

Plano Urbano_ Av.Lusíada | Cidade Universitária | Telheiras

Estratégia de Continuidade Urbana

Maria Teresa Mascarenhas Marques

Dissertação para Obtenção do Grau de Mestre em

Arquitectura

Juri

Presidente: Prof. António Manuel Barreiros Ferreira

Orientador: Prof. Carlos Moniz de Almada Azenha Pereira da Cruz

Vogal: Prof. Vítor Manuel de Matos Carvalho Araújo

Junho 2013

AGRADECIMENTOS

Ao Professor Carlos Cruz, por toda a disponibilidade e orientação,

Ao Luis, por toda a paciência ao longo deste percurso,

Aos meus pais, e irmão por todo o apoio,

Aos meus amigos, em especial à Mariana, pela partilha e incentivo,
e à Filipa por toda a disponibilidade

A todos, o mais sincero Obrigada.

RESUMO

O presente Relatório surge no âmbito da disciplina de Projecto Final, tendo como objectivo apresentar e fundamentar, a estratégia projectual adoptada, ao longo do Exercício realizado durante o ano lectivo 2011-2012.

O crescimento das grandes cidades, verificado a partir do século XX, despoletou a necessidade de criação de diversas infraestruturas capazes de articular a cidade consolidada, aos territórios periféricos que rapidamente surgiam. Estes, associados a um processo de expansão muitas vezes descontrolado, traduziam-se em tecidos urbanos descontínuos, verificando-se frequentemente a inexistência de qualquer tipo de regra de ocupação. Os novos aglomerados urbanos, dispersos no território, aliados à presença das grandes artérias de mobilidade, contribuíram para a degradação da imagem urbana, nomeadamente do espaço público, situação observada fundamentalmente durante o último século.

A Área de Estudo, localizada na Coroa Norte Poente de Lisboa, traduz muitas das fragilidades observadas nas zonas mais periféricas das grandes cidades. A partir da década de 60, assistiu-se a um processo de construção desenfreada neste território, baseado em processos de formação de cidade por loteamentos e construções indiscriminadas, assim aconteceu, em Benfica e S. Domingos de Benfica. A degradação da imagem urbana, associada a um traçado urbano confuso, estacionamento desregrado, à carência ao nível de espaço público, à inexistência de uma articulação entre as estruturas verdes existentes, e principalmente, à presença dos grandes eixos de mobilidade, motivaram a reflexão acerca de estratégias, que promovessem novas dinâmicas urbanas, capazes de melhorar o panorama actual. A Avenida Lusíada, surge assim como ponto de partida de toda a intenção projectual, pois a mesma é identificada como principal causadora da descontinuidade observada nesta área da cidade.

Procura-se assim, conferir alguma continuidade à cidade partida, fragmentada e é neste contexto que se destacam dois tipos de análise. Por um lado, uma reflexão acerca de artérias urbanas, que tendo passado ou não por um processo de transformação, estabelecem um paralelo, com “o que poderia ter sido ou o que poderá vir a ser a Av. Lusíada”, numa tentativa de procurar atenuar o seu impacto, propondo a sua integração nas malhas urbanas envolventes. Por outro lado, a demonstração de diferentes casos, referentes a cidades distintas, que procuraram através da articulação da Estrutura de Espaços Abertos, nomeadamente, artérias urbanas, percursos pedonais, espaços públicos, espaços verdes, alcançar a continuidade.

Pensa-se que a revitalização destes territórios, passará pela adopção de estratégias que busquem a continuidade urbana, assentes na valorização e requalificação dos espaços resultantes, e na integração das infraestruturas de mobilidade nos tecidos urbanos envolventes, procurando assim, a criação de uma rede urbana articulada, que promova uma variabilidade de percursos urbanos, que comuniquem bairros, equipamentos e serviços, espaços verdes, transportes, entre outros.

ABSTRACT

This report resumes the activity of the Final's Project discipline and its main goal is to present and to explain the project's strategy used throughout the overall school year of 2011-2012.

During the XXth century, we have verified the growing of the big cities of the so called western world. This overall cities size expansion have created the need for several infrastructures able to connect the old cities to the new urban neighborhoods which have meanwhile emerged. This new suburban cities have grown majorly without any type of control and urban plans, which have led to a discontinuous appearance without any plan and regulation. So, those new suburban cities spread throughout the neighborhoods of the big cities, allied with the new mobility channels have spoiled the urban image and specially the public areas.

In this Project the area of our study is located in the Lisbon ring, northwest, showing many of the observed weaknesses occurring in the main cities suburban areas. The years 60's of the last century have been characterized by a fast and chaotic growth of the constructions in the suburban areas. So it happened in Lisbon, in the Benfica and S. Domingos de Benfica quarters. The verified spoiled of the urban image, associated with a poor planned area, inexistence of parking, public areas and links among green areas and the strong presence of the mobility channels, have motivated the reflections for new solutions and strategies to implement them, which could be able to promote new urban dynamics able to improve the actual scenario. The Lusíada Avenue have then emerged as the starting point of all this project, as this urban element is clearly identified as the major cause of a discontinuity observed in this Lisbon area.

The project is then focused in presenting continuity solutions to this particular broken area. The solutions are based in two different approaches and or concepts. The first approach will study the urban roads influence history, which have went, or not, through a transformation process and establishing a connection with " what could have been and what could be able to be" the Lusíada Av., in an attempt to reduce its negative impact by the improvement of the already existing links, throughout its neighborhoods. The second one have studied the cities strategies which have pursued during their past recent history, an articulation among their open spaces structures, namely urban main roads, walking routes, public spaces and green areas, to reach and maintain the urban continuity.

It is commonly accepted that the revitalization of these territories, will have to adopt strategies to maintain the urban continuity, based on the improved value of the resulting spaces and on the mobility infrastructures integration in the urban areas where they are in. With these actions and strategies an urban articulated area will be settled promoting a diversified communications network, connecting quarters, public assets and services, green areas and transport, among others.

ÍNDICE

00	INTRODUÇÃO	15
00 1	Enquadramento Temático e Objectivos	17
00 2	Metodologia de trabalho	18
01	ANÁLISE HISTÓRICA E URBANA DE LISBOA	19
01 1	Evolução urbana da cidade de Lisboa do centro histórico à área metropolitana	21
02	NA PROCURA DA CONTINUIDADE URBANA	33
03	CASOS DE ESTUDO CONTINUIDADE URBANA	37
03 1	Estruturas de Continuidade Urbana	39
03 2	Estruturas de Espaços Abertos	39
03 3	Artérias Urbanas	44
04	PORQUÊ AQUI?	49
04 1	Enquadramento	51
04 2	A Escolha do Lugar	53
04 3	Contexto Histórico e Evolução Urbana	56
04 4	Caracterização Física	66
04 5	Mobilidade	70
04 6	Caracterização da Estrutura Edificada	75
04 7	Condicionantes	81

05 O PROJECTO: APRESENTAÇÃO DA PROPOSTA	85
05 1 A Proposta : Fase 1 Fase 2	87
05 2 Fase 1: Avenida Lusíada_”Espinha Dorsal”do Território em Análise	87
05 3 Fase 2: Estádio Universitário_ Elemento Articulador do Território em Análise	96
06 REFLEXÃO CRÍTICA	111
07 BIBLIOGRAFIA	115
08 ANEXOS	119

LISTA DE FIGURAS

01 ANÁLISE HISTÓRICA E URBANA DE LISBOA

- Fig 01 1 01 - A Cidade Pombalina
- Fig 01 1 02 - Plano geral de melhoramento da capital, 1903
- Fig 01 1 03 - Avenidas Novas
- Fig 01 1 04 - Plano director de urbanização de Lisboa, 1938-48
- Fig 01 1 05 - Plano de urbanização de Alvalade, 1945
- Fig 01 1 06 - Área Metropolitana de Lisboa
- Fig 01 1 07 - Evolução do Território de Lisboa

03 CASOS DE ESTUDO

- Fig 03 2 01 - Boston, Olmsted's Parkway
- Fig 03 2 02 - Estrutura verde de Olmsted
- Fig 03 2 03 - "Corredor verde de Monsanto"
- Fig 03 2 04 - Estrutura verde "Corredor de Monsanto"
- Fig 03 2 05 - Estrutura verde de Estugarda
- Fig 03 2 06 - Estrutura verde e ligações ciclopedonais_Estugarda
- Fig 03 3 01 - Avenida da Boavista_intersecção com artérias relevantes: antigos traçados e eixos de elevada circulação.
- Fig 03 3 02 - Avenida da Boavista_ Espaços Verdes, Equipamentos e Serviços
- Fig 03 3 03 - Avenida da Boavista_ Esquema : Estrutura Verde e Equipamentos
- Fig 03 3 04 - Gran Via_ Área de Intervenção
- Fig 03 3 05 - Corte Gran Via_Situação Anterior à Intervenção
- Fig 03 3 06 - Corte Gran Via_Situação Actual
- Fig 03 3 06 - Planta Esquemática Gran Via_Situação Actual

04 PORQUÊ AQUI?

- Fig 04 1 01 - Limites escalas de trabalho: Área de Estudo 1 | Área de Estudo 2
- Fig 04 1 02 - Limites Escalas de Trabalho: Área de Estudo 2
- Fig 04 2 01 - Avenida Lusíada_Relação Centro | Periferia
- Fig 04 2 02 - Avenida Lusíada_Intersecção com Antigos traçados e Eixos de Elevada Circulação: Área de Estudo 1

Fig 04 2 03 - Avenida Lusíada_Espaços Verdes e Equipamentos: Área de Estudo 1
Fig 04 2 04 - Ponto Rótula Área de Estudo 2_ Possíveis Articulações
Fig 04 3 01 - Principais Artérias de Saída da Cidade e Aglomerados Urbanos, 1885
Fig 04 3 02 - Estrutura Viária e Edificado, 1911
Fig 04 3 03 - Estrutura Viária e Edificado, 1958
Fig 04 3 04 - Estrutura Viária e Edificado, actual
Fig 04 3 05 - Plano de Melhoramentos da capital, 1903
Fig 04 3 06 - Intersecção da Proposta de Frederico Ressano Garcia (1903) com Imagem Aérea actual
Fig 04 3 07 - Plano Diretor de Urbanização de Lisboa, 1938-48
Fig 04 3 08 - Impacto das Grandes Artérias de Mobilidade no Território Urbano
Fig 04 3 09 - Cidade Universitária_Esboço de Conjunto
Fig 04 3 10 -Plano Geral de Urbanização de Lisboa, 1967
Fig 04 3 11 - Plano Geral de Urbanização de Lisboa, 1967 (publicação 1977)
Fig 04 3 12 - Estudos para Av. Lusíada e sua envolvente (UNOR's) primeira versão ,1969-1976
Fig 04 3 13 -Estudos para Av. Lusíada e sua envolvente (UNOR's) versão final ,1969-1976
Fig 04 4 01 -Hipsometrias_Lisboa
Fig 04 4 02 -Hipsometrias_Área de Estudo 1
Fig 04 4 03 -Hipsometrias_Área de Estudo 2
Fig 04 4 04 -Risco de Inundação_Área de Estudo 1
Fig 04 4 04 -Risco de Inundação_Área de Estudo 2
Fig 04 4 05 -Estrutura Verde_Área de Estudo 1
Fig 04 5 01 -Estrutura Viária_Área de Estudo 1
Fig 04 5 02 -Estrutura Viária_Área de Estudo 2
Fig 04 5 03 -Rede de Transportes Públicos_Área de Estudo 2
Fig 04 5 04 -Percurso de Mobilidade Suave (caminhos pedonais e ciclovias existentes)_Área de Estudo 2
Fig 04 6 01 -Vista Aérea de Benfica
Fig 04 6 02 -Vista Aérea de Carnide
Fig 04 6 03 -Estruturas Edificadas em Análise
Fig 04 6 04 -Vista Aérea Cidade Universitária, Lisboa
Fig 04 6 05 -Estrutura Edificada Cidade Universitária
Fig 04 6 06 -Cidade Universitária_Distribuição Funcional
Fig 04 6 07 -Vista Aérea Telheiras
Fig 04 6 08 -Estrutura Edificada Plano de Telheiras
Fig 04 6 09 -Plano de Telheiras_Distribuição Funcional
Fig 04 6 10 -Vista Aérea S. Domingos de Benfica
Fig 04 6 11 -Estrutura Edificada S.Domingos de Benfica
Fig 04 6 12 -S. Domingos de Benfica_Distribuição Funcional
Fig 04 6 13 -Estrutura Edificada Benfica

Fig 04 6 14 -Benfica_Distribuição Funcional

Fig 04 7 01 -Planta de Qualificação do Espaço Público Urbano_Área de Estudo 2

Fig 04 7 02 -Planta da Estrutura Ecológica Municipal_Área de Estudo 2

05 O PROJECTO: APRESENTAÇÃO DA PROPOSTA

Fig 05 2 01 -Esquema Avenida Lusíada_situação actual

Fig 05 2 02 -Esquema Avenida Lusíada_situação a alcançar

Fig 05 2 03 - Avenida Lusíada | Av Prof. Egas Moniz, Lisboa_3.2km

Fig 05 2 04 -Avenida da Liberdade | Av Fontes Pereira da Melo | Av da República, Lisboa_3.5km

Fig 05 2 05 -Avenida da Boavista, Porto_5km

Fig 05 2 06 -Granvia, Barcelona_2.8km

Fig 05 2 07 -Esquema Conceptual

Fig 05 2 08 -Corte Esquemático Avenida Lusíada

Fig 05 2 09 -Fase 1: Estrutura Edificada_Existente e Proposta

Fig 05 2 10 -Fase 1: Estrutura Viária

Fig 05 2 11 -Sugestão de Situação Proposta para a Av Lusíada

Fig 05 2 12 -Redesenho do nó de articulação entre a Il Circular e a Avenida Lusíada

Fig 05 2 13 -Corte Esquemático Troço Avenida Lusíada

Fig 05 2 14 -Fase 1: Espaços Públicos e Espaços Verdes

Fig 05 2 15 -Estrada da Luz_ Sugestão de Proposta de Transformação

Fig 05 2 16 -Redesenho do nó Final/Inicial Av Lusíada | Reperfilamento Av Condes Carrnide

Fig 05 2 17 -Corte Transversal_Avenida Lusíada | Avenida dos Condes Carrnide

Fig 05 2 18 -Fase 1: Planta de Proposta Geral

Fig 05 3 01 -Fase 2: Articulações Fundamentais

Fig 05 3 02 - Fase 2: Conceito

Fig 05 3 03 -Fase 2: Estrutura Edificada_Existente e Proposta

Fig 05 3 04 -Fase 2: Estrutura Viária

Fig 05 3 05 -Fase 2: Espaços Públicos e Espaços Verdes

Fig 05 3 06 -Fase 2: Planta de Proposta Geral

Fig 05 3 07 -Fase 2.1: Planta Passagem Aérea

Fig 05 3 08 -Maquete 1:500_Passagem Aérea

Fig 05 3 09 -Passagem Aérea: Cortes AA' | BB'

Fig 05 3 10 -Fotomontagem Passagem Aérea_Vista Interior

Fig 05 3 11 -Fotomontagem Passagem Aérea_Vista Exterior

Fig 05 3 12 -Planta de Cobertura Ponto Rótula

Fig 05 3 13 -Modelação 3D: Vista Aérea : Ponto Rótula

Fig 05 3 14 -Fotomontagem Ponto Rótula_Vistas: Praça do Metro

Fig 05 3 15 -Planta Ponto Rótula_cota 91.5m

Fig 05 3 16 -Ponto Rótula : Cortes AA' | BB' | CC'

Fig 05 3 17 -Fotomontagem Ponto Rótula_Vista: Praça da Cidade Universitária | Ligação Pedonal ao Campo Grande

Fig 05 3 18 -Fotomontagem Ponto Rótula_Vista: Pateos Centro 24 Horas

08 ANEXOS

Anexo 01 -GRIMA, M., 1885 - Planta da cidade de Lisboa e Arredores

Anexo 02 - PINTO, Júlio António Vieira da Silva, 1904-1911 - Planta topográfica de Lisboa. Aproximação Área de Estudo

Anexo 03 -Fotografia Aérea, 1958.

Anexo 04 -Ortofotomapa actual

Anexo 05 -Plano Geral Ampliado_Fase 2

Anexo 06 -Cartaz Final Grupo_Fase 1: DEZ 2011

Anexo 07-Cartaz Final Individual_Fase 1: DEZ

Anexo 08 -Entrega Final Cartaz 1_Fase 2: JUN 2012

Anexo 09 -Entrega Final Cartaz 2_Fase 2: JUN 2012

Anexo 10 -Entrega Final Cartaz 3_Fase 2: JUN 2012

Anexo 10 -Entrega Final Cartaz 4_Fase 2: JUN 2012

Anexo 10 -Entrega Final Cartaz 5_Fase 2: JUN 2012

00 INTRODUÇÃO

00 1 ENQUADRAMENTO TEMÁTICO E OBJECTIVOS

O presente relatório tem como objectivo apresentar e justificar as principais estratégias e opções que integram o projecto urbano desenvolvido no decurso da disciplina de Projecto Final, ao longo do ano lectivo 2011/2012.

O projecto em questão, partiu de uma primeira análise e proposta em grupo, realizada para uma área mais alargada do território, seguindo-se um segundo momento individual, correspondente a um “zoom” da área inicialmente analisada, desenvolvendo-se aqui uma proposta, que pretendeu avançar, ao nível do detalhe e caracterização espacial. Inicialmente, o estudo incidiu sobre a Avenida Lusíada. O perfil de via rápida que apresenta, promove o fluxo de atravessamento e a utilização quase exclusiva por parte do transporte individual, gerando situações de forte descontinuidade urbana no território. Apesar de compreendidos os seus principais pontos desfavoráveis, a razão pela qual a mesma se tornou objecto de estudo, prende-se ao entendimento das suas fortes potencialidades. Em primeiro lugar, a rápida ligação que estabelece entre o centro da cidade de Lisboa e áreas mais periféricas da cidade, funcionando como charneira entre ambos. Em segundo, a possibilidade de a mesma poder funcionar como eixo de articulação entre territórios que apesar da sua proximidade física se encontram “afastados”; em terceiro, devido à elevada concentração de equipamentos ao longo da mesma, hospitais, estádio, centro comercial, parques, loja do cidadão, universidades, polo desportivo, entre outros.

Ao longo da fase individual, a área em estudo incidiu sobre o remate inicial/final da Avenida Lusíada, nomeadamente sobre a área envolvente ao Estádio Universitário. Este com o passar do tempo adquiriu uma posição de grande centralidade nesta zona da cidade, sendo delimitado por eixos como, a Il Circular, a Avenida Professor Gama Pinto, a Av Lusíada | Av Professor Egas Moniz. O entendimento da centralidade do Estádio Universitário, levou ao desenvolvimento duma proposta, onde o mesmo actua como elemento de articulação, procurando estabelecer e promover relações urbanas de proximidade entre as áreas de Telheiras, Cidade Universitária, Campo Grande e a Av Lusíada | Av Professor Egas Moniz.

O Plano Urbano em análise, partiu da identificação dos pontos críticos de descontinuidade urbana, neste caso, a Av Lusíada e a Il Circular, e procurou reconhecer no território, os elementos existentes, capazes de promover novos sistemas de continuidade, operando fundamentalmente, sobre os espaços vazios existentes, com capacidade de reorganização. Procura-se, assim, a partir da estrutura de espaços abertos no território, desenvolver um sistema, que produza uma maior articulação na cidade.

00 2 METODOLOGIA DE TRABALHO

O presente relatório encontra-se dividido em seis capítulos distintos, os mesmos (excepto o capítulo respectivo à proposta individual) apresentando diferentes metodologias, fazem parte da análise desenvolvida no decorrer deste trabalho. O primeiro capítulo, visa contextualizar através de uma breve análise os principais momentos que marcaram o crescimento da cidade de Lisboa, nomeadamente a sua expansão para Norte (Campo Grande) e o posterior aparecimento de outros territórios, como Benfica, Pontinha e Telheiras, presentes na Área de Estudo.

O segundo capítulo, apresenta uma análise teórica baseada em perspectivas de diferentes autores, onde os mesmos reflectem acerca de temas fundamentais ao desenvolvimento do relatório em questão. O impacto das estruturas de mobilidade e o modo como as mesmas se relacionam com o território urbano; a importância do espaço público, nomeadamente dos grandes equipamentos e zonas verdes; a importância de promover a continuidade na cidade contemporânea, partida e fragmentada, referindo diversas estratégias que visam contribuir para tal objectivo.

Por sua vez, o terceiro capítulo, está dividido em duas partes distintas: Estruturas de espaços abertos e Artérias Urbanas. Este pretende analisar e expor determinados casos práticos, que apresentando diferentes contextos e localizações estabelecem um paralelo com algumas das principais intenções do projecto urbano realizado para a Cidade Universitária | Av. Lusíada.

No quarto capítulo, fundamentam-se, as principais razões que levaram à escolha da Área de Estudo, apresentando uma análise mais pormenorizada do local, através da caracterização Geográfica, Histórica e Biofísica, dos Sistemas de Mobilidade e da Estrutura Edificada, e ainda da identificação dos principais condicionantes urbanísticos, de forma a consolidar a análise desenvolvida, através da identificação das principais fragilidades e potencialidades presentes no território em estudo.

O quinto capítulo, expõe o Plano Urbano em questão, dividindo-se o mesmo em dois momentos, correspondentes a duas aproximações ao lugar. Assim, numa primeira fase, delinearam-se as principais intervenções a uma escala mais alargada de forma a resolver questões abrangentes a toda a Área em Estudo. A Análise e Proposta, desenvolvidas aqui, em grupo, incidiram fundamentalmente sobre a Av. Lusíada, surgindo a mesma como elemento central de todo o projecto. A segunda fase, corresponde a um “zoom” da área inicialmente analisada, incidindo sobre o remate Inicial/Final da Av. Lusíada. O Estádio Universitário é o elemento central de toda a proposta, pois é a partir do mesmo que se promovem as principais ligações pedonais. A sua estrutura verde acaba por contagiar e invadir a cidade, procurando estratégias que promovam a articulação da Estrutura Ecológica existente.

Por último, o sexto capítulo, reflecte criticamente, acerca das estratégias e medidas adoptadas.

