas construções da responsabilidade camarária foram construídas com um carácter temporário que prejudica a qualidade estética desta zona central. Os equipamentos desportivos, como a piscina, ginásios, campos de ténis, futebol, etc. (apenas recentemente foram construídos) garantiam à população uma vasta oferta de desportos sem haver a necessidade de recorrer a deslocações para o exterior da Urbanização.

Propunha-se igualmente que fosse criada uma organização associativa que ficaria responsável por regularizar todo o funcionamento dos equipamentos, bem como dos espaços verdes. Esperava-se que estes equipamentos contribuíssem de forma decisiva na qualidade de vida dos residentes, por isso apelava-se a um espírito de cooperação para que se pudesse proporcionar um espaço agradável e cujo funcionamento que dependesse da própria utilização diária por parte dos habitantes do bairro.

As construções habitacionais, evitando os ruídos, as poeiras e os gases nocivos, foram implantadas numa posição perpendicular em relação à rua de trânsito, evitando-se igualmente o contacto direto entre a janela e o automóvel. “A casa, a partir de então, não estará jamais, soldada à rua pelo seu passeio. A habitação erigir-se-á no próprio meio onde desfrutará de sol, de ar puro e de silêncio”¹⁵. Os espaços verdes que unificam todo o conjunto contribuem, em sintonia com a rede viária, para uma autonomia dos edifícios.

Na primeira proposta estava previsto que os edifícios estivessem implantados sobre uma ampla plataforma ajardinada e elevada em relação à via automóvel. Assim, nesta estrutura organizada segundo as funções modernas, os edifícios tornavam-se elementos isolados, as ruas seriam diluídas e o espaço público alastrar-se-ia pelo espaço entre os edifícios tornando-se um pano de fundo neutro sobre o qual pousariam os objetos. Essa plataforma albergaria no seu interior um estacionamento comunitário para todas as parcelas e, ao nível da superfície, esperava-se que fosse usada como espaço de convívio/lazer comum a todos os residentes. Esperava-se igualmente que estas plataformas tivessem uma ligação privilegiada com a zona verde central e que se constituíssem como um prolongamento desta para os núcleos residenciais.

Mais uma vez a ambição do arquiteto era elevada, mas os constrangimentos legislativos e a racionalização do processo de construção conduziu a opção para uma típica divisão de lotes, onde cada lote teria o seu espaço privado.

Vista por muitos como «caixas de fósforos», a Urbanização da Portela apresenta-se no panorama nacional como uma *Optimist Suburbia*. Não tendo chegado aos padrões estabelecidos pelo arquiteto relativamente às suas ideias iniciais, a Urbanização da Portela conseguiu afirmar-se pela unidade erudita do conjunto, formando um ambiente urbano bastante agradável comparativamente à maioria das Urbanizações suas contemporâneas.

3.4 Tipologias do edificado

Ao nível das tipologias do edificado, na Urbanização da Portela é notória a estabilização de três tipologias: o edifício isolado, tipo torre; o grande bloco em banda e o centro comercial. Estas três tipologias, serão posteriormente repetidas, quer por Fernando Silva, quer por outros arquitetos em várias urbanizações na AML. Será assim útil perceber que modelo é este que está na origem das urbanizações construídas na periferia de Lisboa. Através dele revelar-se-ão os princípios instaladores de cada plano e, à legibilidade urbana, deixaremos de atribuir designações genéricas.



Figura 10 - Fotografia aérea das construções em bloco na Urbanização da Portela, 2010 (cf. <http://www.bing.com/maps>)



Figura 11 - Construções em bloco na Urbanização da Portela, 2010 (imagem do autor, 2010)

O grande bloco caracteriza-se pelo seu grande comprimento e tem uma altura que varia entre os oito e 12 andares e a profundidade entre os 12 e 15m. [img.05]

No que respeita à implantação, o bloco é colocado, maioritariamente, de uma forma perpendicular à rua de tráfego automóvel, reservando as duas fachadas de dimensão inferior como elemento de proteção do ruído e da poluição.

O edifício é tratado como um elemento solto do terreno. Duas estratégias são usadas para conseguir este efeito: 1) o uso de pilares aparentes no rés-do-chão, sendo a habitação da porteira e o átrio de acessos colocados numa posição recuada em relação ao volume do edifício; 2) uso da dimensão do volume das garagens (normalmente semienterrado), que ocupa toda a largura do lote, como contraponto ao volume vertical (bloco de habitação), fazendo-se salientar a leveza deste em relação ao embasamento. Em ambas as situações, a habitação da porteira é colocada numa posição estratégica que permita o controlo da entrada quer da de serviço, quer da do vestíbulo principal. Em cave são previstos os lugares de estacionamento e arrecadações privativos para cada inquilino.

O pragmatismo da organização interna é evidente, sendo claramente influenciada pelo sistema construtivo – esquema de dois fogos simétricos por piso tipo esquerdo/direito, quando usado o sistema de pilar viga de betão; galeria interior ao longo de todo o bloco, servindo de acesso a oito ou doze fogos, quando usado o sistema de cofragem túnel.

Nos casos em que é usado o esquema esquerdo/direito, cada fogo dispõe de duas fachadas com aberturas, respondendo claramente às preocupações higiénicas (ventilação e iluminação) impostas pela legislação e decorrentes da Carta de Atenas. No que respeita à disposição interna do fogo, porque é uma “máquina de habitar”, os critérios económicos são os mais notórios, tanto ao nível construtivo, como ao nível organizacional – procura-se a minimização das circulações internas, dividido o espaço em duas zonas (estar-dia, dormir-noite). Quando adotado o sistema de galeria de acessos interiores, cada fogo dispõe apenas de uma fachada com aberturas, sendo os inconvenientes minimizados com as grandes aberturas que correm ao longo de toda a largura das assoalhadas. Estes dois sistemas apresentam uma fácil rapidez de construção, o primeiro permite a divisão do bloco em vários lotes que poderão ser vendidos e posteriormente construídos por construtores diferentes, o segundo, pela repetição da mesma tipologia de fogo, apresenta-se mais vantajoso quando construído numa única empreitada. Os elementos pré-fabricados são frequentes, não só pela economia de custos e tempos, mas também por possibilitarem o controlo do elemento construtivo até ao detalhe.