01 ANÁLISE HISTÓRICA E URBANA DE LISBOA

01 1 EVOLUÇÃO URBANA DA CIDADE DE LISBOA | do centro histórico à área metropolitana

A cidade é um elemento que se encontra em constante transformação, pois diariamente a mesma responde às mais diversas necessidades sociais e urbanas. O seu crescimento e evolução ao longo do tempo, traduzem-se numa sobreposição contínua de diferentes “layers”, correspondendo as mesmas, aos diversos períodos históricos. Assim, a análise da evolução urbana de um dado território e a consciência dos momentos determinantes que antecederam importantes alterações e estratégias, são fundamentais para reflectir acerca do seu estado actual e futuro .

O presente capítulo, que respeita à análise da evolução urbana de Lisboa, pretende contribuir objectivamente para o entendimento da área em estudo. Deste modo, pretende-se aqui apreender os momentos decisivos que marcaram as principais mudanças na lógica urbana da cidade, nomeadamente, os referentes ao seu desenvolvimento e expansão para Norte.

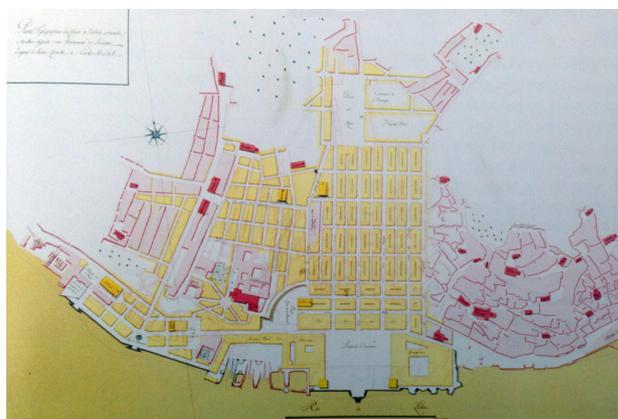
Numa tentativa de identificação dos processos sociais e urbanos que originaram decisivas mudanças na lógica urbana de Lisboa, Matias Ferreira (2004) destaca de um modo pragmático quatro momentos fundamentais. Em primeiro lugar surge a *Cidade Pombalina*, respeitando ao período de reconstrução da cidade, após o terramoto de 1755; Em segundo lugar, a *Cidade Capitalista*, correspondendo ao Plano das Avenidas Novas da autoria do Engenheiro Frederico Ressano Garcia; Em terceiro lugar, a *Cidade do Estado Novo*, a urbanização da área concelhia através do “Plano de Gröer”; E, por fim, o aparecimento da *Área Metropolitana de Lisboa*, que surge segundo (...) um processo, aparentemente irreversível, de expansão territorial e demográfica para além dos seus limites administrativos (...) (Ferreira V-M, 2004:279)

A Cidade Pombalina

A reconstrução da cidade de Lisboa após o terramoto de 1755 corresponde ao momento em que “pela primeira vez ao longo de seis séculos cristãos de existência, Lisboa foi pensada, programada e edificada”(França J-A, 2005:38). Após a terrível catástrofe, rapidamente foram tomadas medidas urgentes, de forma a combater o panorama a que se assistia. Desse modo, o ministro das obras públicas de então, Sebastião José de Carvalho e Melo, futuro marquês de Pombal, decretou a urgente elaboração de um plano de recuperação da cidade. O processo de Reconstrução de Lisboa foi técnica e urbanisticamente da responsabilidade de Manuel da Maia, engenheiro-mor do reino, o qual apresentou cinco hipóteses distintas, tendo o rei e principalmente o marquês, optado por “(...) reedificar com planos inteiramente novos a parte central da cidade(...)” (França J-A, 2005:36), ou seja, reconstruir sobre o seu antigo terreno. Entre os seis projectos apresentados, traduzidos segundo diferentes traçados, destaca-se o valor urbanístico do projecto vencedor, da autoria de Eugénio dos Santos, a quem sucedeu Carlos Mardel após a sua morte (1760).

Este, ocupando o centro da cidade na sua parte baixa, encontra-se delimitado pelas colinas do Castelo e de S. Francisco a nascente e poente e pelas praças do Rossio e Terreiro do Paço, a norte e sul, para as quais foi proposta a regularização da sua forma tradicional. A articulação entre as duas praças define o alinhamento principal, desenhando-se a partir do mesmo, “(...)uma rede de ruas longitudinais e transversais, cortando-se em ângulos rectos, com importância diferenciada expressa pela largura dos seus leitos, passeios (e esgotos), inovação nos hábitos urbanos” (França J-A, 2005:38). O novo Terreiro do Paço passando a assumir emblematicamente a designação de *Praça do Comércio*, surge como o elemento central da malha urbana proposta, representando “(...) o poder material e o espírito de economia da nova cidade (...)” (Ferreira V-M, 2004:288), traduzida através de uma imponente praça virada para o rio, onde, segundo José Augusto-França (cit. in Ferreira V-M, 2004:288) se viria a localizar o novo fórum da nova Lisboa.

Fig 01 1 01 A Cidade Pombalina



Fonte: Atlas Urbanístico (CML, 2006)

O “*Passeio Público*”, segundo José-Augusto França (2005), constituiu uma realização urbana de extrema importância. O seu carácter muito inovador para a época não foi imediatamente entendido por uma população ainda perturbada pela recente catástrofe. Apresentava-se como uma grande alameda ajardinada encerrada por muros à saída da cidade, onde predominavam diversas espécies de árvores, percursos equestres, convidando assim a novos hábitos de lazer, contrariamente a espaços como o “(...) Rossio popular, com apertadas regras de utência” (França J-A, 2005:44).

O plano pombalino de renovação da Baixa Lisboaeta, o seu desenho regrado e ortogonal “(...) económico e forte, mas sem belezas(...)” (França J-A, 2005:42), segundo padrões de racionalidade e funcionalidade, evidencia assim o seu sentido de modernidade do ponto de vista urbanístico, explicando “(...) “a originalidade da experiência portuguesa”(...)” (Ferreira V-M, 2004:279), tema sobre o qual, J-A França (cit. in Ferreira V-M, 2004:286) faz referência, afirmando que “a Lisboa de Pombal constituiu verdadeiramente, um fenómeno de urbanismo do século XVIII de importância extrema, situado historicamente numa encruzilhada em que o passado e o futuro se ligam” sendo, “o primeiro exemplo de um novo pensamento técnico”. Aqui, “a arquitectura subordina-se assim, ao urbanismo,

como deve ser numa cidade moderna, pautada por princípios racionais de utência prática e simbólica” (França J-A, 2005:44). Contudo, segundo V-M Ferreira (2004:289) “(...) nos finais do sé XIX aquele mesmo modo de urbanizar a cidade encontrava-se relativamente *bloqueado*, senão mesmo esgotado, não tanto nas suas (sempre actuais) potencialidades “modernistas”, mas na sua própria capacidade de urbanisticamente se desenvolver” devido ao seu modelo fechado, “(...) tendencialmente “centrípeto””.

A Cidade Capitalista

Durante cerca de cem anos após a intervenção pombalina a cidade pouco cresceu, pelo que, quando se reiniciou tal crescimento, o mesmo acabou por se apoiar “(...) na orientação, alinhamentos e dimensões determinados pelo Passeio (...)” (J-M Fernandes *et al.*, 1989:45), pois o mesmo, através do seu perfil murado, desenhava o limite da cidade *setecentista*. A ideia ainda que utópica para abertura de um *boulevard* a norte do *Passeio Público*, cortando Valeverde e Vale do Pereiro em direção à Circunvalação, já datava pelo menos de 1859, quando o Presidente da Câmara (Júlio Máximo de Oliveira Pimentel) referiu uma “larga estrada, alameda ou ‘boulevard’ indispensável à grandeza actual da cidade” (cit. in J-A França, 2005:63), retomando assim uma intenção dos arquitectos pombalinos, apesar de a mesma não implicar necessariamente uma reflexão acerca da expansão cidade, mas talvez, um interesse estratégico em comunicar o centro urbano à sua envolvente rural.

Em 1879 pelas mãos do Presidente Rosa Araújo, deu-se início à destruição do Passeio Público, embora as condições não fossem as mais favoráveis, pois não se aprovara ainda uma lei que viria a ser fundamental, a *lei de expropriação por zonas* ^[1]. Neste contexto, é fundamental referir o nome de Frederico Ressano Garcia, engenheiro da Câmara na época. Henriques da Silva *et al.* (1989:22) refere que o mesmo, partindo talvez de um estudo realizado por Bartolomeu Déjante intitulado «o projecto da Avenida Central», procedeu à sua correcção “(...) (integrando o Passeio Público como primeiro troço da Avenida e alargando significativamente as faixas de circulação) (...)”, enquadrando-a numa reflexão mais vasta acerca da necessidade de extensão da cidade para norte. Em 1879 foi apresentado o projecto da «primeira parte da Avenida», na Memória Descritiva acentuava-se que «essa primeira parte» “(...) (terminará) em uma praça circular de 200 m de diâmetro d’onde irradiam quatro ruas de 30 - uma em direcção ao Rato, outra ao local do novo edifício da Penitenciária e Entre-Muros, outra para Santa-Marta e finalmente outra para os sítios do Campo Grande e Benfica.” (cit. in Henriques da Silva *et al.*, 1989:22). Esta Memória Descritiva ilustrava assim, intenções de extrema importância relativas ao futuro da cidade, sobre as quais V-M Ferreira (2004:289) se pronunciou, dizendo que “(...) o Centro Histórico da cidade, isto é, a Baixa Pombalina, deixa de ser a exclusiva componente urbana *centralizadora* (...) de todo o processo de urbanização. Novos elementos, de amplo significado sócio-urbanístico, irão surgir no seguimento da ruptura daquele «tampão» ao crescimento urbano de Lisboa”.

[1] A *lei de expropriação por zonas*, viria a ser fundamental para a construção da Avenida, esta permitia expropriar, por utilidade pública, não só o leito da Avenida mas também faixas laterais destinadas a loteamento e venda imediata.

Esta época marcou assim um novo ponto de viragem na lógica sócio-urbanística da cidade de Lisboa, a Avenida da Liberdade finalmente ganhou força, como verdadeira intenção urbana, possibilitando assim, o aparecimento duma nova cidade à muito expectante. Assumiu-se como “(...) eixo operativo que articularia, através do corpo da Rotunda, o tecido sobrecarregado da cidade com uma zona de extensão a inventar radicalmente, através do traçado de um outro conjunto de avenidas, comunicando com velhos lugares lisboetas (...) ou com sítios suburbanos” (Henriques da Silva *et al.*, 1989:23), deixando de ser apenas um espaço dedicado ao lazer, estimulante a edificações de luxo. O autor J-A França (2005:67), refere-se a este período, dizendo, que pela primeira vez após a Reconstrução Pombalina, se projectavam novas artérias, totalmente inventadas, atravessando por vezes lugares tradicionais, “(...) numa indiferença moderna, cortando a direito em nome do progresso que se gerara no Fontismo e continuava pelos anos 80 fora, a marcar a política concorrente mas ideologicamente idêntica de progressistas e regeneradores”

As ideias defendidas por Ressano Garcia e sua equipa Técnica, não foram unanimemente aceites, destacando-se Miguel Correia Paes que se assumiu como a única voz dialogante com e (contra) o engenheiro da Câmara. Este propunha que o *boulevard* não terminasse na Rotunda do Vale do Pereiro (Marquês de Pombal) e que o projecto do Parque da Liberdade (actual Eduardo VII), previsto para a zona a norte da Avenida, fosse substituído pelo prolongamento da mesma até circunvalação, onde aí sim, se projectaria uma “espectacular Rotunda”. Muitos críticos do *boulevard* projectado por Ressano Garcia, mostravam-se prontos a aderir à intenção muito mais arrojada de Miguel Paes, que propunha o dobro da extensão para Avenida, revelando um “(...) delírio divino em que a utopia parece sempre um rosto mais conforme do que o contorno restrito da possibilidade.” (Henriques da Silva *et al.*, 1989:24).

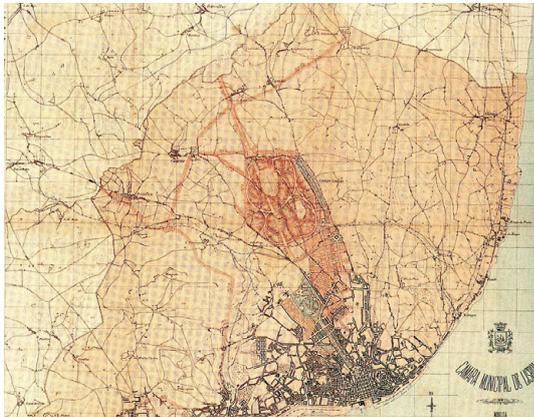
Em 1888 o Engenheiro apresentou o projecto de urbanização para uma vasta zona da cidade, que englobava a área do anterior plano da Avenida e se estendia até ao Campo Grande, este “(...) constitui a obra-prima da Repartição Técnica da Câmara Municipal de Lisboa dirigida por Ressano Garcia” (Henriques da Silva *et al.*, 1989:27), denominado, *Plano das Avenidas Novas*. O plano foi apresentado em duas partes distintas: As ruas adjacentes ao futuro Parque da Liberdade e a Avenida de Picoas ao Campo Grande. Alguns autores defendem uma sugestão parisiense dos *boulevards* de Haussmann no desenho proposto para as Avenidas, sobretudo, a partir da rotunda das Picoas (depois Duque de Saldanha), no entanto, o ritmo contido das suas dimensões e a forma como as mesmas se cosem com antigas estradas, por vezes sinuosas, interrompendo, pontualmente a rigidez da malha ortogonal, negam a intenção de um gesto de ruptura com a cidade existente, contrariamente ao Plano de Paris.

Estas artérias de mobilidade, privilegiando uma circulação fluida, proporcionaram simultaneamente uma sensação de bem estar, arejamento e salubridade ao espaço urbano, desempenhando a arborização proposta, ao longo das alamedas centrais, um papel determinante neste sentido. A rede ortogonal que caracteriza o plano de Ressano Garcia, assegura ainda um conjunto de novas infra-estruturas para a cidade, tais como canalizações de esgotos, água, gás, electricidade e carris do novo transporte público: o eléctrico, opondo-se assim, às insuficiências do antigo tecido íngreme e tortuoso da cidade.

Numa análise ao Plano, J-M Fernandes *et al.*, (1989) considera, que a estrutura do mesmo poderá definir-se na sua rede viária distribuída de forma hierárquica. A cidade desenhada desenvolvia-se linearmente, através de um eixo principal ou gerador, inflectido apenas na Rotunda e Saldanha, suportando ao longo do seu percurso uma malha ortogonal que vai sendo articulada com os sucessivos troços do eixo. Deste modo “(...) a ligação que Ressano Garcia conseguiu entre a Baixa e o Campo Grande representa o primeiro eixo moderno de carácter claramente extra-urbano, que marca uma saída/expansão para a cidade.” (J-M Fernandes *et al.*, 1989:54).

A articulação fundamental projecta uma espécie de memória dos grandes eixos da cidade pombalina, (a Rua Augusta e a Rua do Ouro) e Avenida da Liberdade, intensificando-se na articulação entre a Rotunda e Praça das Picoas (Saldanha), que embora com novos significados, pontuam a cidade tal como o Terreiro do Paço e o Rossio.

Fig 01 1 02 - Plano geral de melhoramento da capital, 1903



Fonte: Lisboa de Frederico Ressano Garcia 1874-1909, 1989

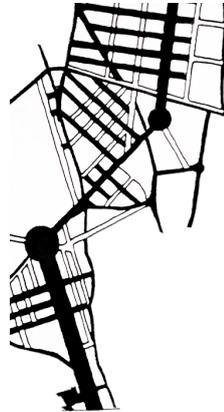
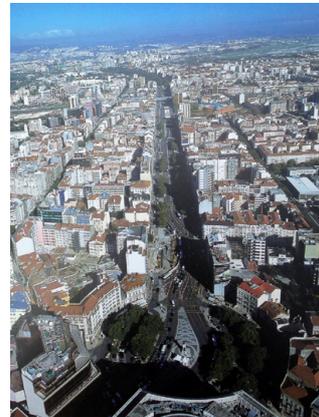


Fig 01 1 03 - Avenidas Novas



Fonte: Atlas Urbanístico (CML, 2006)

Em 1904 o Engenheiro apresentou um Plano Geral de Melhoramento da cidade, tendo-lhe sido conferida a oportunidade de protecção e ampliação daquele que fora um projecto de uma vida. No seu desenho observa-se um grandioso conjunto de avenidas que articulariam as pontas do projecto da segunda zona, (A Avenida António Augusto de Aguiar e o Campo Grande) com Benfica, Luz, Carnide, Telheiras, Charneca, e ainda Alcântara, assim como um enorme espaço verde à ilharga ocidental do Campo Grande, o qual nunca se concretizara.

O grande projecto das Avenidas Novas, da autoria de Ressano Garcia, consistiu num longo processo à semelhança de qualquer outro projecto urbano. Como tal, apenas na segunda década do século XX os bairros projectados para o Plano das Avenidas Novas ganharam a imagem de estruturas urbanas verdadeiramente modernas, contribuindo para o desenvolvimento da cidade.

A Cidade Modernista ou do Estado Novo

Durante as primeiras décadas do séc XX a cidade de Lisboa foi palco de um acentuado crescimento demográfico, fenómeno relacionado com as novas “capitais” que a guerra produzira, somadas às relações comerciais estabelecidas com África e ao intenso movimento migratório que se verificara “do campo para a cidade”, densificando as zonas de expansão de Lisboa. Em 1932, como refere J-A França (2005) o papel do arquitecto encontrava-se bastante desvalorizado, reclamando-se o facto de entre os 600 edifícios licenciados, 99% serem entregues a mestres-de-obras que satisfaziam o mercado dos capitais atraídos pelo imobiliário. Assistia-se assim a um crescimento arbitrário da cidade, multiplicando-se as “urbanizações privadas” que, de forma desarticulada e indiscriminada preenchiam os espaços rurais do município, e no interior da cidade multiplicavam-se ao longo de arruamentos já existentes, ou à margem dos mesmos. O regime autoritário instaurado no país em 1926, permitiu que a referida “liberdade urbana” perdurasse por mais alguns anos, sendo apenas em 1938, após a nomeação de Duarte Pacheco como Presidente da Câmara Municipal de Lisboa que tal situação se inverteu, desencadeando uma mudança sócio-urbanística, “(...) ao nível de um determinado *projecto urbano* para Lisboa, assumido então, explicitamente, como um *Projecto para a Capital do Império*.” (Ferreira V-M, 2004:298).

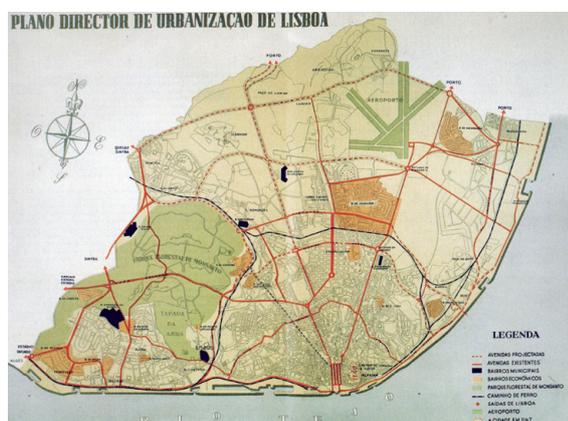
Relativamente à estratégia de planeamento urbano neste período, destaca-se a Praça do Areeiro (1938-1949) projectada pelo arquitecto Cristino da Silva, ao extremo da Avenida Almirante Reis. Esta define o paradigma da arquitectura de regime, através do seu desenho classizante baseado num padrão tradicionalista de estilização da arquitectura erudita de seiscentos ou setecentos, de modo a obter da sua composição a “máxima monumentalidade”. De realçar também o Plano de Estruturação do Bairro de Alvalade, da autoria do arquitecto João Guilherme Faria da Costa (primeiro urbanista português diplomado). O projecto estruturou-se no interior dos seus eixos limite, Avenida do Brasil, Avenida do Aeroporto e Avenida dos Estados Unidos da América, os quais faziam parte da via de Circunvalação da cidade. A sua organização interna suportava-se em três outras Avenidas, de Roma, da Igreja e do Rio de Janeiro, a partir das quais se desenhavam oito células de habitação, distintas no seu traçado, estruturadas em torno de um elemento central, a escola primária. Neste conjunto urbano existiam ainda outros serviços de apoio, tais como o mercado, o cinema, a igreja, os liceus e um parque desportivo. As vias que compõem o plano assumem um carácter mais pedonal à medida que se aproximam do interior das células, sendo possível distinguir entre a Avenida larga rodoviária composta por edifícios de cinco pisos e a rua mais estreita de acesso à habitação, composta por edifícios de quatro pisos, inseridos em percursos arborizados.

O plano de urbanização iniciado em 1938, foi definido sob autoridade de Duarte Pacheco ^[2] que chamara como consultor o urbanista Etienne de Gröer, que permaneceu na cidade até 1948. As principais ideias e sugestões do plano, fundamentaram a metodologia da intervenção urbanística proposta, as quais mais tarde, após devida regu-

[2] Duarte Pacheco foi Ministro das Obras Públicas de 1932 a 1936, e mais tarde, de 1938 até à sua morte em 1943. Este segundo período correspondeu à sua nomeação como Presidente da Câmara Municipal de Lisboa, assumindo uma dupla condição política e institucional.

lamentação, incorporaram a memória descritiva do primeiro Plano Director de Lisboa. Durante a década de 40, a cidade foi então alvo de um novo projecto urbano, o qual visava promover um crescimento equilibrado da mesma, de forma a inverter o panorama urbanístico anteriormente referido. O “*Plano de Gröer*” marcava assim uma nova etapa na lógica urbana da cidade de Lisboa, tal como os Planos Pombalino, da Avenida da Liberdade e das Avenidas Novas. É de salientar o papel determinante de Duarte Pacheco, afirmando, F. Keil do Amaral (cit. in Ferreira V-M, 2004:311) que este “foi, talvez, o primeiro dirigente municipal português que tentou criar em Lisboa as bases para um desenvolvimento integral e planeado da cidade”. Prevendo-se um acentuado aumento demográfico, a base do novo processo, assumia a “(...) iniciativa e o exclusivo de urbanizar a área concelhia — e para isso logo começaram aquisições e expropriações de terrenos (...)” (J-A França, 2005:93), incluindo o plano, uma série de zonas limítrofes da cidade, entre as quais, os Olivais, Encarnação, Charneca, Ameixoeira, Carriche, Lumiar, Carnide e Benfica.

Fig 01 1 04 - Plano director de urbanização de Lisboa, 1938-48



Fonte: pdm.cm-lisboa.pt

Fig 01 1 05 - Plano de urbanização de Alvalade, 1945



Fonte: Atlas Urbanístico (CML, 2006)

As linhas de força do Plano de Gröer definiam-se segundo um conjunto de radiais que iam do centro à periferia, integradas nas grandes artérias e arruamentos da cidade de Lisboa. Deste modo estabeleceram-se seis novos eixos de circulação e de saída da cidade. A poente, a Avenida Almirante Reis continuava pelo Areeiro até à Encarnação conectando-se com a saída para o Norte do país; No centro da cidade foram definidas outras três radiais. A primeira, reforçava o eixo Avenidas da Liberdade, República e Campo Grande, desenhado no plano das Avenidas Novas, prolongado agora até ao Lumiar e passando a Carriche, que estabelecia uma outra saída para Norte. A segunda desenhava-se ao longo da Avenida António Augusto Aguiar, passando por São Sebastião e Palhavã, para uma área entre o Paço do Lumiar e Carnide. E ainda um novo eixo, que partindo da Rotunda do Marquês de Pombal, passaria entre Campolide e Campo de Ourique, sob a forma de uma nova autoestrada, a qual, atravessaria um enorme parque florestal de 900 ha, a plantar na serra de Monsanto, em direcção ao Estoril e Cascais. As duas últimas radiais do plano, são projectadas à beira rio, as quais, partindo do Terreiro do Paço, desenhavam dois percursos, um para nascente, em direcção a Xabregas, Beato e Marvila, até aos Olivais, e outro para poente, em direcção a Santo Amaro, Belém e Pedrouços, até Algés. No prolongamento desta última ligação estaria projectada uma Estrada Marginal considerada de elevado benefício turístico até Cascais.

As radiais articulavam-se de modo a formar uma nova rede, para tal, foram propostas uma série de circulares que começavam por circunscrever a cidade nos seus limites concelhios. Assim se definiu uma 2ª Circular a partir da Matinha, passando pela Portela de Sacavém (Aeroporto), Norte do Campo Grande até ao limite Norte do Parque de Monsanto.

Segundo J-A França (2005:95), o estudo das várias hipóteses de circulação, embora tenha sido realizado muito lentamente, pretendia condicionar o crescimento da cidade no desenho dos seus novos bairros e arruamentos, conformes às linhas de força propostas, “Depois, tratar-se-ia de prêncê-los dentro dos seus limites e assegurando a relação urbana que entre eles se estabelecesse numa organicidade controlada”

A Expansão de Lisboa como Área Metropolitana

No decorrer dos anos 60 do século XX, inúmeros factores estiveram na origem “(...)da formação de um território alargado, económica e socialmente muito diversificado, de incidência urbana mas também metropolitana(...) correspondendo a um percurso que vai desde a Cidade à Metrópole de Lisboa” (Ferreira V-M, 2004:338). Num período de cerca de vinte anos após aquela década, a cidade assistiu a um duplo movimento económico e social. Destacando-se, por um lado um efeito centrífugo, que “empurrou” a crescente população atraída pelo desenvolvimento económico para as diversas periferias, e por outro um efeito centrípeto, que convergiu para o centro grande parte das actividades produtivas e respectivas agências de decisão empresarial e política, criando assim um núcleo de atracção urbana mas de incidência metropolitana. O processo de metropolização de Lisboa, manifestou-se assim segundo uma progressiva rarefacção demográfica do espaço urbano original, sucessivamente terciarizado e o aparecimento de múltiplos “bairros-dormitório” em áreas suburbanas.

O período entre a década de 60 até meados dos 70, após ruptura política de 25 de Abril de 1974, ficou marcado por um abrandamento no desenvolvimento e produção da actividade do planeamento. Na opinião de V-Matias Ferreira (2004:341), se numa fase inicial deste período, “(...)a política urbana de Lisboa, de iniciativa municipal, parecia resumir-se a algumas acções avulsas de promoção da chamada “habitação social”(...)”, inversamente, no final desse mesmo período o panorama social e urbano já se havia alterado sendo este marcado por uma promoção, mas agora, da conhecida “especulação imobiliária”. Assim, o tema chave da problemática da urbanização nesta época encontrava-se intimamente relacionado com o papel da construção civil na edificação, sobretudo privada da cidade.

Em meados da década de 80, resultante do crescimento desenfreado verificado em inúmeras áreas da metrópole, como consequência entre outras razões, da já referida “especulação imobiliária”, a intenção de pensar, estruturar e planear o espaço urbano manifestou-se novamente, agora ao nível de todo o território municipal, com recurso aos Planos Directores Municipais. Neste contexto, os núcleos e tecidos históricos foram alvo de uma atitude cons-

ciente de protecção e valorização, reconhecendo nestas estruturas urbanas, um papel fundamental na preservação da identidade de determinado território.

O despoletar de diversos aglomerados urbanos dispersos pela AML, originou o aparecimento de inúmeras estruturas de mobilidade, de forma a responder à crescente necessidade de comunicação. Estas mesmas estruturas sendo em alguns casos necessárias, geraram alguns efeitos negativos, pois provocaram a polarização e expansão descontrolada das populações para novos subúrbios. Neste contexto, dever-se-á ainda salientar a falta de estratégia comum entre municípios que actuando de forma individual dentro dos seus próprios limites, acabaram por gerar repercussões desfavoráveis ao nível do território alargado. A AML, para além dos limites do seu município, abrange hoje os concelhos de Sintra, Cascais, Loures, Almada, Setúbal, entre outros.

Fig 01 1 06 - Área Metropolitana de Lisboa



Fonte: Atlas Urbanístico (CML, 2006)

Fig 01 1 07 - Evolução do Território de Lisboa



Fonte: autor, adaptação maps.google.pt

02 NA PROCURA DA CONTINUIDADE URBANA

O tema referente à evolução urbana ao longo do tempo é em si bastante complexo, contudo, Borja e Muxi (2004) destacam três momentos fundamentais que permitem com alguma objectividade direccionar a atenção para alguns factores que de forma determinante marcaram o desenvolvimento dos territórios, procurando assim perceber quais as novas dinâmicas urbanas, quais os novos desafios e objectivos desta cidade actual e futura. Das três etapas referidas, surge em primeiro lugar a cidade compacta; em segundo lugar a cidade metrópole, associada a uma rarefacção demográfica e consequente “explosão de mobilidade”, dando origem aos territórios urbanos alargados ; e por último a cidade do presente, “ (...) a de a cidade a “repensar” na globalização. a cidade-região, a cidade-rede, multipolar, ou policêntrica, inserida em sistemas urbanos macro-regionais, eixos continentais e fluxos globais.”(Borja; Muxi, 2004: 82)

Território Fragmentado

A cidade metropolitana despoletou a necessidade de novas infraestruturas capazes de articular a cidade consolidada aos novos territórios que rapidamente surgiam. Estes, associados a um processo de expansão muitas vezes descontrolado, traduziam-se em tecidos urbanos descontínuos, verificando-se frequentemente a inexistência de qualquer tipo de regra de ocupação. Os novos aglomerados urbanos, dispersos no território, passam então a funcionar como grandes “bairros-dormitório” contribuindo assim, para uma grave desertificação do centro e também para o incentivo do uso do automóvel, tornando-se o mesmo o principal meio de deslocação da população urbana, “sobretudo a que habita as periferias e os novos conjuntos residenciais afastados das cidades tradicionais” (Silva Nunes, 2008:69). A cidade é hoje composta por múltiplos centros, dispersos no território, os quais apresentam tecidos urbanos fragmentados e desestruturados, traduzindo-se nas denominadas “ilhas urbanas”. Diversos factores contribuíram para o despoletar deste fenómeno, tais como, as artérias de mobilidade de forte impacto e a privatização dos espaços públicos.

Os territórios de charneira surgindo como consequência das relações centro/periferia, partilham também de certas patologias frequentes em áreas periféricas, tais como, a segregação do espaço, a dispersão e a má qualidade do espaço público. Acerca desta problemática, Portas (2002:13) faz a seguinte reflexão, *“Ora, a questão que está em aberto é: que tipo de elementos poderão dar a unidade mínima à nova cidade partida, que é feita de mosaicos profundamente diferentes, na sua idade, na sua morfologia, na sua densidade, nos seus graus de mistura de actividades?”*

A presença de múltiplos “mosaicos profundamente diferentes” na cidade, leva a que o desafio de hoje passe então por regenerar esses antigos núcleos, criando novas centralidades à escala metropolitana através de artérias urbanas que promovam a continuidade física e simbólica. Propondo boas condições de acessibilidade não só no seu interior, mas procurando relações com a sua envolvente, incentivando a aproximação entre a cidade consolidada e os centros emergentes. O espaço público deverá assim actuar como elemento ordenador, procurando a continuidade urbana e a organização do território, propondo a existência de diversos usos e funções como forma de promover a interacção social.

As diferentes escalas do espaço urbano: mobilidade e acessibilidade

“Optimizar a mobilidade de todos os cidadãos e a acessibilidade de cada uma das áreas das cidades metropolitanas é uma das condições para que a cidade democrática seja real. Se existe uma tendência para a diferenciação social horizontal, os in e os out, e se a diversidade de funções e de ofertas está distribuída desigualmente por um território extenso, as diferentes classes de mobilidade e a acessibilidade de cada ponto são condição da cidadania”(Borja e Muxi, 2004:61).

A complexidade do espaço urbano tem aumentado ao longo do tempo as grandes infra-estruturas concebidas no âmbito da mobilidade predominam na cidade contemporânea, originando inúmeros conflitos, como é o caso da relação entre diferentes escalas *“(…) estas mudanças bruscas de escala e de espacialidade das formas e dos movimentos, exigem pensar os “agrafos” da mobilidade, as situações onde o urbano de grande escala, da velocidade, da relação, encontra a cidade lenta, da proximidade e das curtas distâncias. Pôr um “agrafo” significa resolver-projectar com a infraestrutura uma necessária inter-modalidade onde auto-estrada e avenida, automóvel, metro autocarro ou peão, se possam confrontar e proporcionar uma possibilidade de escolha.”*(Domingues, 2007:11). O desenho urbano, deve assim actuar de modo a regular as circulações. Deste modo, é importante procurar uma boa interacção entre os diferentes tipos de deslocação urbana, pois todos são igualmente indispensáveis para o bom funcionamento da cidade *“Automóvel ou metro, transporte individual ou colectivo, não são oposições, são complementaridades. Como e em que doses, é coisa que varia e que terá escalas e conceitos apropriados”*(idem, 11).

No entanto, nos dias de hoje é assim fundamental adoptar estratégias globais que visem uma boa integração do peão, oferecendo ao mesmo a possibilidade de se deslocar na cidade através de percursos fluídos, ininterruptos e integrados. Assim, a reflexão acerca da temática da mobilidade pedonal ganha um papel de destaque pois a procura de modelos urbanos sustentáveis que visem atenuar o impacto do automóvel, contribui fortemente para a qualidade de vida daqueles que habitam o espaço.

A importância do espaço público no desenho da cidade - continuidade urbana

Uma das grandes carências no território urbano é a descontinuidade que o mesmo apresenta, Será o “espaço público” capaz de contrariar esse fenómeno, contribuindo assim para a continuidade urbana?

“O espaço público não é o espaço residual entre o que está a ser construído e o espaço viário. Há que considerá-lo elemento ordenador do urbanismo, seja qual for a escala do projecto urbano. É o espaço público que pode organizar um território capaz de suportar diversos usos e funções e que tem a maior capacidade de criação de lugares. Deve ser um espaço da continuidade e da diferenciação, ordenador do bairro, articulador da cidade, estruturador da região urbana”(Borja e Muxi, 2000:84)

Numa época em que o desenvolvimento das cidades passa cada vez menos pela expansão do seu território, procurando antes a regeneração e revitalização de espaços obsoletos e marginalizados, o espaço público assume um papel preponderante tornando-se cada vez mais o centro da urbanidade.

Como anteriormente referido, os eixos de circulação deram durante as últimas décadas excessiva prioridade ao transporte individual, sendo esse um dos factores que mais contribuiu para o empobrecimento da qualidade do espaço público, “ A nova estrada-rua é um dos lugares onde mais facilmente se verifica o conflito entre a mobilidade e o uso do solo (...) O passeio ou o espaço público/privado que fica entre a estrada e o edificado cumpre uma difícil função de «membrana» que absorve mal as saídas e entradas, o estacionamento, as paragens de autocarro, o peão e, por outro lado, o intenso fluxo contínuo do tráfego de passagem.” (Domingues, 2007:10). Os eixos de circulação urbana surgem inúmeras vezes associados a espaços adjacentes desqualificados, somatórios de vazios sem qualquer identidade. Será então importante “repensar” estes canais, pois nos mesmos poder-se-á encontrar a oportunidade de desenhar na cidade “partida” uma rede de trajectos articuladores e contínuos, através de medidas que visem contribuir para uma boa compatibilização entre os diversos elementos (peão, transporte individual e transporte colectivo).

A respeito de um estudo desenvolvido em 1983 para o Vale do Ave, o arquitecto Nuno Portas (fazendo o mesmo parte de uma equipa inter-disciplinar) disse o seguinte, “*Começámos a ver na imensa rede viária rural ou suburbana o germen da rede de espaço público (...) Nós queríamos pegar em duas ou três estradas onde estavam as fábricas, os bancos, os restaurantes...Pegar naquilo e fazer passeios protegidos para os peões, iluminação pública, estacionamentos.*” (Portas 2002:13). Segundo o arquitecto, o futuro não se encontra na arquitectura dos edifícios, mas antes na arquitectura do chão.

As artérias de mobilidade, ao mesmo tempo que ligam, separam, exercendo por vezes um papel determinante na interrupção da continuidade urbana. Contrariamente ao plano das Avenidas Novas ou ao Plano de Alvalade, onde foram traçados em primeiro lugar os elementos geradores da trama urbana demonstrando-se o cuidado em desenhar a relação entre o elemento construído e o espaço público, quer fosse de transição ou de permanência, existem inúmeras situações na cidade em que tal não acontece, lugares como Pontinha, Benfica ou S. Domingos de Benfica são alguns desses exemplos. As artérias de circulação rápida como a II Circular, são fundamentais ao bom funcionamento da cidade, assim, como se poderá atenuar a sua presença numa tentativa de aproximação entre territórios tais como Telheiras e Campo Grande?

O tema em questão já é alvo de releção há bastante tempo, sobre o mesmo, Louis I. Kahn (1957) teceu a seguinte afirmação “As autoestradas são rios que necessitam de pontes e as ruas são canais que necessitam de portos”

“Fazer cidade hoje é, em primeiro lugar, fazer cidade sobre cidade, fazer centros sobre centros, criar novas centralidades e eixos articuladores que dêem continuidade física e simbólica, estabelecendo bons compromissos entre o tecido histórico e o novo, favorecendo a mistura social e funcional em todas as suas áreas”(Borja e Muxi, 2000:87)

03 CASOS DE ESTUDO

03 1 ESTRUTURAS DE CONTINUIDADE URBANA

O Plano urbano realizado para a área envolvente da Cidade Universitária, despoletou inúmeras reflexões acerca de diferentes temas, que acabariam por procurar responder à problemática fundamental desta zona, nomeadamente, a falta de continuidade urbana observada a diferentes níveis. Dois elementos foram assim determinantes na elaboração da proposta, que procurou desenvolver estratégias que promovessem a continuidade urbana deste lugar. Os dois elementos fundamentais foram então, os sistemas de espaços abertos e o eixo da Avenida Lusíada. Os espaços vazios, tão frequentes nesta área da cidade, nomeadamente na Cidade Universitária, se propostos segundo uma estrutura, ou rede integrada e fluída, poderão ser fundamentais para melhorar a condição actual; por outro lado, a necessidade de “repensar” a Avenida Lusíada, que actuando neste momento como barreira urbana, apresenta fortes potencialidades, pois estabelece uma ligação de extrema importância entre o centro da cidade (Campo Grande) e a zona de Benfica, importante charneira com áreas mais periféricas, como, Pontinha, Alfovelos, Buraca, etc..

O capítulo em questão, encontra-se dividido em duas partes distintas: Estruturas de espaços abertos e Artérias Urbanas. O mesmo, pretende analisar e expôr determinados casos práticos, que apresentando diferentes contextos e localizações, estabelecem um paralelo com algumas das principais intenções do projecto urbano realizado para a Cidade Universitária | Av. Lusíada.

03 2 ESTRUTURAS DE ESPAÇOS ABERTOS

A estrutura de espaços abertos presentes nas grandes cidades sofreram diversas transformações ao longo do tempo. Se no presente se defendem estruturas arborizadas integradas no sistema urbano da cidade, até ao princípio do século XIX, a grande maioria dos espaços verdes, traduziam-se em espaços fechados, encerrados sobre si mesmos, frequentemente acessíveis a determinadas classes sociais e não à população em geral. Tal facto verificou-se em inúmeras cidades, como é o caso de Londres, onde durante o reinado de George II (entre 1727-1760), a abertura dos jardins de Kensington aos domingos excluía a entrada de marinheiros, soldados e criados de libré .

A primeira referência ao conceito de “*parque público*”, semelhante ao que observamos nos dias de hoje, é frequentemente associada a John Claudius Loudon. Loudon em 1820, defendeu que estes espaços aumentariam a capacidade intelectual das classes com menos recursos, e desta forma deveriam ser acessíveis a todos. Assim propôs a criação de um parque público, numa zona então periférica da cidade de Derby em Inglaterra, pensando que o mesmo despertaria o interesse comum pela botânica.

Foi apenas durante a era industrial que surgiram os primeiros parques públicos abertos para a cidade, de acesso livre a toda a população, evidenciando já, uma preocupação relativa a equipamentos de lazer. Assim durante 1860, inúmeras áreas em Londres, e zonas industriais localizadas a norte de inúmeras cidades, viram-se transformadas em enormes espaços verdes. O Plano de Haussmann para Paris, evidencia esta mudança de mentalidade, no mesmo, nota-se uma clara intenção em tornar a mancha arborizada, parte integrante da cidade.

Frederick Law Olmsted (1822-1903) assumiu um papel determinante nesta temática, pois defendia, que as cidades deveriam ser planeadas em torno de grandes parques, propondo a criação de sistemas articulados, através de parkways, onde o Central Park em Nova Iorque é um excelente exemplo. Olmsted e Calvert Vaux (1824-1895), autores do desenho deste importante parque americano, previam que o grande crescimento urbano viria, mais tarde, a circundar totalmente este espaço, tal como se verifica nos dias de hoje. Os princípios defendidos por Olmsted, propunham a criação de parques acessíveis a todas as classes “sociais”, de forma a melhorar a vida dos seus cidadãos, nomeadamente da classe trabalhadora. O autor esperava com estes grandes espaços, eliminar a separação frequente, entre grupos de étnias distintas.

Durante o século XIX, Frederick Law Olmsted, bem como alguns contemporâneos seus, introduziram então o conceito de “parques públicos” nas cidades americanas contribuindo significativamente para o movimento nacional de parques do século XIX, nos E.U.A .

Apesar de identificados alguns exemplos a partir do século XIX, que demonstram já uma visão diferente relativa à cidade, é fundamentalmente ao longo do século XX que a preocupação relativa à criação de espaço público nas grandes urbes aumenta. Parques, praças, avenidas arborizadas, são estruturas que deverão ser pensadas não individualmente, mas como um todo, contribuindo para a criação de uma rede bem articulada, que promova a criação de percursos essenciais a quem habita a cidade.

O CASO DE BOSTON

As cidades de Boston e Chicago, podem ser consideradas como as primeiras tentativas de organizar, através de um único conceito, toda a estrutura de espaços abertos de uma grande cidade, tal como referem os autores Geoffrey e Susan Jellicoe (1987). A proposta para um grande sistema de parques à escala metropolitana em Boston, cresceu a partir da ideia de F. L. Olmsted, de converter os terrenos pantanosos de Back Bay num parque público. Posteriormente, seguiu-se Franklin Park, evoluindo assim a ideia de criar uma linha contínua de espaços e corredores verdes, que se articulassem a pontos importantes da cidade. O plano conhecido como, Olmsted's Parkway, foi publicado em 1886. Mais tarde, a expansão deste pensamento, continuou através de Charles Eliot, seguidor de Olmsted, tornando-se o Parkway, apenas um fragmento, no entanto crucial da cidade de Boston.

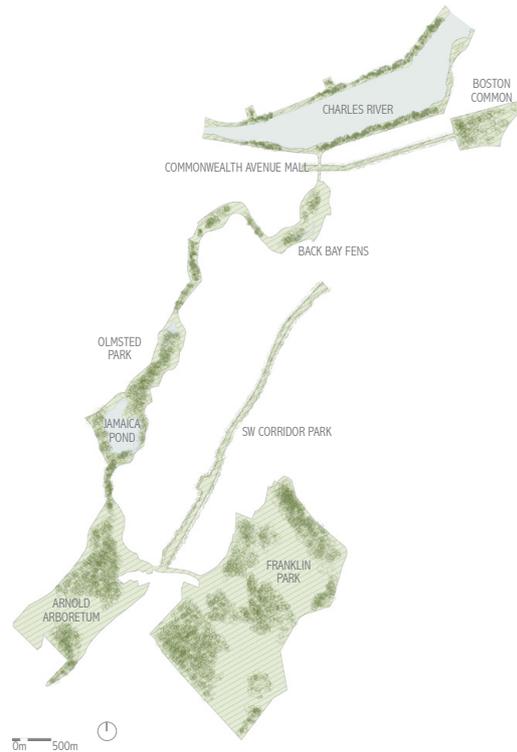
As premissas defendidas por Olmsted relativamente à estrutura ecológica das grandes cidades, acabaram por ser continuamente desenvolvidas e aprofundadas ao longo do tempo, desta forma, destacam-se dois exemplos, Lisboa e Estugarda, que apresentando escalas totalmente diferentes, evidenciam uma clara intenção comum.