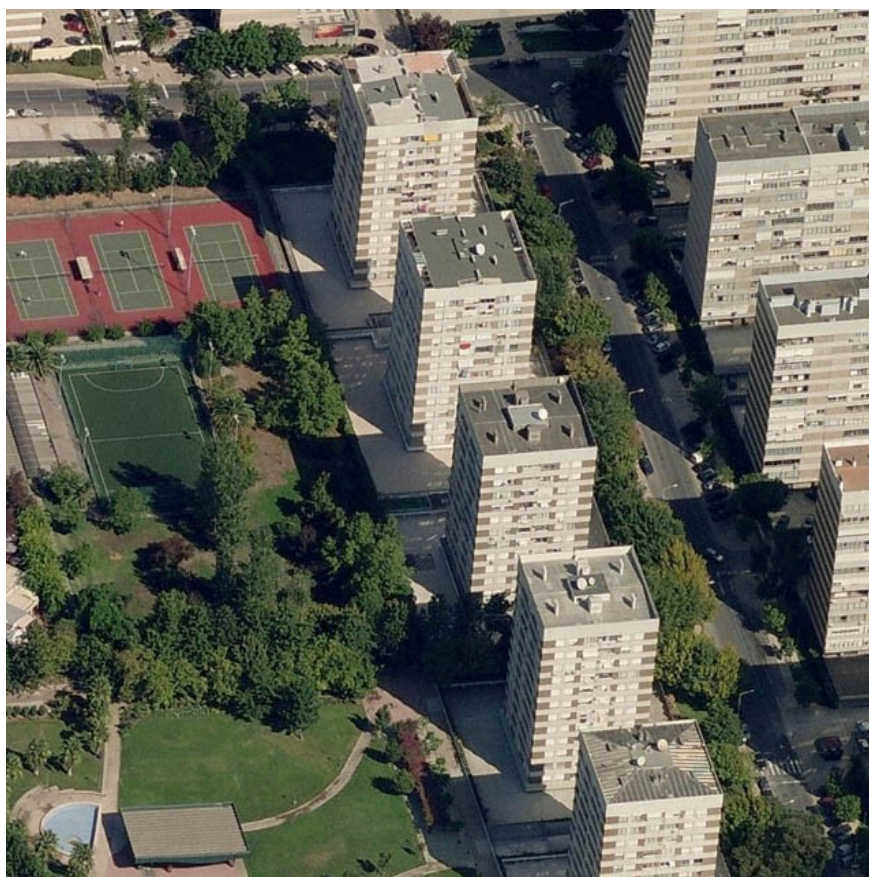


Figura 12 - Fotografia aérea das construções em torre na Urbanização da Portela, 2010 (cf. <http://www.bing.com/maps>)



Figura 13 - Construções em torre na Urbanização da Portela, 2010 (imagem do autor, 2010)

O edifício em torre, pela sua forma ortogonal com dimensões que variam entre os 20 e 25m assume-se como um elemento autónomo em relação à envolvente.

Ao nível da sua localização no Plano de Urbanização, estes edifícios ocupam zonas centrais, sendo implantados no meio de amplas zonas verdes arborizadas. Esta opção permite a cada fogo usufruir de amplas paisagens. Construindo-se como um elemento pontual, é dispensável o uso de um piso vazado, sendo este ocupado maioritariamente por áreas de acessos, serviços comuns ou espaços de comércio. A cobertura do espaço de estacionamento (semienterrado) constitui-se como um espaço de logradouro, possibilitando o recreio como complemento dos espaços comuns encerrados.

Cada torre, com uma altura que varia entre os oito e os doze pisos, contém um núcleo de acessos central constituído por uma caixa de escadas e dois elevadores (comportando também a conduta de descarga de lixos), proporcionando, em cada piso, o acesso a

quatro fogos de igual tipologia.

No que diz respeito à organização interna de cada fogo, o espaço de estar é colocado estrategicamente num dos cantos do bloco, para assim usufruir de duas fachadas com possibilidade de abertura. Cada fogo, com uma área normalmente inferior à dos fogos em banda, usufruí de amplos terraços e varandas, constituindo estas zonas abertas um prolongamento do fogo – áreas para usufruir da sofisticada vida moderna.

A organização funcional do programa e a articulação estrutural da disposição interna do fogo ditam uma organização das fachadas sem hierarquia. À primeira vista são estes os elementos que mais se evidenciam. Pela sua depuração formal, austeridade e rigor construtivo, organizadas segundo uma rígida métrica, são facilmente passíveis de ser reproduzidos *ad aeternum*.

Estes elementos que caracterizam plasticamente estas obras resultam da aplicação e da exploração de uma indústria de construção que já apresentava um catálogo de soluções amplamente diversificado, capaz de responder eficazmente às solicitações quer estéticas, quer funcionais. A resistência construtiva destes edifícios deve-se à coerência e à repetição de soluções que são afinadas até ao limite. Os acabamentos são de boa qualidade por se revelarem, a longo prazo, mais económicos. Mais uma vez, a sociedade e a técnica expressam-se através da obra.

Da exploração de amplas zonas de varanda resulta a marcação de elementos horizontais que caracterizam estas obras. O elemento “vazio” – janela ou varanda, contrasta com um “cheio” que serve de guarda e proteção da privacidade do espaço interior.