Fig 03 2 01 - Boston, Olmsted's Parkway



Fonte: autor, adaptação maps.google.com

Fig 03 2 02 - Estrutura verde de Olmsted



Fonte: autor, adaptação maps.google.com

O CASO DE LISBOA

Idealizado há cerca de 30 anos pelo arquitecto Gonçalo Ribeiro Telles, o designado “corredor verde de Monsanto” que articula o pulmão de Lisboa ao Parque Eduardo VII, numa extensão de 2,5 km, ficou finalmente terminado no final de 2012. Resolver a “difícil ligação de Monsanto à malha urbana, principalmente para peões e bicicletas”, é um dos principais objectivos do corredor, que segundo Ribeiro Telles vai ainda “fazer penetrar até ao centro da cidade um corredor de vegetação com os efeitos benéficos daí resultantes”. Partindo do Jardim Amália, no topo superior do Parque Eduardo VII, o corredor, sempre acompanhado por uma ciclovia, atravessa a Rua Marquês da Fronteira, através de uma ponte ciclopédonal, seguindo pelas traseiras do Palácio de Justiça. Daí passa pelos terrenos da Universidade Nova, transpondo a Av. Gulbenkian, através de uma passagem aérea, para os jardins de Campolide. Depois desta zona verde, atravessa a Rua de Campolide, seguindo junto à Quinta José Pinto e chegando finalmente, à orla de Monsanto (Parque do Calhau) através do viaduto rodoviário que aí transpõe a via férrea. Ribeiro Telles defende que a natureza “prefere” a continuidade, e não a interrupção, ideias traduzidas de forma evidente no Plano Verde para a cidade de Lisboa.

Fig 03 2 03 - "Corredor verde de Monsanto"



Fonte: autor, adaptação www.bing.com/maps/

Fig 03 2 04 -Estrutura verde "Corredor de Monsanto"



Fonte: autor, adaptação www.bing.com/maps/

O CASO DE ESTUGARDA

Ao observar a estrutura de espaços abertos da cidade de Estugarda, é evidente uma forte intenção de criar uma rede bem articulada entre os mesmos, aqui já a uma escala diferente, relativamente à cidade de Lisboa. Em Estugarda observa-se que o grande sistema de circulação, gerado através da estrutura ecológica, estabelece também ligações a diversos pontos de interesse da cidade. Parques, corredores verdes, estações de metro, de comboios, bairros, grandes equipamentos, integram todo um percurso contínuo na cidade. As passagens aéreas multiplicam-se, assegurando atravessamentos pedonais qualificados, sobrepondo-se, a eixos de circulação rápida, vias férreas, ou até mesmo o rio, atenuando assim as barreiras existentes. Estes elementos, como é visível no esquema que se segue, atenuam a existência de barreiras físicas, na medida em que partem de espaços de acentuada actividade urbana. Ao articularem frequentemente mais de dois pontos, contribuem para o aumento da variabilidade de percursos de mobilidade suave na cidade.

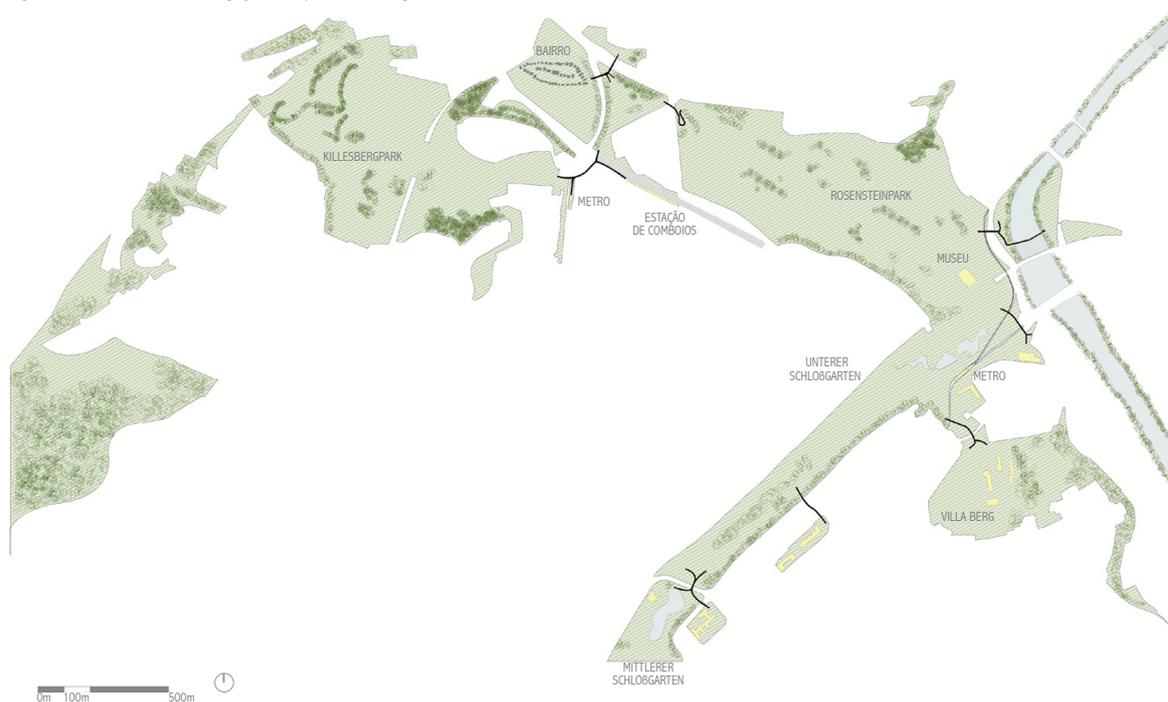
No plano urbano desenvolvido, propôs-se a reflexão acerca deste tipo de estruturas, nomeadamente, para promover uma ligação ciclopedonal qualificada entre Telheiras, Estádio Universitário e Azinhaga das Galhardas. Pensou-se que as mesmas, tal como se observa em Estugarda, poderiam aproximar territórios que apesar da sua proximidade física, se encontram “afastados”, devido ao atravessamento de um eixo/barreira, neste caso, a Il Circular. Acredita-se que a tentativa de aproximar, bairros como Telheiras, no qual habita uma significativa massa de jovens, de áreas como o Estádio universitário | Cidade universitária, poderia contribuir fortemente para uma melhor qualidade de vida naquele lugar.

Fig 03 2 05 - Estrutura verde de Estugarda



Fonte: autor, adaptação www.bing.com/maps/

Fig 03 2 06 - Estrutura verde e ligações ciclopedonais_Estugarda



Fonte: autor, adaptação www.bing.com/maps/

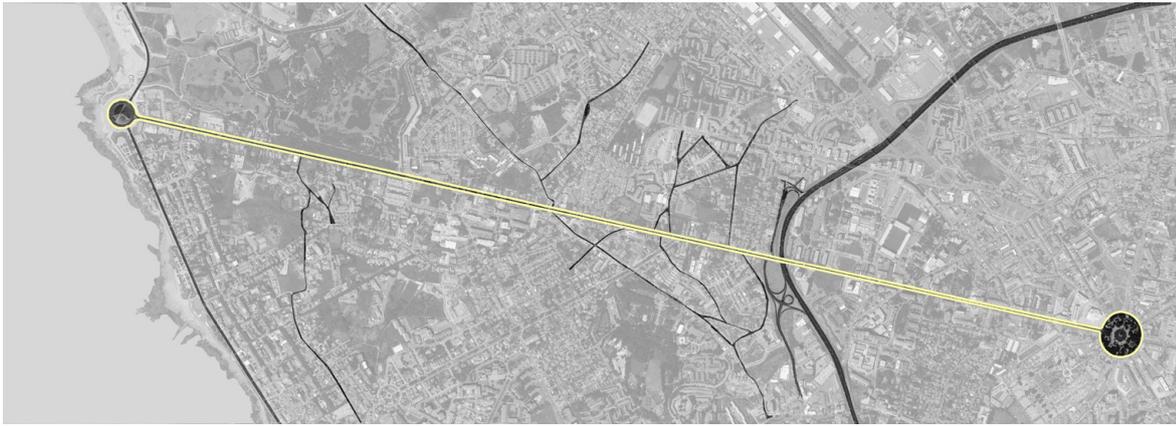
03 3 ARTÉRIAS URBANAS

As infraestruturas têm um grande impacto físico na cidade actual, convertendo-se frequentemente em barreiras urbanas que dificultam a continuidade entre tecidos contíguos, ou seja, ao mesmo tempo que ligam, separam. No subcapítulo em questão pretende-se relacionar duas artérias urbanas em particular, a Avenida da Boavista, no Porto e a Gran Via, em Barcelona, com a Avenida Lusíada. Os exemplos escolhidos traduzem duas situações distintas, contribuindo para uma reflexão acerca do que poderia ter sido, ou do que poderá ser a Avenida Lusíada.

PORTO, AVENIDA DA BOAVISTA

A Av. da Boavista, caracteriza-se por uma elevada heterogeneidade, apresentando características muito peculiares ao longo do seu perfil, no entanto, consegue apresentar uma certa continuidade no percurso desenhado, ao contrário da Av. Lusíada. Consideraram-se diversos factores, que de certa forma, são transversais em ambos os casos. Assim se destacam, a intersecção com antigas estradas, as quais, no caso do Porto se cozem ao traçado ortogonal da posterior Avenida, contrariando a situação de Lisboa, que quebra qualquer relação com a antiga malha, assim como, a articulação a eixos de circulação rápida, como é o caso da VCI, no Porto, e a II Circular ou o Eixo NS no caso de Lisboa. Por outro lado, a concentração de inúmeros equipamentos importantes, como é o caso do Parque da Cidade, a Casa da Música ou o Estádio do Bessa no Porto, e a Universidade Católica, Hospitais da Luz e dos Lusíadas ou o Parque da Granja, em Lisboa. Por último, uma referência à relação de escala entre as artérias em análise. Ambas apresentam uma extensão considerável, no entanto, a Av. da Boavista destaca-se com cerca de 5,4Km, contribuindo assim para levantar novamente a seguinte questão. Não poderia a Avenida Lusíada ter assumido um perfil mais urbano?

Fig 03 3 01 - Avenida da Boavista_intersecção com artérias relevantes: antigos traçados e eixos de elevada circulação



Fonte: autor, adaptação www.bing.com/maps/

Fig 03 3 02 - Avenida da Boavista_ Espaços Verdes, Equipamentos e Serviços



Fonte: autor, adaptação www.bing.com/maps/

Equipamentos | Serviços Espaço verde

Fig 03 3 03 - Avenida da Boavista_ Esquema : Estrutura Verde e Equipamentos

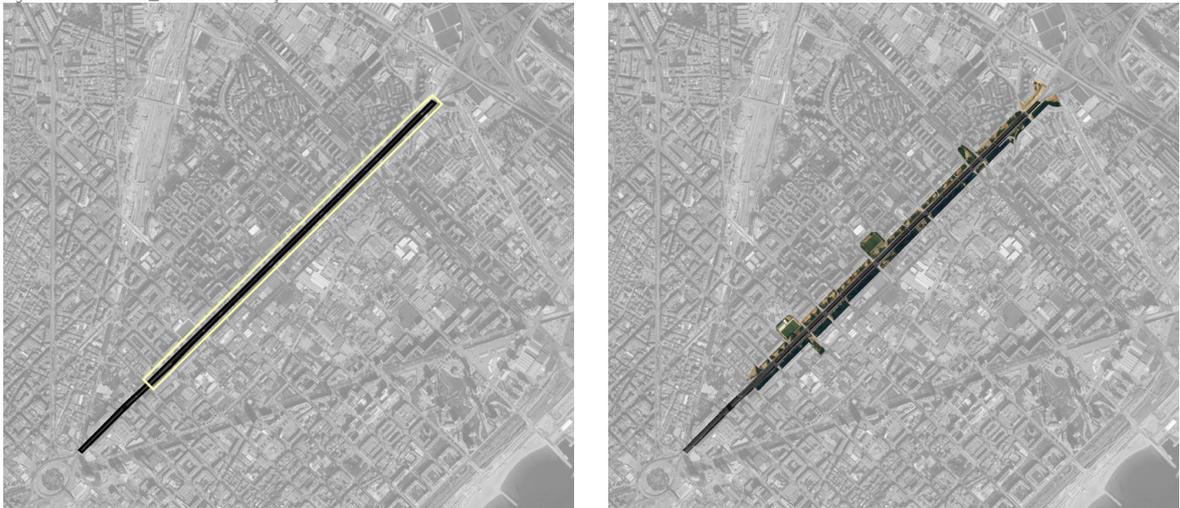


Fonte: autor, adaptação www.bing.com/maps/

BARCELONA, GRAN VIA

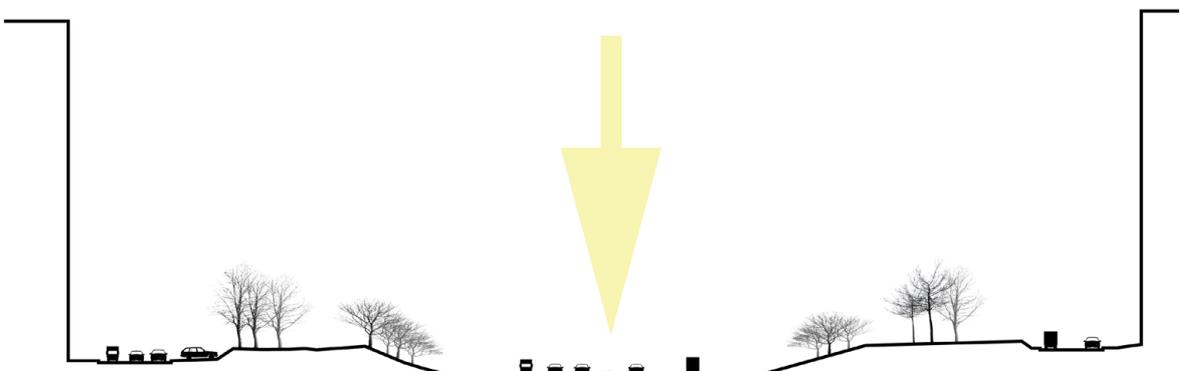
A Gran Via em Barcelona, foi alvo de uma transformação considerável. A mesma, apresentando um perfil de via rápida, actuava como barreira física, contribuindo para o afastamento de territórios próximos. Foi neste contexto que se considerou a necessidade de inverter tal panorama, atenuando a presença desta artéria de grande impacto. Assim o projecto apresentado, traduz-se numa hiperestrutura composta por vários níveis, a qual pretende integrar diferentes usos urbanos. Este grande elemento, actua assim, como condensador social, na medida em que integra vias de circulação rápida a uma cota inferior, vias secundárias de acesso local ao nível térreo, e ainda outros usos e serviços, como rede de esgotos, e um transporte público subterrâneo. O desnivelamento da circulação rápida em relação à superfície, acaba por libertar a área envolvente aos edifícios, promovendo a relação entre tecidos urbanos outrora afastados e possibilitando a criação de espaço público de qualidade.

Fig 03 3 04 - Gran Via_ Área de Intervenção



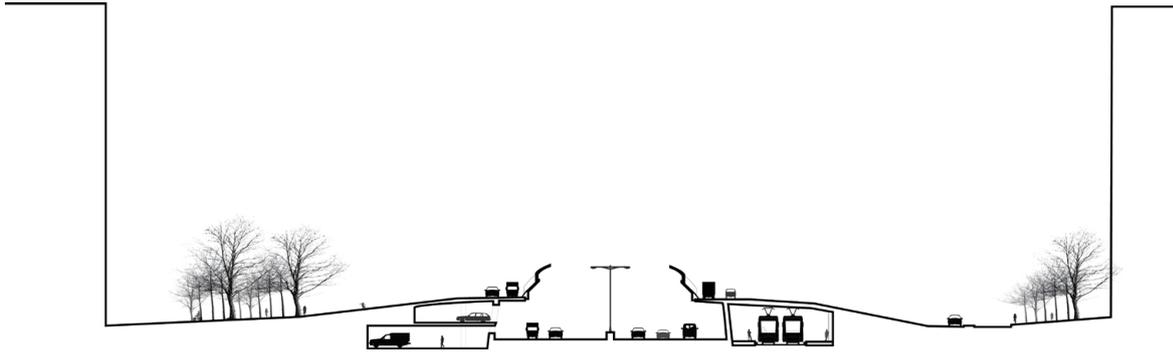
Fonte: autor, adaptação www.bing.com/maps/

Fig 03 3 05 - Corte Gran Via_Situação Anterior à Intervenção



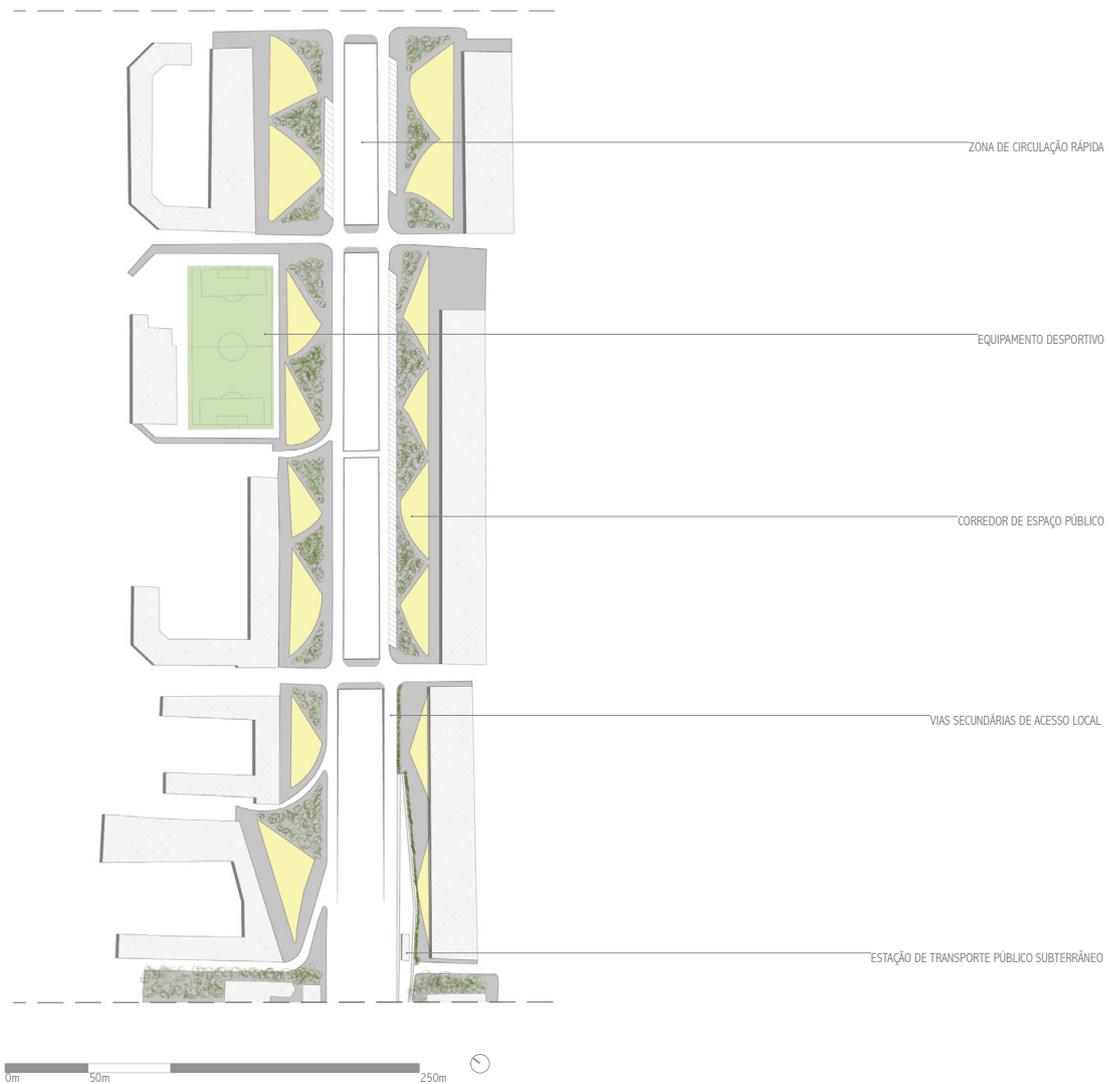
Fonte: autor, adaptação de imagem (Fernández-Per, A ; Arpa, J , 2008)

Fig 03 3 06 - Corte Gran Via_Situação Actual



Fonte: autor, adaptação de imagem (Fernández-Per, A ; Arpa, J , 2008)

Fig 03 3 06 - Planta Esquemática Gran Via_Situação Actual



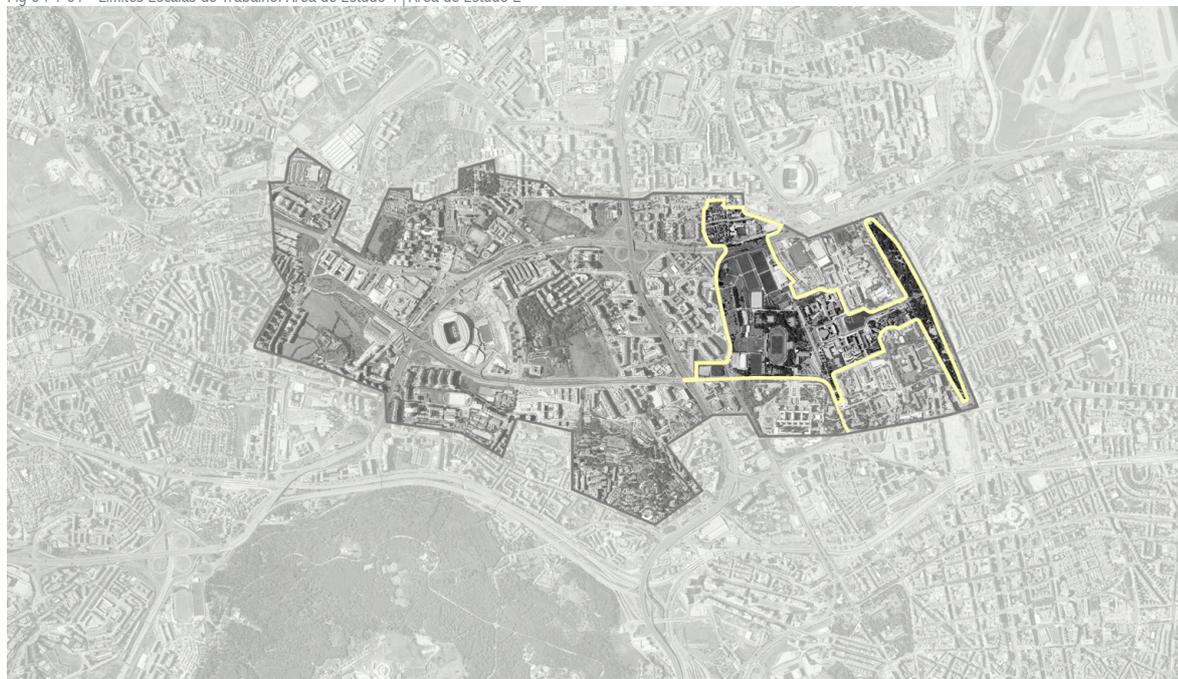
Fonte: autor, adaptação www.bing.com/maps/

04 PORQUÊ AQUI?

04 1 ENQUADRAMENTO

A Área em Estudo localizada na Coroa Norte Poente de Lisboa, contém zonas com características morfológicas bastante distintas, apresentando-se assim, como um território heterogéneo que cresceu ao sabor de uma promoção indisciplinada e especulativa. A aproximação ao território, pode ser descrita segundo dois momentos e duas escalas distintas. Um primeiro momento, desenvolvido em grupo, onde foi analisada e feita uma proposta a uma parcela do território, correspondente à área envolvente à Avenida Lusíada, passando a freguesia do Campo Grande a integrar a análise; e um segundo momento, desenvolvido individualmente, que corresponde à escala do projecto urbano, realizado para a Área de Estudo 2 assinalada.

Fig 04 1 01 - Limites Escalas de Trabalho: Área de Estudo 1 | Área de Estudo 2



Fonte: autor, adaptação maps.google.pt

Área de Estudo 1
 Área de Estudo 2

0m 500m 1500m

Área de Estudo 1

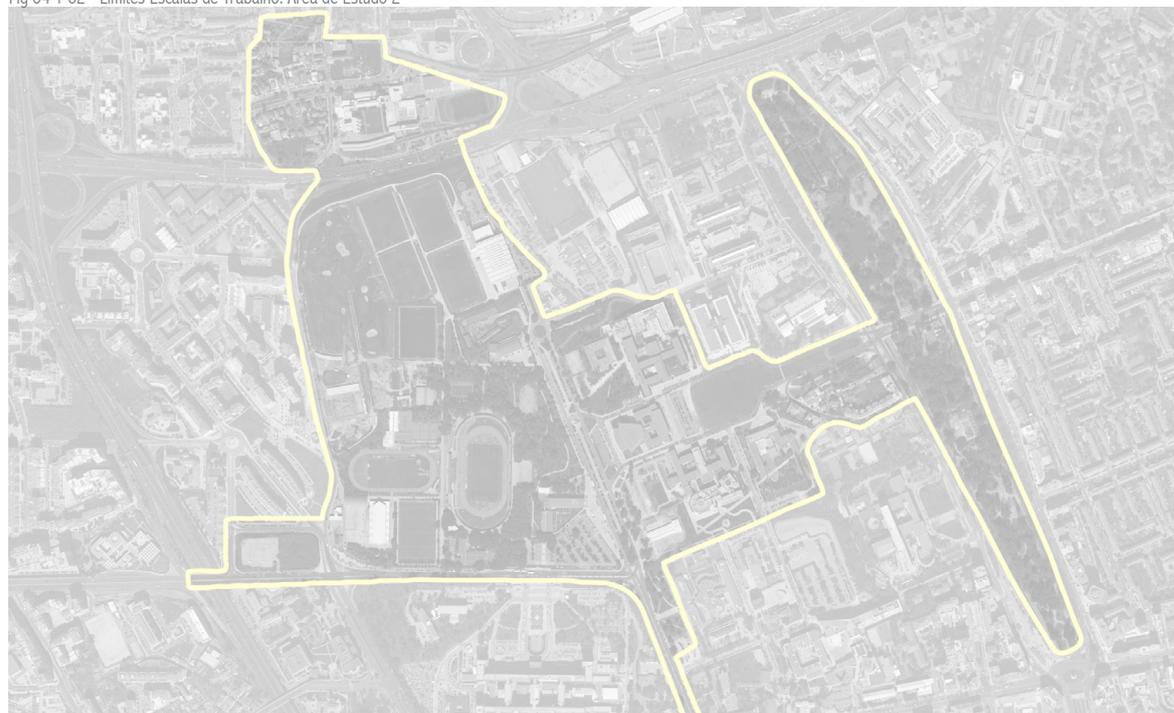
A divisão da Coroa Norte-Poente por diversas unidades territoriais mais pequenas revelou-se complexa. Abrange as freguesias de Benfica, S.Domingos de Benfica, Carnide, Pontinha, Alfovelos e ainda parte da freguesia de Telheiras. Está sensivelmente balizada pela CRIL a Poente, pela Radial de Benfica e pelo Parque Florestal de Monsanto a Sul, pelo eixo Norte-Sul a Nascente, e pelo traçado da Avenida Cidade de Praga e pela estação terminal do metropolitano a Norte. Representa actualmente uma das centralidades mais importantes de Lisboa, pois situa-se na charneira entre a cidade consolidada e a periferia. A Área de Estudo, tal como se observa na imagem, estende-se para além dos limites da Coroa Norte-Poente, razões que serão justificadas no seguinte subcapítulo. O crescimento territorial desta área da cidade, a Norte ocorreu de forma desestruturada, tal facto, deveu-se essencialmente, ao forte impacto provocado pelas grandes artérias de mobilidade, acabando as mesmas, por de-

terminar o crescimento da massa edificada naquele lugar. A presença destas grandes infraestruturas, impulsionou assim, o aparecimento de novas centralidades urbanas, que se traduzem em territórios fragmentados, que não demonstram qualquer intenção de articulação com a envolvente.

Área de Estudo 2

Após desenvolvida a estratégia para uma área mais alargada, foi proposta uma aproximação ao lugar sobre a qual se desenvolveria o projecto urbano, a nível individual. Assim a Área de Estudo 2, é definida pela área envolvente ao Estádio Universitário, localizando-se na freguesia do Campo Grande e estendendo-se pontualmente às freguesias de Telheiras e S.Domingos de Benfica. Define-se por um troço da Avenida Lusíada a Sul, pelo Jardim do Campo Grande a Nascente, pelo Colégio Alemão a Norte e pela Azinhaga das Galhardas a Poente. A presença da II Circular e Av Lusíada impedem a relação entre territórios próximos, como é o caso de Telheiras e Cidade Universitária. A Av Professor Gama Pinto dimensionada segundo a possibilidade de ligação à Av Padre Cruz, panorama que dificilmente acontecerá num futuro próximo, devido à permanência do Hipódromo, assume um desenho desadequado às suas reais funções, observando-se no cruzamento com a Av Professor Egas Moniz, um conflito evidente, traduzido num difícil escoamento viário. A Cidade Universitária, caracteriza-se por um somatório de grandes edifícios fechados sobre si mesmos, pois os mesmos não promovem, através dos respectivos espaços vazios, uma relação de continuidade, de conjunto. Tal cenário, associado à presença de inúmeros vazios expectantes, evidencia uma enorme carência ao nível do espaço público e estacionamento planeado e organizado, contribuindo para a percepção de um lugar fragmentado.

Fig 04 1 02 - Limites Escalas de Trabalho: Área de Estudo 2



Fonte: autor, adaptação www.bing.com/maps/

Área de estudo 1 Área de Estudo 2

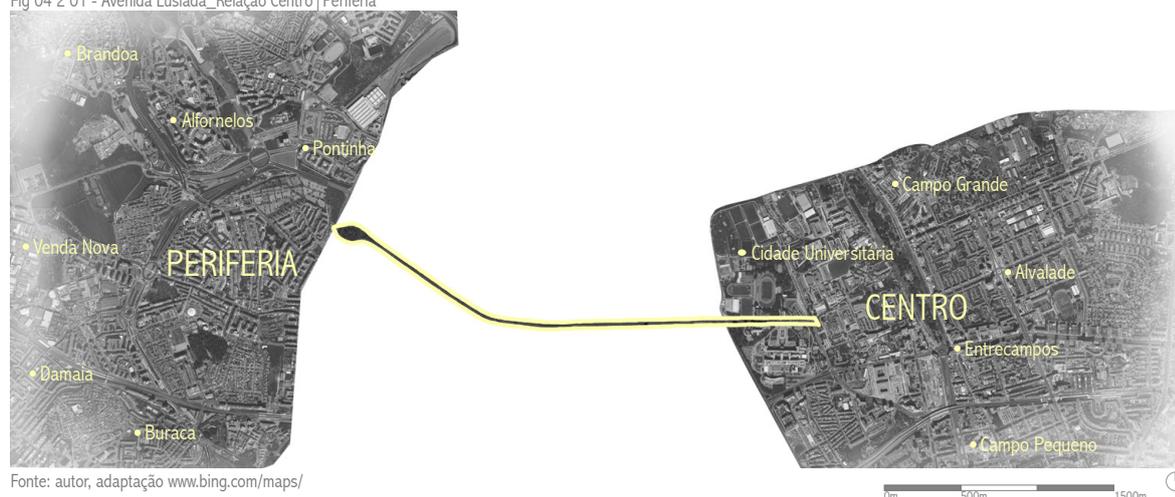
04 2 A ESCOLHA DO LUGAR

No presente subcapítulo, pretende-se referir as principais razões, que determinaram a escolha do lugar, assim como, a sua consequente extensão, para além dos limites da Coroa Norte-Poente. Desta forma, dividir-se-á a seguinte análise em duas fases : Área de Estudo 1 | Área de Estudo 2

Área de Estudo 1

Numa primeira análise, o entendimento da Avenida Lusíada foi determinante. Apesar da mesma actuar como barreira, impossibilitando possíveis ligações naturais entre tecidos próximos, a sua localização neste território assume uma posição estratégica, de “espinha dorsal”. Os eixos Av Lusíada | Av Professor Egas Moniz foram entendidos, segundo um único sistema, que estabelece uma ligação urbana de extrema importância, entre o centro da cidade (Campo Grande) e áreas mais periféricas (Alfornelos, Pontinha, Buraca, etc...).

Fig 04 2 01 - Avenida Lusíada_Relação Centro | Periferia

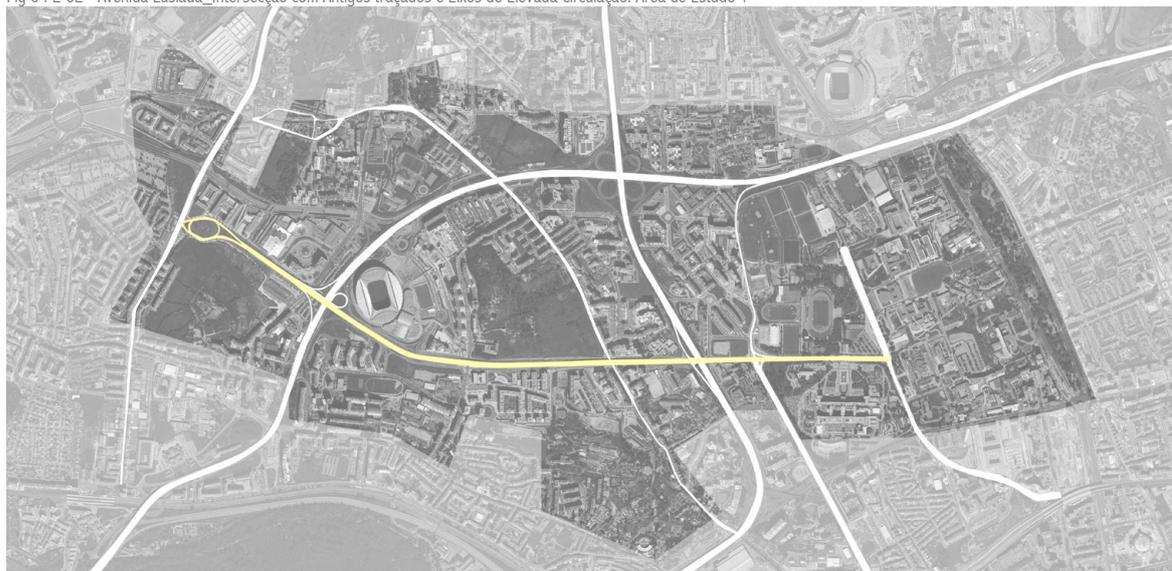


Fonte: autor, adaptação www.bing.com/maps/

Outros elementos contribuíram para a constatação da forte potencialidade desta artéria, destacando-se assim, a intersecção com importantes eixos de diferentes níveis, os quais estabelecem, ligações fundamentais na cidade. No entanto, é notória a falta de relação com os mesmos, na medida em que não se observam situações de cruzamentos urbanos. Exceptuando o caso da II Circular e Eixo Norte Sul, a relação com vias como, a Av Cidade Praga, Estrada da Luz ou Av Professor Gama Pinto deveria ser repensada. Ao criar situações de cruzamento, promover-se-á a possibilidade de ligações transversais, inexistentes actualmente.

Por último, de referenciar a concentração de diversos equipamentos importantes, os quais atraem um número significativo de população diariamente, ou em períodos momentâneos. Destaca-se assim, a presença de diversas Universidades, Hospitais, Loja do Cidadão, Estádio Universitário, Parque da Bensaúde, Estádio do Benfica, Centro Comercial Colombo e Quinta da Granja.

Fig 04 2 02 - Avenida Lusíada_ Intersecção com Antigos traçados e Eixos de Elevada Circulação: Área de Estudo 1



Fonte: autor, adaptação www.bing.com/maps/

Av Lusíada

0m 500m 1500m

Fig 04 2 03 - Avenida Lusíada_ Espaços Verdes e Equipamentos: Área de Estudo 1



Fonte: autor, adaptação www.bing.com/maps/

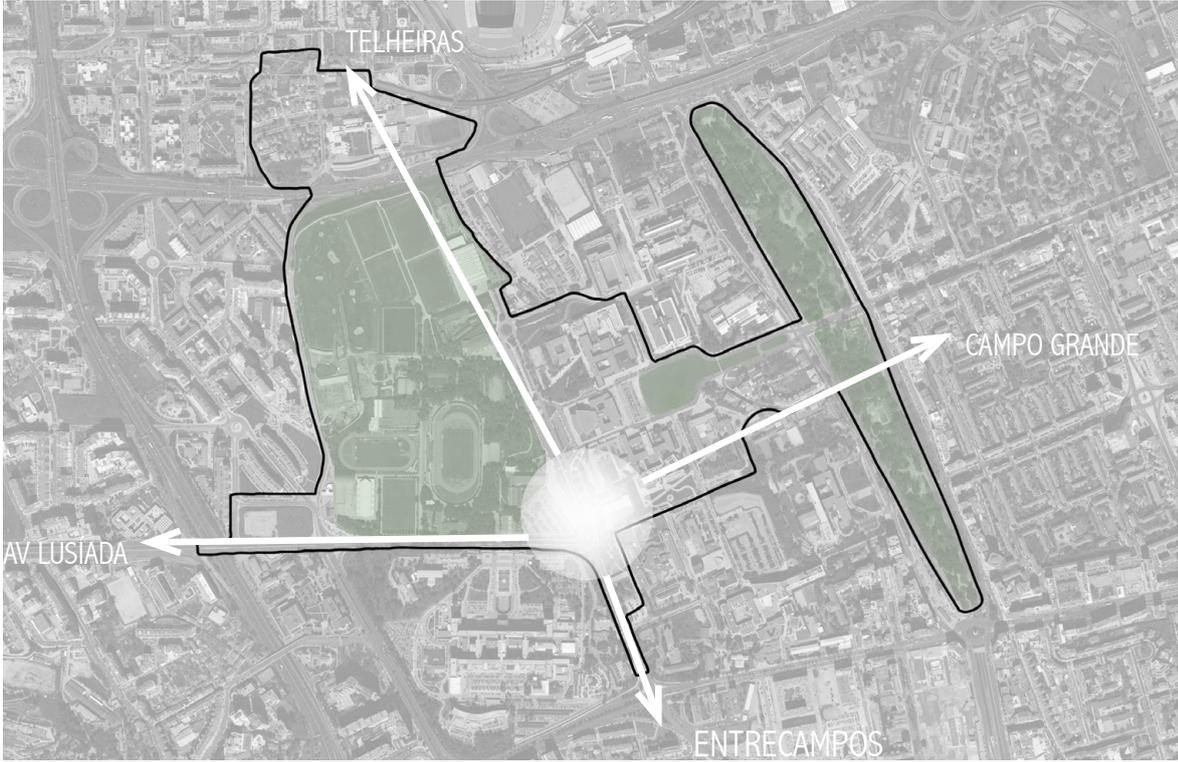
Av Lusíada Espaço verde Equipamentos

0m 500m 1500m

Área de Estudo 2

A Área de Estudo 2 constitui o remate final/ inicial da Avenida Lusíada. Na leitura deste lugar, considerou-se a sua forte potencialidade, na possibilidade de criação de um ponto rótula, capaz de gerar importantes ligações, como sendo, Telheiras_ Estádio Universitário_ Cidade Universitária e Av Lusíada_ Cidade Universitária_ Campo Grande. Procura-se assim, contribuir para a integração da Cidade Universitária, num sistema que promova uma maior articulação com a sua envolvente.

Fig 04 2 04 - Ponto Rótula Área de Estudo 2_ Possíveis Articulações



Fonte: autor, adaptação www.bing.com/maps/

Área de Estudo 2 Espaço verde

04 3 CONTEXTO HISTÓRICO E EVOLUÇÃO URBANA

No presente subcapítulo, pretende-se destacar alguns dos momentos que marcaram a evolução urbana da Área de Estudo, a partir do final do séc XIX. Desta forma, destacam-se, a uma maior escala (Área de Estudo 1) os principais eixos e a estrutura edificada, correspondentes aos períodos apresentados, assim como, importantes intenções e transformações que de forma decisiva, marcaram o desenvolvimento urbano desta área da cidade.

Génese e Formação urbana

Os primeiros vestígios de edificado na região da Coroa Norte-Poente pontuavam o território de forma dispersa, através de grandes Quintas, associadas à actividade agrícola e Conventos de diversas ordens religiosas. No final do séc XIX (como ilustra a seguinte imagem), esta área, representava ainda uma zona periférica da cidade, predominantemente rural, evidenciando assim, o crescimento tardio de Lisboa a Norte. Como se observa na Fig 04 3 01, o tecido urbano cresceu de forma linear, ao longo das principais vias e pequenos centros, como Telheiras, Benfica, Lumiar, S. Domingos de Benfica, ou Carnide. Estas vias, estabelecendo a ligação à cidade consolidada, representavam na época, as principais saídas de Lisboa, tanto para Norte, como para Nascente e Poente. As mesmas, foram durante séculos os eixos de crescimento da cidade, determinando o desenvolvimento dos territórios, anteriormente referidos. Deste modo, destacam-se os principais eixos de ligação à cidade, os quais, tendo sofrido inúmeras tranformações ao longo do tempo, apresentam ainda hoje, em determinados troços, vestígios de “eixo rural”. São eles, a Estrada do Arco do Cego, Estrada da Circunvalação, Estrada de Benfica, Estrada das Laranjeiras | Luz e Estrada de Telheiras, que ligavam S. Domingos, Benfica, Carnide, Telheiras, Lumiar e Campo Grande.

Fig 04 3 01 - Principais Artérias de Saída da Cidade e Aglomerados Urbanos, 1885



Fonte: autor

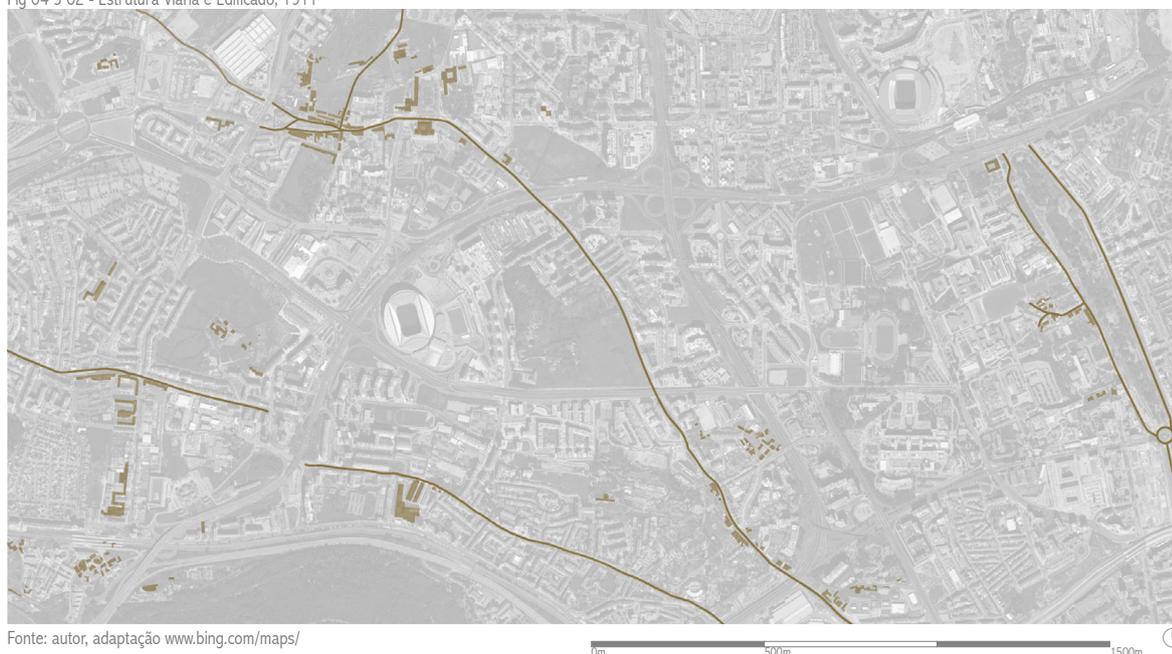
- | | | | | |
|----------------|---------------|----------------------------|---------------------------|---------------------------------|
| A Palhavã | D Telheiras | G Benfica | 2 Estrada do Arco do Cego | 5 Estrada das Laranjeiras Luz |
| B Campo Grande | E Lumiar | H S.Domingos de Benfica | 3 Estrada do Campo Grande | 6 Estrada de Telheiras |
| C Malpique | F Carnide/Luz | I Estrada da Circunvalação | 4 Estrada do Rego | 7 Estrada de Benfica |



A Estrada de Benfica e a Estrada das Laranjeiras, convergiam num lugar, correspondente ao Palácio da Palhavã (actual Embaixada de Espanha), situação que se manteve até à abertura da Praça de Espanha. O desenvolvimento do tecido urbano da Área de Estudo, surge associado a determinadas vias, que desde cedo se tornaram eixos de acentuada concentração urbana, destacando-se a Estrada de Benfica, que articulava Palhavã às Portas de Benfica, assumindo-se como importante saída da cidade para Sintra, e o percurso constituído pelas Estradas do Arco do Cego, Campo Grande, Rua Direita do Lumiar e Calçada de Carriche, que defenia uma outra importante saída de Lisboa, em direcção a Norte, para territórios como Odivelas e Loures. Partindo da Estrada da Circunvalação, na zona das Avenidas Novas (Jardim do Arco do Cego), atravessava áreas como, o Campo Pequeno, Malpique (zona correspondente à actual Cidade Universitária), Campo Grande, e Lumiar. Do sítio de Sete-Rios, partia ainda uma outra saída de Lisboa, embora assumindo uma configuração mais sinuosa e menos importante, o caminho desenhado pela Estrada das Laranjeiras e Estrada da Luz, que terminando no núcleo de Carnide, é considerado como um eixo fundamental no desenvolvimento deste território.