O cuidado da caracterização plástica exterior é evidente, sendo a cortina de remate da cobertura o elemento mais visível, anulando a evidência das inevitáveis saliências das caixas de escadas e máquinas dos ascensores.

No que respeita aos materiais usados, o betão predomina nos elementos pré-fabricados de enchimento de paredes exteriores (estes elementos não necessitam de um acabamento posterior, podendo ser diretamente pintados); as paredes divisórias sem função resistente são em alvenaria de tijolo, rebocada e posteriormente pintada; as caixilharias das janelas, as portas de acesso exterior e as guardas das varandas são em alumínio anodizado de cor natural; os estores são em réguas de plástico de cor branca; o revestimento dos pavimentos das zonas húmidas é em mosaico cerâmico e nos quartos e sala em alcatifa prensada; as carpintarias interiores são em madeira. Como revestimento exterior é frequente o uso de mosaico tipo *EVINEL* com duas cores contrastantes que acentuam a divisão bipartida das fachadas.

Para uma fácil manutenção é frequente o recurso a *courettes* visitáveis. Para a ventilação das instalações sanitárias e dos parques de estacionamento são utilizados sistemas de extração mecânica, devidamente homologados.



Figura 14 - Fotografia aérea do centro comercial na Urbanização da Portela, 2010 (cf. <http://www.bing.com/maps>)

Outra tipologia muito frequente nestas urbanizações é o centro comercial. Símbolo de uma nova sociedade de consumo que estava a nascer e da especulação económica, estes espaços ocupam áreas centrais. Esta nova tipologia será tratada como mais um elemento do sistema urbano, requerendo o mesmo tipo de tratamento/exploração que um bloco habitacional. O centro comercial pode assumir duas tipologias distintas: um volume de embasamento dos edifícios habitacionais ou um elemento isolado normalmente implantado no centro da Urbanização (é mais comum esta última tipologia).

4. Considerações finais

O caso português, e especialmente o que ocorreu na AML norte é particularmente interessante porque escapa quase totalmente ao esforço ordenador do poder político central. O nível de carências é levado (principalmente de infraestruturas e equipamentos), mas também será de realçar a forma como o “resto” que foi expelido da cidade central, conseguiu encontrar uma lógica urbana. Livre dos constrangimentos paralisantes do “tradicional”, os agentes privados, ainda que de forma inconsciente, souberam reagir rapidamente às transformações culturais/contextuais e introduziram novas formas/modelos de vida.

Será tempo de verificar que em Portugal nunca existiram as condições estruturais e

sociais para a convivência pacífica entre a gestão pública e a promoção privada. As pesadas máquinas tecnocráticas continuam a inviabilizar o benefício coletivo conseguido através do ganho individual. Será da alteração deste paradigma que surgiram as soluções mais profícuas para a vida urbana contemporânea.

Será que a Carta de Atenas, apresentada em pleno apogeu da racionalidade urbanística, constitui hoje como mais um documento clássico, sem nenhuma adequação às novas realidades metropolitanas, ou será ela uma possibilidade de interpretação deste território? A possibilidade do manifesto retractivo?

O Moderno era crente na forte capacidade disciplinar da arquitetura. Esta, mais do que produzir uma ordem existente ou desejada pelo poder dominante, deveria produzir uma reconfiguração radical da sociedade através de um programa arquitetónico inovador – a criação de um novo paradigma para a sociedade futura. O projeto Moderno assentou na ideia de urbanizar, no sentido de dar significado a uma ideia de projeto que passava por uma visão urbana à escala territorial. Essa crença, considerada por muitos como utópica ou voluntarista foi a base para uma reformulação do espaço urbano e da forma como vivemos a nossa habitação. Estas urbanizações foram, sobretudo, grandes distribuidores de espaço, muito mais definidores espaciais que meros objetos.

Os arquitetos não voltam ao local do crime!