Na Planta Topográfica de Lisboa de 1911, da autoria de Vieira da Silva, observa-se já o traçado dos principais eixos que promoveram a expansão da antiga cidade pa Norte. O Plano das Avenidas Novas, foi determinante para o desenvolvimento da Área de Estudo. A abertura de Avenidas, como a Fontes Pereira de Melo, Avenida da República e Campo Grande, transformaram os territórios de Benfica, Telheiras, Lumiar e Campo Grande, em áreas urbanas.

Fig 04 3 02 - Estrutura Viária e Edificado, 1911



A partir dos anos 50, assistiu-se nesta área da cidade a dois tipos de desenvolvimento urbano. Por um lado, na Coroa Norte-Poente, nomeadamente nos territórios de Benfica, S.Domingos de Benfica e Pontinha, grande parte da morfologia urbana, exceptuando o núcleo histórico de Carnide e pequenas parcelas onde existiu um plano, como

é o caso do projecto para o Bairro de S. João (1953) da autoria do arquitecto Trindade Chagas para a Estrada da Luz, a maioria do tecido urbano, partiu de processos de formação de cidade em loteamentos e construções indiscriminadas. A transformação do solo, materializou-se na urbanização de antigas quintas, dando origem aos amplos espaços residuais e às malhas urbanas incompletas e mal estruturadas. A ausência de um Plano comum, favoreceu assim, a criação de um tecido descontínuo, onde é evidente a falta de articulação entre os diversos traçados e malhas, assim como, a total despreocupação em termos de transição de escalas. Por outro lado, na zona do Campo Grande, o crescimento urbano, ancorado no Plano das Avenidas Novas, de Ressano Garcia, permitiu que de certo modo, o mesmo, se desse de forma controlada, pois os traçados e loteamentos encontravam-se já definidos. Nesta época, já os edifícios do Hospital de Santa Maria e das Faculdades de Letras e Direito haviam sido concluídos. Em 1960 é estabelecida legalmente a Cidade Universitária de Lisboa.

Fig 04 3 03 - Estrutura Viária e Edificado, 1958

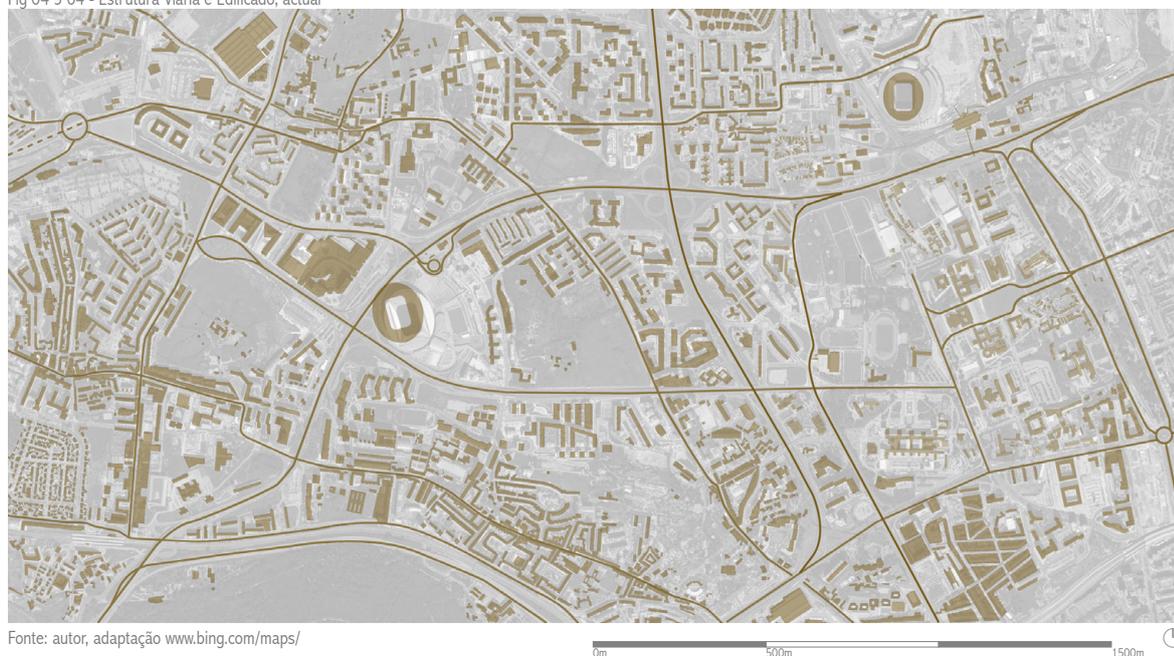


Fonte: autor, adaptação www.bing.com/maps/

As zonas de Benfica, S.Domingos de Benfica, Carnide e Pontinha foram alvo de fortes transformações, tal como fora anteriormente referido, as quais se intensificaram, a partir da década de 60. O posterior aparecimento das grandes infraestruturas viárias, condicionou o crescimento urbano destas áreas, verificando-se a fixação de novos aglomerados, ao longo dos seus traçados, contribuindo para acentuar o seu carácter fragmentado e heterogéneo. Os grandes eixos de mobilidade determinaram assim, um novo momento na expansão urbana deste território, ao mesmo tempo que permitiram o seu desenvolvimento, com o aparecimento de novas centralidades, influenciaram a sua imagem urbana, a qual se associa actualmente à acentuada descontinuidade. É neste contexto que se desenvolve a zona de transição entre o centro e a periferia, a Coroa Norte-Poente, sem plano de conjunto nem ideia articuladora de cidade, condicionada pela presença das grandes infraestruturas viárias. Paralelamente, a área do Campus Universitário, apresentou um desenvolvimento totalmente diferente, graças à herança deixada pelo Enge-

nheiro Frederico Ressano Garcia (1847-1911), que no seu Plano de Melhoramentos para a cidade, de 1903, definiu a zona que futuramente constituiria a Cidade Universitária, incluindo as Quintas da Torrinha, do Pimenta, da Nazaré e da Calçada, como Parque urbano público e reserva natural para a cidade. Durante a década de 60, são então concluídos, os principais edifícios que constituem a Cidade Universitária, assim como o Polo Desportivo que o integra. A mesma, caracteriza-se pela concentração de grandes edifícios singulares, ilustrando a arquitectura desenvolvida ao longo do período do Estado Novo. Refere-se ainda o caso de Telheiras, com um Plano Pormenor aprovado pela Câmara Municipal de Lisboa em 1974 e pela Secretaria de Estado da Habitação em 1975. Inversamente ao que acontecera na maioria dos territórios que constituem a Coroa Norte-Poente, Telheiras, assume-se como um dos exemplos da cidade de Lisboa, onde se assitiu a uma forma de “construir cidade”, por grandes partes, através de intervenções públicas controladas, desde o plano, ao projecto e por fim, à execução.

Fig 04 3 04 - Estrutura Viária e Edificado, actual



Fonte: autor, adaptação www.bing.com/maps/

Plano de Melhoramentos da Capital, Frederico Ressano Garcia, 1903-1904

Em 1904, quando o Engenheiro Frederico Ressano Garcia apresentou um Plano Geral de Melhoramento da cidade, o mesmo propôs que um grandioso conjunto de artérias articulasse a zona das Avenidas Novas (Av António Augusto Aguiar, Campo Grande), aos territórios de Benfica, Luz, Carnide, Telheiras, Charneca e ainda Alcântara, assim como, um enorme espaço verde à ilharga Ocidental do Campo Grande que abrangeria toda a área da Cidade Universitária e Estádio Universitário. Na Fig 04 3 06 observa-se então, a intenção de criação de um grande *boulevard*, que marcava uma imponente entrada/saída para Norte da cidade. O mesmo, rasgando o grande Parque terminaria no actual lugar da Praça de Espanha, correspondendo um dos seus troços à Avenida dos Combatentes. O grande Parque seria assim atravessado por eixos de configuração mais orgânica que contrastavam

com o traçado rectilíneo das restantes Avenidas propostas. O grande Espaço Verde, abrangendo uma vasta área, corresponderia aproximadamente aos seguintes limites actualmente: a Sul a linha férrea entre Sintra e Lisboa, a Norte a Il Circular, a Poente o Eixo Norte-Sul e a Nascente a Cidade Universitária.

Fig 04 3 05 - Plano de Melhoramentos da capital, 1903



Fonte: Lisboa de Frederico Ressano Garcia 1874-1909, 1989

Fig 04 3 06 - Intersecção da Proposta de Frederico Ressano Garcia (1903) com Imagem Aérea actual



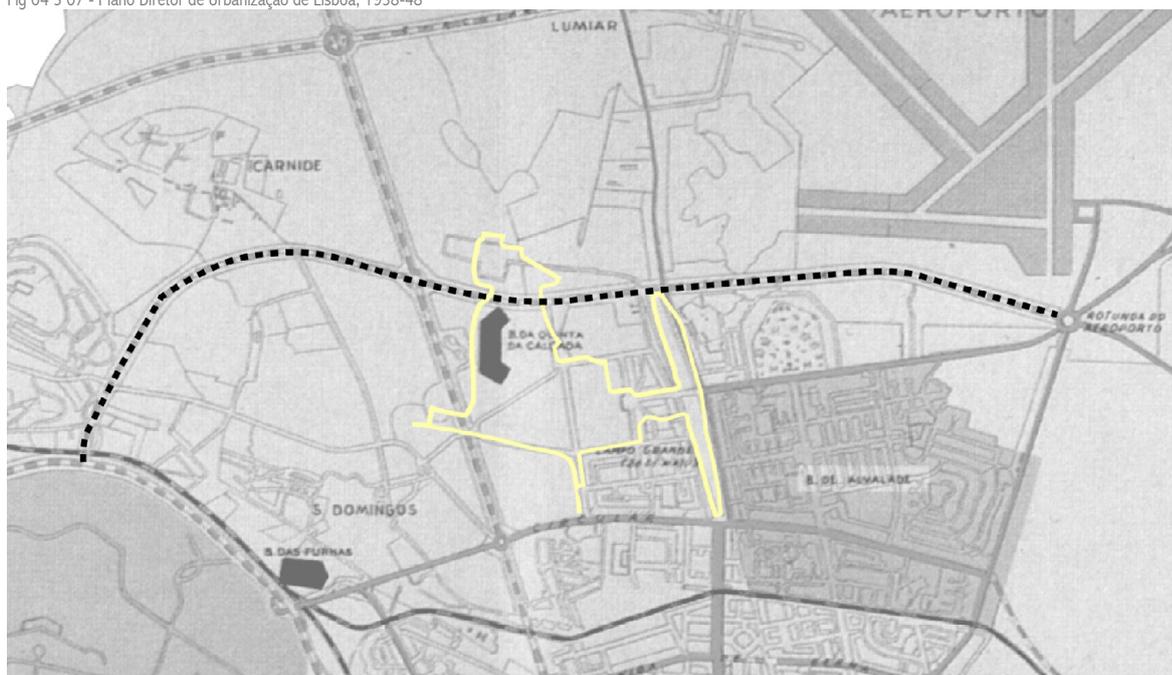
Fonte: autor, adaptação www.bing.com/maps/

- | | | |
|------------------------------|----------------------------|----------------------------|
| Área de Estudo 2 | Linha Férrea Sintra_Lisboa | Avenida das Forças Armadas |
| Fundação Calouste Gulbenkian | Avenida dos Combatentes | Jardim do Campo Grande |
| Praça de Espanha | Estrada da Luz | |

A Il Circular, Lisboa

A primeira representação da Il Circular está associada ao Plano de Gröer, iniciado em 1938, sob a direcção de Duarte Pacheco. Este Plano, partindo das Avenidas Novas definiu a expansão oriental da cidade, propondo um grande Parque Florestal, Monsanto, assim como, um Aeroporto Internacional implantado a Nordeste, que acabaria por determinar, o processo de reestruturação viária para Norte, funcionando "(...)como pólo desencadeador de processo urbano". (Barreiros *et al.*, 2001:54). O sistema viário proposto, de expansão, tanto a Norte como a Ocidente definia-se através de uma estrutura radioconcêntrica composta por seis radiais, as quais se articulavam através de um conjunto de circulares que começavam por circunscrever a cidade nos seus limites concelhios. Assim surgiu a Il Circular, desenhando-se um novo eixo que partindo da Matinha, passaria pela Portela de Sacavém (Aeroporto), Norte do Campo Grande e terminaria no limite Norte do Parque de Monsanto.

Fig 04 3 07 - Plano Diretor de Urbanização de Lisboa, 1938-48



Fonte: autor, adaptação pdm.cm-lisboa.pt

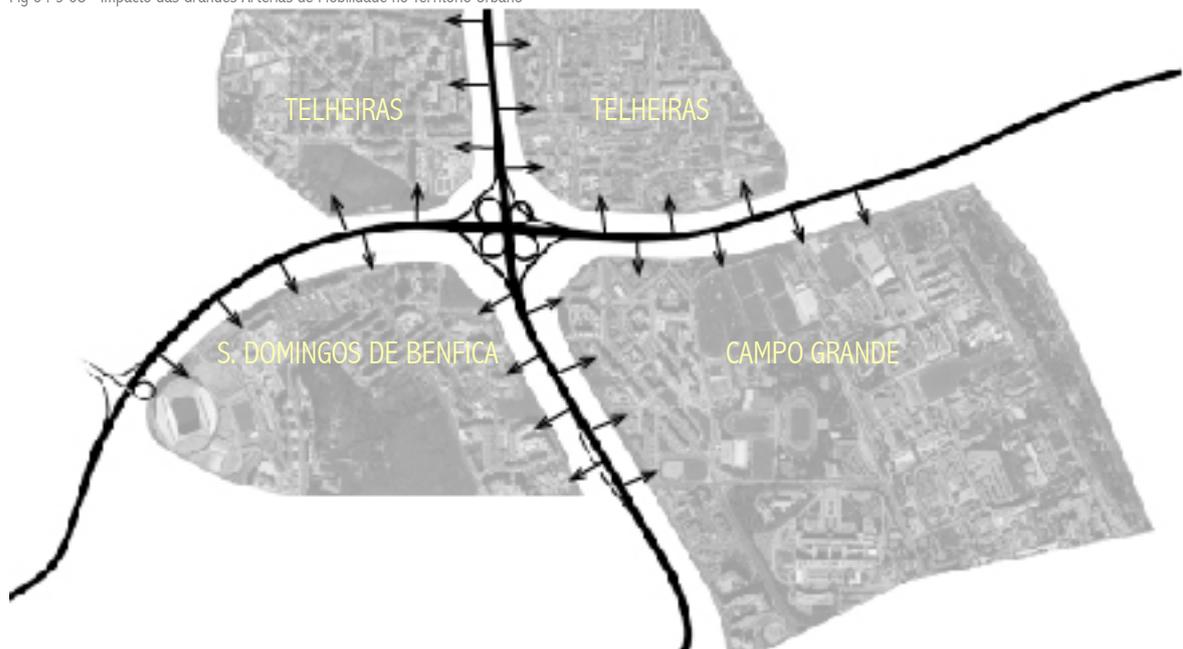
--- Il Circular Área de Estudo 2

As grandes infraestruturas urbanas têm um forte impacto físico na cidade actual, no caso da Área de Estudo, a Il Circular, acaba por “afastar” tecidos próximos, nomeadamente, Telheiras e o Campo Grande, como é possível observar na Fig 04 3 07 . O traçado desta artéria circular foi determinante no processo urbano que se seguiu. Aqui, a estrutura edificada foi posterior à sua implantação. O Bairro de Telheiras e o Campus da Cidade Universitária foram já planeados tendo em conta a presença deste eixo, revelando o Ante-Plano da Cidade Universitária alguma preocupação relativa à proximidade desta grande artéria, na medida em que impossibilita qualquer entrada viária, no interior do Campus, a partir do limite Norte.

Apesar das infraestruturas urbanas separarem os territórios, as mesmas também promovem ligações de extrema importância no espaço urbano. Pois o mesmo deverá oferecer variadas possibilidades de circulação “(...) as nossas deslocamentos são sempre multi-modais- aceleradas ou lentas, de curta ou longa distância, induzidas por escolhas colectivas. As melhores cidades são sempre aquelas que melhor compatibilizam essas relações. A melhor escala não é nem a da proximidade, nem a dos espaços extensos; é a que melhor serve o maior número de pessoas dentro da diversidade de métricas e velocidades que se usam”. (Domingues, 2007:9)

O posterior aparecimento do Eixo Norte-Sul acentuou a fragmentação do território. A seguinte imagem pretende ilustrar o afastamento entre Telheiras, S.Domingos de Benfica e Campo Grande provocado pelas infraestruturas viárias que aqui se apresentam.

Fig 04 3 08 - Impacto das Grandes Artérias de Mobilidade no Território Urbano



Fonte: autor, adaptação www.bing.com/maps/

Cidade Universitária de Lisboa

A primeira ideia de concentrar todas as instalações da Universidade de Lisboa numa única localização próxima do Campo Grande, remonta a 1920 quando a Quinta da Torrinha se tornou propriedade do Estado para a construção da futura Faculdade de Farmácia da Universidade de Lisboa. O Ante-Plano da Cidade Universitária, da autoria dos arquitectos João Simões e Norberto Corrêa, apresentava já os limites que hoje a definem, Campo Grande, Il Circular, Av dos Combatentes e Av das Forças Armadas. Previa-se na época que o acesso de maior afluência, fosse o da Av das Forças Armadas para onde se propunha um nó de distribuição, contrariamente, na fronteira com a Il Circular não foi previsto qualquer acesso, de forma a evitar o excesso de circulação no interior do Campus. O primeiro edifício a ficar concluído foi o Hospital-Faculdade de Santa Maria, da autoria do arquitecto alemão Hermann Distel, em 1953, posteriormente, seguiram-se os três edifícios que definiam a Praça da Universidade, as Faculdades de Letras e de Direito e a Reitoria, da autoria do arquitecto Porfírio Pardal Monteiro, tendo o seu sobrinho António Pardal Monteiro seguido a sequência dos trabalhos após a sua morte.

Alguns anos após a conclusão da Cidade Universitária diversas vozes se insurgiram, criticando e propondo transformações, que no seu entender, contribuiriam para melhorar a relação do Campus com a cidade e os seus utentes. A caracterização da configuração espacial adoptada para esta área da cidade, foi descrita num artigo presente na *Revista de Arquitectura*, da seguinte forma, "Edifícios-ilhas, postados hieraticamente no vazio inóspito de grandes-vagos espaços, não comunicam no seu interior senão por anónimos corredores e com o exterior senão por solenes escadarias". O autor referia no entanto acreditar ser possível operar na Cidade Universitária, propondo a criação de um sistema, aberto a novas transformações, definindo-o como " (...) uma estrutura material, arquitectónica, de distribuição, circulação viária e vida social, veículo interdepartamental, algo como um sistema de «pipe-lines» para a informação e en-

contro humano, cruzando e dando escala aos espaços inóspitos, criando-lhes pontos de interesse novos, convidando a ligar o que hoje teima em manter-se isolado (...)” (Mendes Paula R, 1962:143). É interessante constatar que problemas actuais da Cidade Universitária, associados à estrutura urbana adoptada, nomeadamente, a falta de unidade e de sentido de conjunto que a mesma apresenta, para a qual contribui a “(...) simples arrumação formalista de edifícios-fechados, condenados a rápida obsolescência”(Mendes Paula R, 1962:143), foram já reflectidos e mencionados décadas atrás.