Viver na periferia apela a múltiplos matizes, diferentes modos de vida cujo significado está praticamente por explorar.

Conhecer os acontecimentos do final do século XX informa a atualidade do século XXI. Mesmo os territórios já consolidados, antes deste período, sofrem profundas alterações nesta época. Aprender com a realidade existente – os êxitos e os erros – para depois responder aos novos desafios lançados, é afinal um ensinamento intemporal que também o Movimento Moderno seguiu.

Está por cumprir o projeto global do território como potencializador da característica individual. Onde a expressão da originalidade e da diferenciação individual possa contribuir para engrandecimento do bem comum. É urgente um novo programa que se confronte com a envolvente construída a partir das premissas antecedentes. Podemos continuar a negar uma evidência, mas estaremos a atrasar a reconfiguração de que a periferia de Lisboa precisa.

O passar destes quarenta anos de sedimentação foi certamente útil para este território. Espera-se por uma nova dinâmica transformadora. Chegou o momento de atuar. A realidade metropolitana terá que deixar de ser esse conjunto de fragmentos desgarrados para passar a formar um puzzle.

É clara a diferença entre o léxico que dominamos – cidade com características formais (apreendidas academicamente) e a cidade com que o arquiteto terá obrigatoriamente que lidar no território de hoje, onde coexistem todas as coisas, onde os contrários coabitam em vez de se repelirem

A dificuldade de consenso e diálogo entre os diversos intervenientes empurra a discussão em torno do planeamento e gestão urbanística para uma lógica de quase esquizofrenia.

Será que ainda existe a possibilidade efetiva de uma lógica de equilíbrio entre a sociedade atual e os agentes que nela intervêm? Ou teremos de aceitar a forma irracional como modelo de conexão entre todos?

A estratégia terá obrigatoriamente de passar por aceitar a nova lógica produtiva e enfrentá-la. Procurar estratégias radicais que respondam à instabilidade programática e à mutabilidade física da realidade metropolitana.

Num período onde não existem teorias previamente concebidas, os desafios são mais aliciantes. Mais do que procurar uma alternativa à tabula rasa moderna ou à nostalgia pós-moderna, são urgentes panorâmicas de âmbito largo. Jogar no substrato entre um projeto ideal e uma realidade construída poderá ser uma alternativa. Estes que foram espaços de uma incrível criatividade para fugir às regras urbanísticas, serão agora o campo para uma efetiva reformulação do ambiente urbano.

Será indispensável uma estratégia para reformular sem destruir a cidade pré-existente. Aqueles espaços que teriam um papel importantíssimo a desempenhar como prolongamento social da habitação foram grandemente esquecidos quer por parte dos promotores, quer por parte dos agentes públicos.

O tratamento do espaço público surge assim como uma matéria de indiscutível importância, aquele que é o “chão-de-todos” necessita de uma forte cultura disciplinar arquitetónica.

“A cidade moderna (...) ainda está por concretizar-se (...) [mas] **morrer de tédio não é assim tão mau**”. (KOOLHAS in NESBITT: 2008).