Fig 04 3 09 - Cidade Universitária_Esboço de Conjunto



Fonte: Arquivo Fotográfico Fundação Calouste Gulbenkian

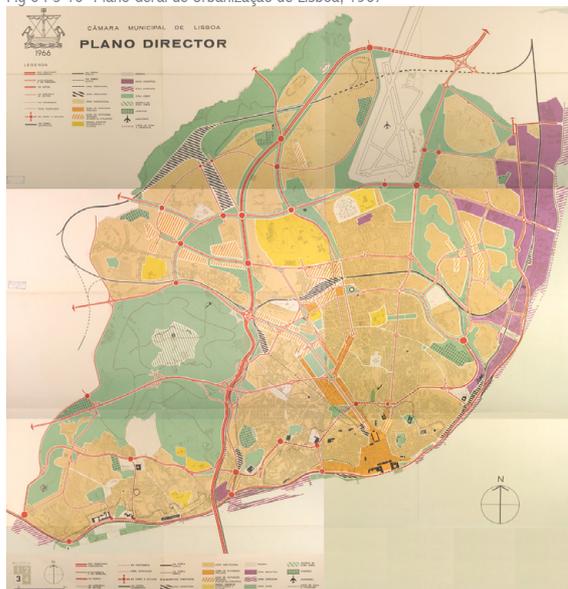
A Avenida Lusíada

“A Avenida Lusíada nasceu e cresceu sob o signo da indefinição e aí se encontrará a razão das suas características actuais”(George, 1999)

A Avenida Lusíada provocou fortes transformações no território em análise, entede-se assim fundamental contextualizar e analisar o seu processo de planeamento, que antecedeu ao seu desenho actual. A primeira referência a esta artéria, surgiu em 1967 no Plano Geral de Urbanização de Lisboa (Plano de Meyer-Heine), que visava enquadrar a cidade numa nova realidade urbana, de crescente atravessamento automóvel pronta a receber uma nova rede de metropolitano e a Ponte Sobre o Tejo, prevendo-se um processo de terciarização do centro e cres-

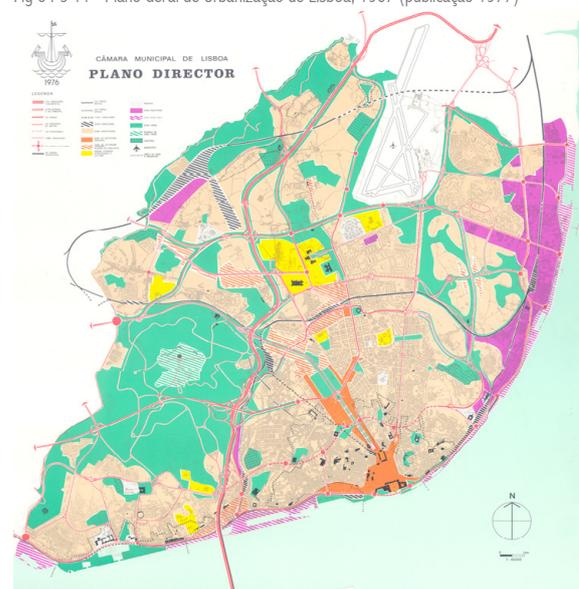
cimento dos arredores da cidade. Apresentava-se neste Plano uma intenção de preservar as vias-radiais, reordenando o sistema radioconcêntrico existente, através da proposta de novos eixos. Surge assim, uma intenção de articular Carnide e Benfica, através de uma via-axial, que prolongaria o eixo formado pela Avenida dos Estados Unidos da América e pela Avenida das Forças Armadas. É ainda neste Plano que se esboça o primeiro traçado do Eixo Norte-Sul, o qual estabeleceria a ligação a Norte com a Autoestrada e a Sul com a Ponte. Apenas dez anos mais tarde, em 1977, o Plano de Meyer-Heine foi então aprovado e publicado, propondo uma ligação entre o Cemitério de Benfica e o cruzamento entre as Av's dos Combatentes e Egas Moniz, no entanto, o Plano pouco revela acerca das suas características.

Fig 04 3 10 -Plano Geral de Urbanização de Lisboa, 1967



Fonte: pdm.cm-lisboa.pt

Fig 04 3 11 - Plano Geral de Urbanização de Lisboa, 1967 (publicação 1977)



Fonte: pdm.cm-lisboa.pt

O Estudo desenvolvido pelo Prof. Arquitecto Frederico George, entre 1969 e 1976, no âmbito das Unidades de Ordenamento de Território (UNOR's), pretendeu não só definir o traçado da futura Avenida, como também estruturar a malha adjacente, demonstrando num primeiro momento alguma preocupação relativa à envolvente. Assim numa primeira fase, a proposta para a Av Lusíada caracteriza-se por um perfil claramente mais urbano, adoptando um sistema de duas faixas sem laterais. A implantação dos edifícios evidencia uma maior relação com a via, devido à proximidade relativamente à mesma e o seu perfil longitudinal mais agarrado ao terreno, propondo-se nesta fase, a sua passagem sob a Il Circular e a Av do Colégio Militar. A malha proposta concentra-se maioritariamente no lado Norte da Avenida, observando-se a intenção de manter a mancha verde do Parque Urbano da Granja. São ainda propostas, diversas passagens aéreas, que comunicam as duas margens da via, evidenciando claramente um desenho de carácter mais urbano para a Avenida.

Fig 04 3 12 - Estudos para Av. Lusíada e sua envolvente (UNOR's) primeira versão ,1969-1976



Fonte: autor, adaptação ulisses.cm-lisboa.pt

Fig 04 3 13 -Estudos para Av. Lusíada e sua envolvente (UNOR's) versão final , 1969-1976



Fonte: ulisses.cm-lisboa.pt

Na versão final a solução apresentada, já se aproxima do seu perfil actual de via rápida. Os edifícios surgem assim afastados da Avenida, a qual se descola do terreno, cruzando sobre a Il Circular, a Av. do Colégio Militar, a Rua Freitas Branco e a Estrada da Luz em viaduto. A proposta de faixas de apoio laterais, revelam uma clara intenção de alteração do seu perfil transversal, apresentando um maior descolamento do terreno e isolamento das faixas centrais, promovendo a circulação rápida e fluidez típica de via rápida. A Avenida Lusíada foi então inaugurada em 1997, paralelamente à abertura do Centro Comercial Colombo e à adjudicação do novo Estádio da Luz. O forte impacto provocado pela presença do viaduto, a inexistência de relação com as margens edificadas ou edificáveis (em particular no cruzamento com a Estrada da Luz), acrescem a impossibilidade de ligações naturais entre tecidos próximos, contribuindo para a concepção de um lugar pouco urbano.

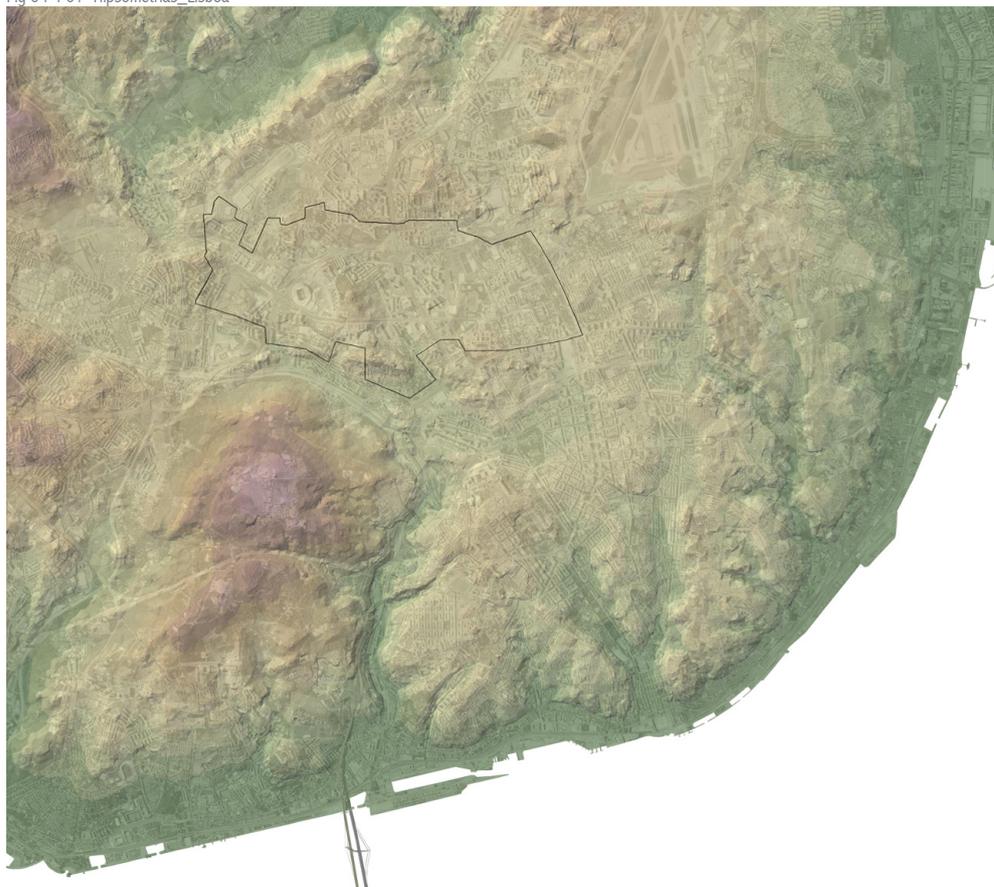
04 4 CARACTERIZAÇÃO FÍSICA

A análise Biofísica de determinado território é fundamental para o seu entendimento, pois revela, factores determinantes no desenvolvimento e ocupação do mesmo. A informação recolhida acerca das condicionantes e potencialidades do território, contribui para uma maior compatibilização entre os diferentes elementos urbanos, a mesma, é então crucial influenciando certos aspectos, como, a decisão de localização de estruturas edificadas e viárias, de actividades económicas, de espaços colectivos, a delimitação dos sistemas verdes, etc..

Hipsometrias

A carta Hipsométrica elaborada, encontra-se dividida em 11 classes, entre os 0 e 250 m, correspondendo as mesmas a intervalos de 25 m. A observação cartográfica, permite constatar, que a grande diferença de cotas altimétricas existentes em Lisboa ocorre essencialmente entre o nível do mar até à cota dos 230m, correspondente à Serra de Monsanto, não se verificando uma acentuada diversidade altimétrica. A cidade de Lisboa é assim dominada por áreas com altitude inferior a 100m, sendo a Serra de Monsanto a grande excepção.

Fig 04 4 01 -Hipsometrias_Lisboa

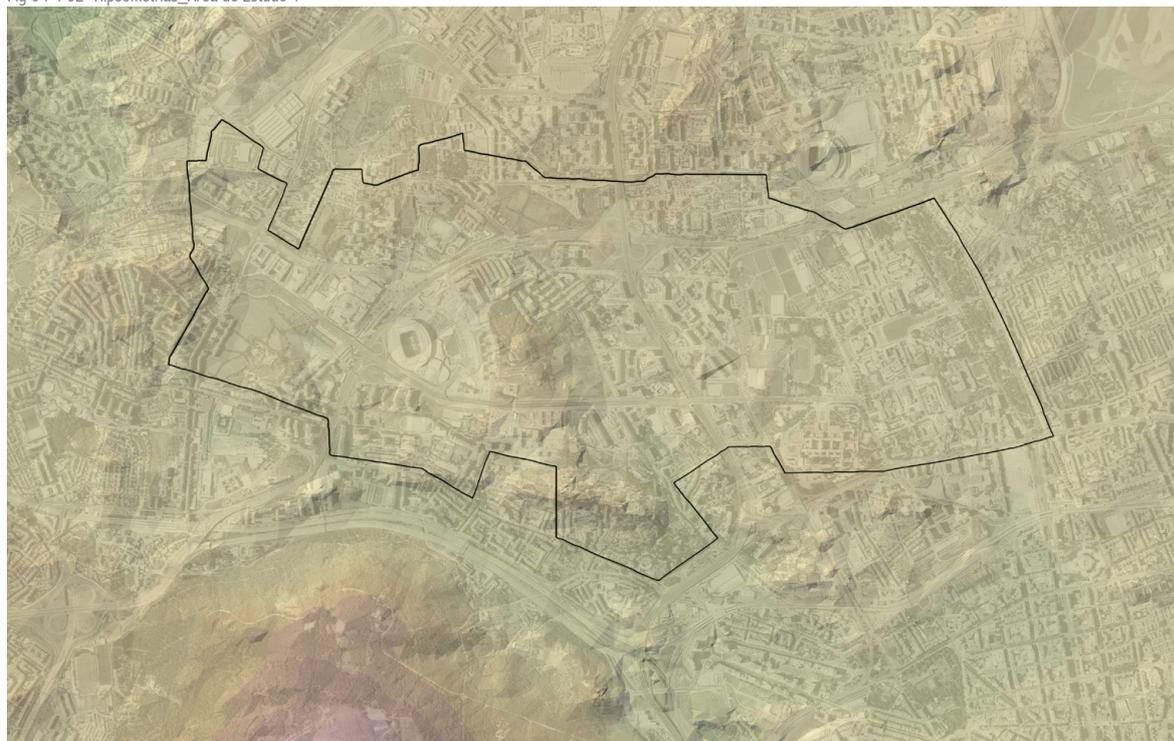


Fonte: autor, adaptação maps.google.pt



As Hipsometrias relativas à Área de Estudo, traduzem uma baixa variação altimétrica, destacando-se apenas a Norte, áreas como, Telheiras, Carnide e o Parque Bensaúde, onde predominam as classes entre os 100 e 150m. A sua caracterização define-se assim, pela presença de vales pouco pronunciados, local de implantação de vias, por zonas baixas aluvionares, como é o caso de Benfica e do Campo Grande, e pontualmente por alguns cabeços e montes, como o Alto dos Moinhos e a Quinta da Granja.

Fig 04 4 02 -Hipsometrias_Área de Estudo 1



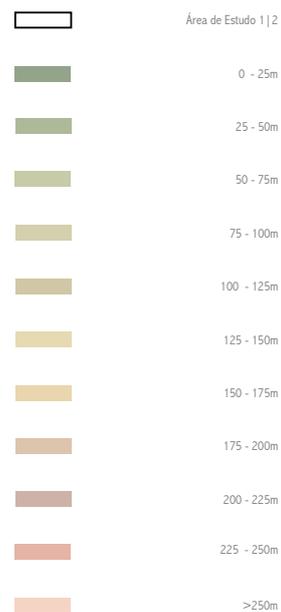
Fonte: autor, adaptação maps.google.pt



Fig 04 4 03 -Hipsometrias_Área de Estudo 2



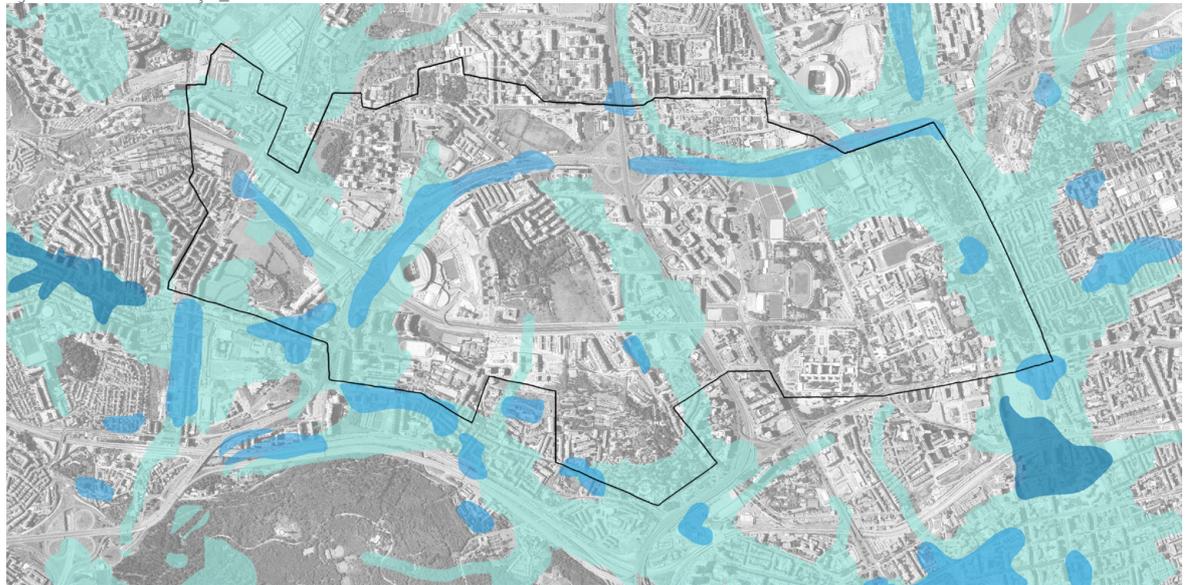
Fonte: autor, adaptação maps.google.pt



Sistema Húmido

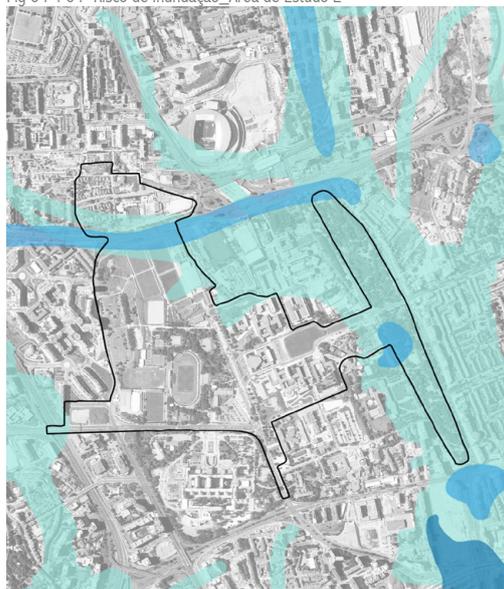
O Sistema Húmido integra as áreas correspondentes a linhas de água, áreas adjacentes e bacias de recepção de águas pluviais, correspondendo a áreas planas ou côncavas, onde a água e o ar frio se acumulam. Grande parte da Área de Estudo 2, não apresenta qualquer tipo de risco de inundação, exceptuando a zona do Jardim do Campo Grande, que apresenta uma susceptibilidade moderada a tal ocorrência, e o percurso correspondente à Il Circular, no seu troço entre Telheiras e o Estádio Universitário, até ao nó do Campo Grande, que apresenta um risco elevado a acumulação de água.

Fig 04 4 04 -Risco de Inundação_Área de Estudo 1



Fonte: autor, adaptação maps.google.pt

Fig 04 4 04 -Risco de Inundação_Área de Estudo 2



Fonte: autor, adaptação maps.google.pt



Estrutura Verde

A Área de Estudo é marcada pela presença de diversos espaços verdes, que contribuem hoje em dia para acentuar o carácter heterogéneo deste lugar, devido à sua dispersão e falta de articulação. No entanto, a estrutura verde presente nesta área da cidade foi entendida como uma das suas fortes potencialidades. O Plano Pormenor realizado para a Cidade Universitária de Lisboa, aponta como alguns dos objectivos fundamentais no âmbito da qualificação ambiental e da regeneração urbana: a requalificação e renovação dos espaços públicos, com especial atenção para os espaços verdes; a criação de um sistema de mobilidade suave, que promova ligações a zonas envolventes da cidade com especial enfoque para zonas de interesse público, como equipamentos e locais de paragem de transportes públicos, através de uma proposta de intervenção paisagística global e unificadora da imagem da Cidade Universitária. A leitura da estrutura ecológica existente, o entendimento das suas potencialidades e a tentativa de adoptar estratégias que visem a criação de uma rede bem articulada e integrada na cidade, podem contribuir para minimizar a descontinuidade associada à imagem urbana actual. Considera-se a Área de Estudo 2 fundamental para a articulação da estrutura ecológica envolvente, pois poderá potenciar uma maior ligação entre a área verde do Campo Grande, da Cidade Universitária e do corredor verde que se propõe poder integrar a Av Lusíada de forma a contribuir para a regeneração da imagem urbana desta área da cidade.

Fig 04 4 05 -Estrutura Verde_Área de Estudo 1



Fonte: autor, adaptação www.bing.com/maps/

Área de Estudo 2
 Espaço verde
 Espaço verde de enquadramento

0m 500m 1500m

04 5 MOBILIDADE

O crescimento urbano das grandes cidades despoletou a necessidade de criação de infraestruturas, que respondessem aos diversos tipos de circulação, de curta ou longa distância, de maior ou menor velocidade. Neste contexto, a área Metropolitana de Lisboa é hoje atravessada por uma rede viária complexa, que estabelece não só ligações internas, como também ligações externas a outros Concelhos.

A Coroa Norte-Poente de Lisboa é atravessada por um conjunto de eixos estruturantes no contexto da área metropolitana da cidade, intimamente relacionados com o seu crescimento urbano. Assim, paralelamente às antigas estradas que representaram durante longo período as principais saídas da cidade a Norte e Poente, estabelecendo a ligação entre a cidade consolidada e a periferia, cruzam-se agora eixos de intenso tráfego diário e impacto físico, como o Eixo Norte-Sul, a II Circular, a Radial de Benfica ou a CRIL. No cruzamento entre as antigas estradas e os grandes eixos de circulação, surgem inúmeras centralidades, observando-se uma maior concentração de equipamentos e serviços. Tendo em conta a revisão do PDM actualmente em vigor, procedeu-se à caracterização da estrutura viária presente na Área de Estudo. A mesma encontra-se assim dividida segundo as seguintes categorias: Vias estruturantes de 1º nível, as quais se definem não só por assegurarem os principais atravessamentos da cidade como também por estabelecerem a ligação a territórios mais alargados; vias de distribuição principal de 2º nível que além de assegurarem a distribuição da maioria do volume de tráfego da cidade, promovem a articulação à rede estruturante; vias de distribuição secundária de 3º nível, vias que são responsáveis tanto pela distribuição de proximidade como pela distribuição de fluxos para vias de nível superior; e por fim vias de acesso local de 4º nível, vias que estabelecem uma comunicação local de acesso ao lote, distribuídas por todo o território onde o peão deverá ser o elemento a privilegiar.