Bibliografia

- AGAREZ, Ricardo Costa – O Moderno Revisitado: Habitação Multifamiliar em Lisboa nos anos de 1950. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa, Direção Municipal de Cultura, 2009.
- COELHO, Hugo Morais – Portela - um modelo na difusão da periferia: estudo do desenvolvimento da Urbanização da Portela da autoria do arquitecto Fernando Silva. Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura, Departamento de Arquitectura e Urbanismo do ISCTE - Instituto Universitário de Lisboa, 2010. (policopiado).
- COSTA, Carlos A. Bana e – Dinâmica de expansão da Área Metropolitana de Lisboa: Aspectos populacionais e movimentos de activos nas suas periferias, in Sociedade e Território, nº 3, Julho, 1985, p. 38-44.
- DORFLES, Grillo - A Arquitectura Moderna. Lisboa: Edições 70, 1986, p. 60.
- DOMINGUES, Álvaro (coord.) – Cidade e Democracia: 30 anos de transformação urbana em Portugal. Lisboa: Argumentum, 2006.
- FERREIRA, António Fonseca – Crise do Alojamento e construção clandestina em Portugal. in Sociedade e Território, nº 1, Março 1984, p. 29-35.
- FERREIRA, Bruno André Macedo – [in]formar a Cidade Contemporânea: a criação de uma imagem/modelo de periferia com a obra do arquitecto Fernando Silva, Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura, Departamento de Arquitectura e Urbanismo do ISCTE - Instituto Universitário de Lisboa, 2010. (policopiado). [disponível para consulta em: <http://repositorio-iul.iscte.pt/handle/10071/2292>]
- FERREIRA, Vitor Matias – O território urbano-metropolitano de Lisboa. Teses para uma intervenção

- político-urbanística, in *Sociedade e Território*, nº 3, Julho, 1985, p. 18-28.
- FIGUEIRA, Jorge Manuel Fernandes – *A Periferia Perfeita: Pós-Modernidade na Arquitectura Portuguesa, Anos 60-Anos 80*, Dissertação de Doutoramento em Arquitectura, Departamento de Arquitectura da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, 2009. (policopiado).
- GONÇALVES, Rogério - Fernando Silva – *Arquitectura Desinteressante e Repetitiva*. In *Documentos de Arquitectura*, nº1, Fevereiro 1996.
- GRANDE, Nuno – *O verdadeiro mapa do Universo: Uma leitura diacrónica da cidade portuguesa*. Coimbra: eldlarq, Edições do Departamento de Arquitectura da FCTUC, 2002.
- GUERRA, Isabel – *Viver na Periferia*, in *Sociedade e Território* nº18, Abril, 1993, p. 106-108.
- KOOLHAAS, Rem – *Nova York Delirante*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili S.A., 2008.
- KOOLHAAS, Rem; MAU, Bruce; OMA – *S, M, L, XL*. New York: The MOncelli Press, 1995.
- MONTEIRO, Isabel – *A obra do arquitecto Fernando Silva (1914-1983): um arquitecto da "geração esquecida"*, Dissertação de Mestrado em História da Arte Contemporânea, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, 2007. (policopiado).
- MORALES, Ignasi de Solà – *Territorios*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, S.A., 2002.
- PINTO, Alberto Reaes – *A primeira experiência de pré-fabricação pesada em Portugal*, in *Jornal Arquitectos*, nº 104, Julho/Agosto, 1969, p. 153-167.
- RODRIGUES, Maria de Lourdes Rodrigues; CASTRO Francisco (trad.) - *A carta de Atenas*. In *Arquitectura: Revista de arte e construção*, nº 30, Maio 1949.
- SALGUEIRO, Teresa Barata – *A cidade em Portugal: Uma Geografia Urbana*. Porto: Edições Afrontamento, 1992.
- SALGUEIRO, Teresa Barata – *Lisboa, Periférica e Centralidade*. Oeiras: Celta Editora, 2001.
- SALGUEIRO, Teresa Barata – *A habitação na Área Metropolitana de Lisboa*, in *Sociedade e Território*, nº 3, Julho, 1985, p. 54-66.
- SANTOS, Isabel – *Uma revolução urbana para as periferias*, in *Arquitectura e Vida*, nº 10, Novembro 2000, p. 64-65.
- SILVA, F. Nunes da; PEREIRA, Margarida – *Ilusões e desilusões das periferias na área Metropolitana de Lisboa*, in *Sociedade e Território*, nº 5, Novembro 1986, p. 14-24.
- VENTURI, Robert; IZENOUR, Steven; SCOTT BROWN, Denise – *Aprendendo de Las Vegas*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 1979.

¹ É a partir da década de 70 que a população residente nos concelhos limítrofes a norte da cidade de Lisboa ultrapassa significativamente o número de habitantes do limite administrativo de Lisboa.

² A perda de peso na agricultura e na economia pode avaliar-se pela evolução da população ativa que trabalha na agricultura e da contribuição para ao PIB. Assim, enquanto até meados do século, um em cada dois portugueses trabalhava na agricultura (1930-49%; 1940-51%; 1950-48%), esta percentagem decresceu nas décadas seguintes (1960-32%; 1970-32%). Regista-se também a evolução da contribuição da agricultura para o PIB: 1938-32%; 1950-32%; 1960-24%; 1970-17%.

³ “Segundo M. Pereira (1986), os pedidos de urbanização da Cidade Nova (Quinta da Caldeira) e da Quinta do Infantado entraram nos serviços competentes da CM de Loures no mesmo ano, 1973, e propunham alugar 90 mil pessoas numa área próxima da sede concelhia. Mas em 1982 apenas se encontravam realizados 2238 fogos na Cidade Nova, estando em construção mais de 1218 alojamentos.” In Teresa Barata Salgueiro - *A cidade em Portugal. Uma Geografia Urbana*. Porto: Edições Afrontamento, 1992, p. 249.

⁴ Durante a década de 70, e especialmente depois do 25 de Abril de 1974, acentua-se a compra de fogos para habitação própria – entre 1971 e 1975, 49,6% e entre 1976 e 1981, 71,7% dos fogos construídos são propriedade dos seus residentes.

⁵ Teresa Barata Salgueiro, op.cit. p. 205.

⁶ Fernando Silva (1914-83) nasceu em Lisboa, e aí iniciou o seu percurso (Escola de Belas Artes

de Lisboa em 1938). No entanto, com a ida de Carlos Ramos para a direção da Escola de Belas Artes do Porto, com ele rumou ao Porto. Em 1944, sob o magistério de Carlos Ramos e imbuídos dos ideais Modernos conclui o **Concurso para a Obtenção do Diploma de Arquiteto (CODA) com 19 valores**. “Fernando Silva deixou uma vasta obra [certa de 300 obras registadas] concentrada sobretudo na cidade de Lisboa, mas que se expandiu por todo o país, incluindo Angola (colónia portuguesa até 1974), constituída essencialmente por diversos projetos de grande envergadura, como complexos habitacionais, e industriais e diversos equipamentos, em que se incluem hotéis, cinemas, edifícios de escritórios e agências bancárias.” In Isabel Monteiro - A obra do arquiteto Fernando Silva (1914-1983): um arquiteto da “geração esquecida”. Dissertação de Mestrado em História da Arte Contemporânea, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, 2007, p. 2.

Fernando Silva será certamente um dos arquitetos portugueses que mais projetou para a cidade de Lisboa desde meados da década de 1940. Com três Prémios Valmor e dois Prémios Municipais de Arquitectura, Fernando Silva teve, á data da sua construção, uma carreira repleta de reconhecimento, começando a ser definitivamente conhecido como arquiteto com capacidade para produzir obras de grande envergadura especificidade a partir de 1947 com o projeto para o cinema S. Jorge. No entanto, é a partir da década de 60, com a alteração da estrutura do seu ateliê (passando a funcionar numa estrutura de atelier-empresa) que a sua obra irá assumir um novo rumo, diferenciando-se da maioria das elites arquitetónicas.

Esta nova estrutura estava organizada em vários departamentos dedicados à arquitetura, planeamento urbano, *design* e artes plásticas e estava associada a empresas complementares dedicadas à construção, gestão, investimentos imobiliários e publicidade, oferecendo uma resposta altamente profissional. A figura do arquiteto passa assumir o papel de coordenador de todos os elementos da composição e realização, contrastando com o romantismo que caracterizava a profissão do arquiteto até então.

Nos anos de 1960 o tema da habitação ainda estava por resolver quer para uma larga maioria da população recém-deslocada para a cidade, quer para uma classe média/alta que já não encontrava na cidade as respostas às novas necessidades habitacionais. Será assim, portanto, no decorrer desta década que surgem as primeiras urbanizações de promoção privada na periferia da cidade de Lisboa que, refletindo as linguagem racionalistas modernas, ajustava-se igualmente às necessidades de eficiência e de fácil implementação e lucro que os agentes imobiliários procuravam.

Participando em inúmeros destes empreendimentos [Urbanização da Portela (1959-79), Urbanização de Sassoeiros (1961-78), Urbanização do Alto da Barra (1964-78), Urbanização da Quinta dos Condes de Carnide (1972-1983)] a sua obra permite-nos identificar os diversos intervenientes que intervieram no crescimento do tecido urbanizado, assim como nos permite identificar os princípios defendidos por estes arquitetos formados dentro dos valores da Modernidade.

“Não deixo registos escritos, salvo os que se encontram nas memórias descritivas dos seus projectos, não escreveu nem publicou livros, não leccionou em nenhuma universidade, e manteve-se sempre informado, mas afastado dos grupos e acontecimentos que marcam a sua época. As suas preocupações, muito concretas, foram outras, ligadas sobretudo aos progressos da construção e ao rigor construtivo que procurou imprimir em cada uma das suas obras, apoiando-se certamente numa bibliografia internacional que incluía as mais moderna publicações técnicas da sua época.” In Isabel Monteiro, op.cit. pp. 2-3.

Para um arquiteto que projetou o cinema São Jorge (1947-50); o cinema Pathé- Imperial (1956-58); o Edifício no gaveto da Av. da República e Miguel Bombarda (1956-61); o cine-teatro Luísa Todí, (1956-62); o Edifício Pátria (1959-65); o edifício Shell (1959-70); o Complexo do Entrepasto (1960-



69); o Edifício Miramar (1960-66); o Hotel Júpiter (1960-69); o Plano de Urbanização da Portela (1959-79); o edifício construído no gaveto das Av.24 de Julho e Infante Santo (1959-69); o Hotel Sol e Mar (1961-66); o edifício La Equitativa (1961-69); o Complexo Aviz: Hotel Sheraton e o Centro Comercial Imaviz (1962-72); o Complexo do Alto da Barra (1964-78); o edifício Philips (1964-70); Conjunto da Praça de Alvalade (1966-79) em colaboração com Rui d'Atouguia; a Urbanização da Quinta dos Condes de Carnide Luz (1972-83); o edifício de escritórios Campo Grande (1980-83) e diversos complexos industriais, numa arquitetura erudita no traço, económica nos recursos formais, e controle patente na destreza das soluções construtivas que encontrou para cada um dos edifícios, certamente será indevida a tentativa de apagamento, desconfiança e o esquecimento a que foi votada a sua obra.

⁷ Isabel Monteiro. *op.cit.* p. 260.

⁸ LE CORBUSIER, algumas frases por ele citadas na televisão francesa em 1959. In Grillo Dorflès - A Arquitectura Moderna. Lisboa: Edições 70, 1986, p. 60.

⁹ Rogério Gonçalves - Fernando Silva – Arquitectura Desinteressante e Repetitiva. In Documentos de Arquitectura, nº1, Fevereiro 1996.

¹⁰ Maria de Lourdes Rodrigues, Francisco Castro (trad.) - A carta de Atenas. In Arquitectura: Revista de arte e construção, nº 30, Maio 1949, p. 16.

¹¹ Fernando Silva, memória descritiva da Urbanização da Portela de Sacavém.

¹² Maria de Lourdes Rodrigues, Francisco Castro. *op.cit.* p. 9.

¹³ *Idem*, p. 39.

¹⁴ *Idem*, p. 29.

¹⁵ *Idem*, p. 24.