Fig 04 5 01 -Estrutura Viária_Área de Estudo

Fonte: autor, adaptação www.bing.com/maps/

1º nível 2º nível 3º nível 4º nível

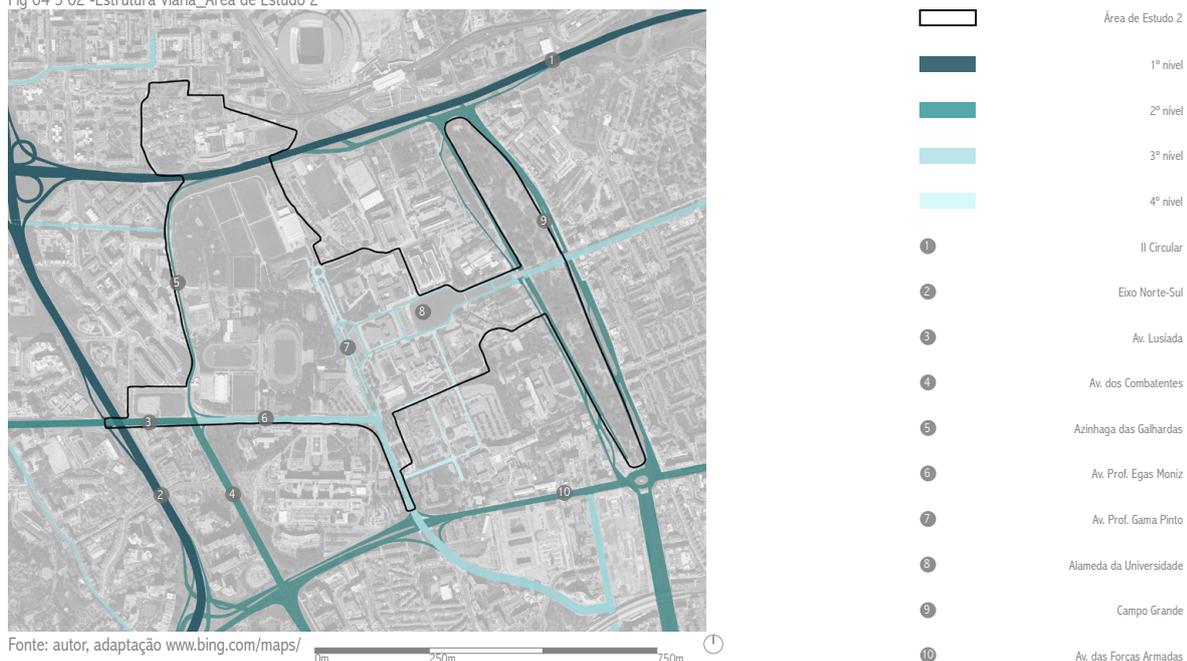
0m 500m 1500m

Na Área de Estudo, destacam-se as vias de 1º nível. As mesmas caracterizam-se pela sua posição autónoma relativamente ao espaço urbano envolvente, ao mesmo tempo que ligam territórios dispersos, actuam como barreiras no tecido urbano interrompendo a sua continuidade e impossibilitando ligações naturais entre os mesmos, como é o caso do Eixo Norte-Sul, da CRIL e ainda da II Circular e Radial de Benfica. A rede viária estruturante da cidade de Lisboa encontra-se hoje consolidada com a recente conclusão da CRIL, a qual se assume como alternativa à II Circular, contribuindo para a diminuição do congestionamento verificado em determinados períodos diários.

Na Área de Estudo destacam-se ainda vias de distribuição principal de 2º nível, como a Avenida Cidade de Praga, a Avenida dos Combatentes, a Avenida das Forças Armadas, Campo Grande e a Avenida Lusíada, assumindo a última um papel de destaque na análise em questão. A Avenida Lusíada, caracterizada segundo o PDM como via de distribuição principal de 2º nível, e estabelecendo como já referido uma importante ligação entre o centro da cidade e áreas mais periféricas, adopta um perfil transversal equivalente ao de um eixo estruturante de 1º nível, não acompanhando o perfil natural do terreno, apresentando três faixas em ambos os sentidos, faixa de aceleração e separador central, traduzindo-se num elemento de elevado impacto na paisagem urbana que impossibilita relações naturais entre as diferentes margens, como os atravessamentos transversais.

Na Área de Estudo 2, observam-se ainda um conjunto de vias de 3º nível, as quais promovendo ligações importantes no território em análise geram por vezes determinados conflitos viários, como é o caso do cruzamento entre a Avenida Professor Egas Moniz e a Avenida Professor Gama Pinto. O último troço da Avenida P. Gama Pinto pode ser considerado de 4º nível, pois actualmente apenas possibilita a ligação às piscinas do CDUL. O interior do Campus Universitário é atravessado por vias de acesso local, as quais estabelecem a comunicação às diversas universidades, verificando-se ao longo das mesmas uma excessiva concentração de estacionamento desregulado.

Fig 04 5 02 -Estrutura Viária_Área de Estudo 2

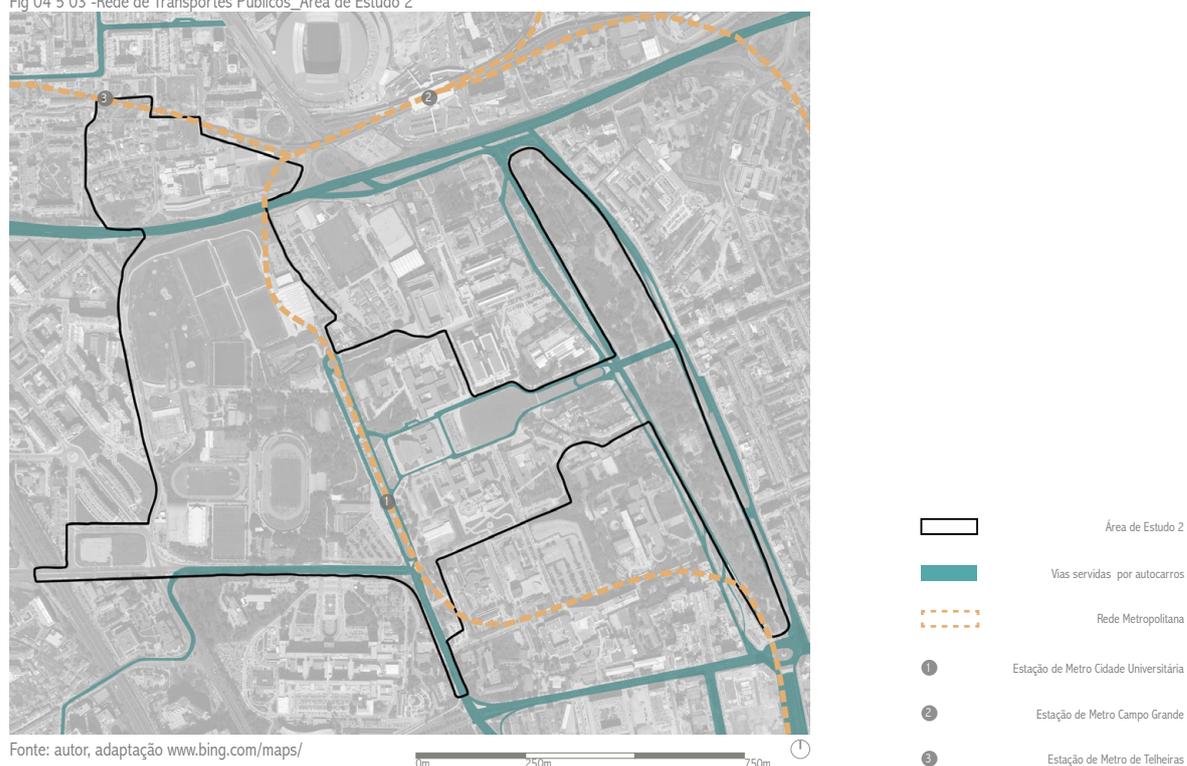


Rede de Transportes Públicos

Considera-se que de um modo geral, a Área de Estudo 2, encontra-se bem servida em termos de Transportes Públicos, a Cidade Universitária assim como Telheiras, apresentam não só Estações de Metro, como também um atravessamento considerável de inúmeros transportes colectivos da Carris, que por sua vez, se articulam a diversos pontos da cidade, no entanto, pensa-se ser fundamental conectar quanto possível os trajectos da rede Metropolitana com os trajectos Rodoviários Públicos e ainda com os percursos de Mobilidade Suave, de forma a contribuir para um aumento do uso de transportes colectivos em detrimento dos individuais. A zona que apresenta a maior carência de transportes públicos, localiza-se no cruzamento entre a Azinhaga das Galhardas e Av. Lusíada, pois hoje apenas desempenha o papel de estacionamento temporário da Universidade Católica.

Aponta-se ainda a Av. Lusíada como elemento potencial de atravessamento de um transporte público, pois apresenta uma posição privilegiada no território, e uma considerável concentração de inúmeros equipamentos. O transporte público poderia ser pensado como um elemento particular para a Avenida, como um eléctrico, que apenas a atravessaria, articulando-se ao longo do seu percurso a diferentes pontos de interesse, como Hospitais, Universidades, Centro Comercial, Parques, Bairros, outros pontos de Transportes, etc.. Por último, refere-se ainda, a possibilidade de repensar a Estação de Metro existente na Cidade Universitária, pois a a sua configuração actual, não traduz o papel que a mesma desempenha no Campus, na medida em é atravessada por centenas de pessoas diariamente.

Fig 04 5 03 -Rede de Transportes Públicos_Área de Estudo 2

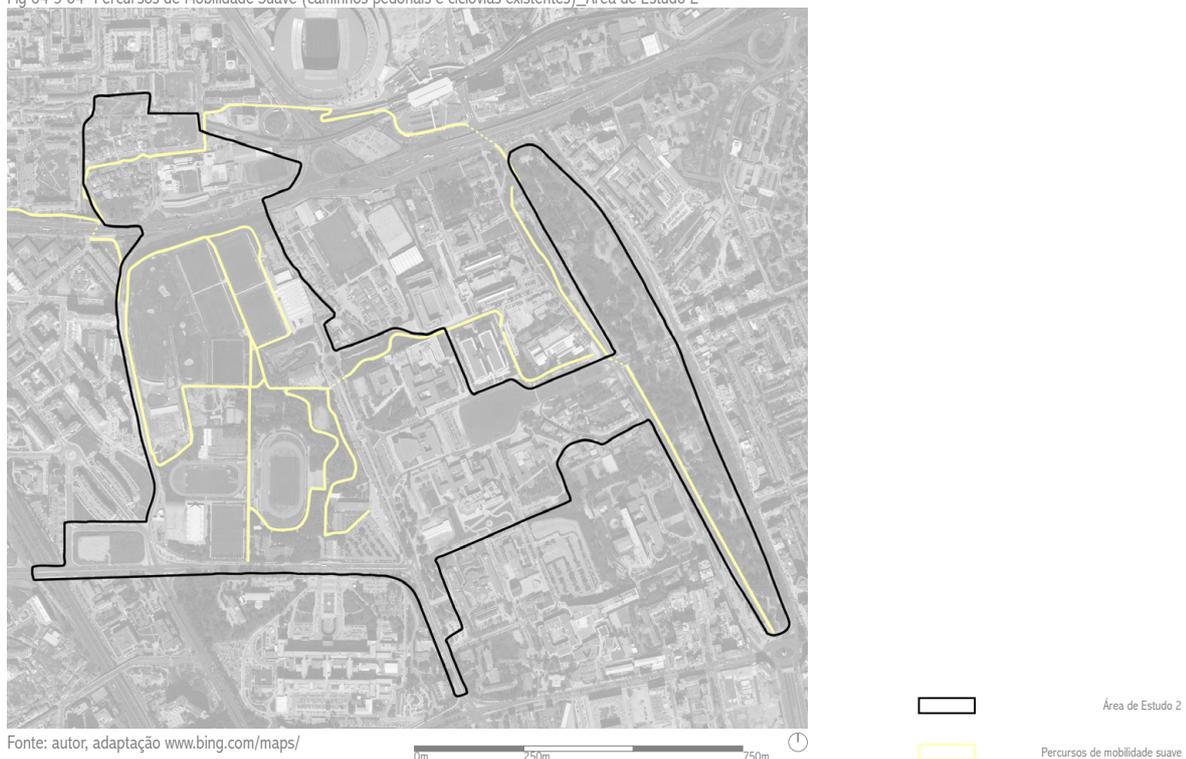


Mobilidade Suave

O tema da mobilidade suave constitui um dos assuntos chave do relatório em questão. Analisar estratégias que visem a criação de uma rede articulada entre as diversas Estruturas de Espaços Abertos constitui um dos principais objectivos. A Área de Estudo, contendo diversos aglomerados urbanos correspondentes a diferentes épocas, apresenta também nesta temática características bem distintas e particulares. Assim, os sistemas de mobilidade pedonal relativos aos territórios de Benfica, ou S. Domingos de Benfica, apresentam frequentemente vias, onde a dimensão dos passeios é muito estreita, verificando-se uma total ausência de estacionamento regrado que acentua a carência de área disponibilizada à circulação pedonal.

Já no Bairro de Telheiras, é visível uma maior preocupação relativa ao peão. A Rua Fernando Namora, sendo uma das vias principais deste Bairro na medida em que acolhe diversos equipamentos e serviços, pequenos Jardins, atravessamento de diversos autocarros e a Estação de Metro, apresenta um perfil longitudinal com um passeio de dimensão aceitável, promovendo assim, uma boa relação entre o peão que a percorre e os diversos pontos de interesse ao longo da mesma. A Cidade Universitária constitui também um caso muito particular. Como já foi referido anteriormente, a mesma não apresenta carência em termos de falta de espaço, pelo contrário, a carência encontra-se antes na falta de identidade e caracterização que os espaços apresentam, aliada a uma falta de articulação entre os mesmos. É possível observar ao longo de toda a Cidade Universitária a presença de um somatório de espaços vazios, que exigem ser repensados em conjunto, procurando a sua articulação a percursos existentes na cidade, de modo a conferir uma maior sentido de conjunto na área em análise.

Fig 04 5 04 -Percursos de Mobilidade Suave (caminhos pedonais e ciclovias existentes) -Área de Estudo 2



Na cidade de Lisboa, é notória uma preocupação crescente relativa aos percursos de mobilidade suave. Assim, observa-se uma crescente diversidade de percursos cicláveis por toda a cidade, estando de momento diversos trajectos em estudo. A Área de Estudo 2 apresenta um conjunto de percursos de ciclovia considerável. A presença de grandes equipamentos públicos, como espaços verdes, promovem a variedade de caminhos pedonais devendo os mesmos, estar articulados à rede de percursos de mobilidade suave da cidade, desta forma a presença do Jardim do Campo Grande e do Estádio Universitário, contribui significativamente para melhorar a qualidade de percursos existentes nesta área da cidade.

04 6 CARACTERIZAÇÃO DA ESTRUTURA EDIFICADA

A estrutura edificada presente no território da Coroa Norte-Poente caracteriza-se pela sua diversidade de malhas urbanas. Esta área da cidade caracteriza-se pela presença de uma mancha edificada consolidada, onde as características morfológicas do tecido urbano encontram-se já definidas. Planos como, Alvalade (1945), Olivais Norte (1958), e Sul (1960), Chelas (1965) e Telheiras com um Plano Pormenor aprovado pela Câmara Municipal de Lisboa em 1974 e pela Secretaria de Estado da Habitação em 1975, são alguns dos exemplos que nos permitem analisar formas de “construir cidade” por grandes partes, através de intervenções públicas controladas, desde o plano, ao projecto e por fim, à execução. Contrariamente, grande parte da morfologia urbana presente na área em estudo exceptuando o núcleo histórico de Carnide, o Bairro de Telheiras e a Cidade Universitária, assim como, pequenas parcelas onde existiu um plano como é o caso do projecto para o Bairro de S. João (1953) da autoria do arquitecto Trindade Chagas para a Estrada da Luz, a maioria do tecido urbano, partiu de processos de formação de cidade em loteamentos e construções indiscriminadas, ao sabor de uma promoção indisciplinada e especulativa, como foi o caso de Benfica (Fig. 04 6 1). A Fig. 04 6 2 que nos apresenta parte do núcleo histórico de Carnide, assim como, parte de Carnide que cresceu na segunda metade do séc XX, revela uma total despreocupação em termos de transição de escalas, surgindo o antigo aglomerado limitado a poente, por um todo desarticulado e desproporcional que não soube lidar com a pré-existência. Ir-se-á então destacar, alguns dos exemplos de estrutura edificada que de forma distinta ocuparam o território em análise ao longo do tempo.

Fig 04 6 01 -Vista Aérea de Benfica



Fonte: www.bing.com/maps/

Fig 04 6 02 -Vista Aérea de Carnide



Fonte: www.bing.com/maps/

Fig 04 6 03 -Estruturas Edificadas em Análise



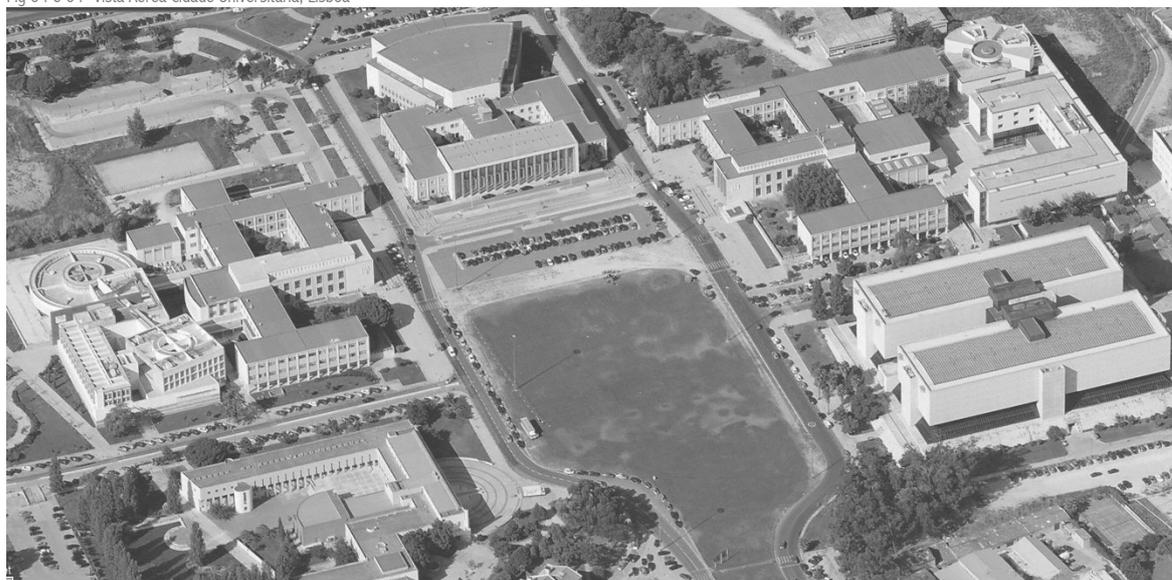
Fonte: autor, adaptação www.bing.com/maps/

- 1 Estrutura Edificada Cidade Universitária
 2 Estrutura Edificada Plano de Telheiras
 3 Estrutura Edificada S.Domingos de Benfica
 4 Estrutura Edificada Benfca

Cidade Universitária, Lisboa

A malha urbana que ocupa toda a área da Cidade Universitária, distingue-se particularmente dos casos que se seguem. Aqui, a mancha edificada é dispersa, composta por grandes edifícios de carácter público que se implantam no território de forma autónoma, não evidenciando uma relação de conjunto. Observa-se, como referido anteriormente, uma área significativa de espaço vazio não consolidado que frequentemente dá lugar a zonas de estacionamento temporário, pois o Campus reflecte uma enorme carência relativa a estacionamento organizado.

Fig 04 6 04 -Vista Aérea Cidade Universitária, Lisboa



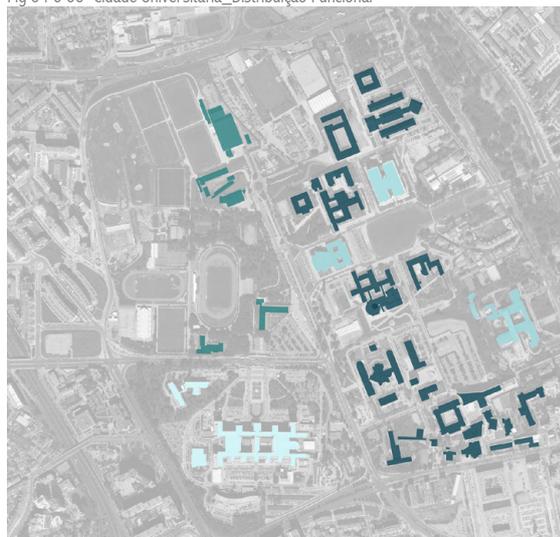
Fonte: www.bing.com/maps/

Fig 04 6 05 -Estrutura Edificada Cidade Universitária



Fonte: autor, adaptação www.bing.com/maps/

Fig 04 6 06 -Cidade Universitária_Distribuição Funcional



Fonte: autor, adaptação www.bing.com/maps/

Ensino
 Desporto e Lazer
 Cultural
 Hospital

0m 250m 750m



Plano de Telheiras

Os primeiros estudos conhecidos para a área de Telheiras foram entregues à equipa francesa da OTAM/Interlande, coordenada pelo Arquitecto Gilles O'Callaghan. A equipa dedicou-se à elaboração destes estudos no período compreendido entre 1969 e 1972. O primeiro estudo - Programme D'Amenagement de la Maille de Telheiras ,de 1969, traduzido num relatório escrito de análise da realidade e definição de objectivos e planeamento das acções, e um segundo, em 1972 , o Plan de Masse, onde foi apresentado o plano que reflecte a proposta final entregue pela equipa, constituindo o primeiro Plano de Ordenamento realizado para esta área da cidade.

Algumas das premissas sobre as quais a equipa francesa se fundamentou foram substancialmente alteradas, nomeadamente com a publicação do decreto de lei nº 576/70 (lei dos solos) e com a própria criação da EPUL^[1] em 1971, possibilitando por um lado, a utilização de outros modelos de ocupação do território, e por outro, a implementação de esquemas promocionais e produtivos diferentes. Estas razões foram talvez as mais decisivas para a decisão da EPUL que considerou necessário proceder a uma “actualização” do Plano de Urbanização, traduzindo-se na prática, pela sua revisão em quatro etapas, mantendo-se apenas a estrutura global definida no plano de 1972, pois não tendo sido possível questionar inicialmente a globalidade do plano anterior, o novo plano realizado pelos arquitectos Pedro Vieira de Almeida e Augusto Pita , acabou por se traduzir num plano totalmente novo não assumido a princípio como tal e assentando em diversos objectivos, destacando-se: “ a recuperação do Núcleo Antigo de Telheiras, a implantação e vitalização dos percursos pedonais, a tipologia e conceito de rua, a substantivação dos espaços exteriores, o grau prescritor do plano em relação aos edifícios, a proposição de uma linguagem transmissora de exigências formais (esquema de “notação espacial”), a criação de uma “pré-existência” integradora da intervenção arquitectónica, o sistema construtivo subjacente ” (Pita A, 1980:48). O de-

[1] *Epul* , Empresa Pública de Urbanização de Lisboa, criada em 1971 através do Decreto de lei nº 613/71 de 31 de Dezembro, esta entidade definia-se como “pessoa colectiva de direito público, dotada de autonomia administrativa e financeira, cujo o destino seria o de auxiliar e desenvolver a acção municipal no estudo e na execução de empreendimentos urbanísticos, e justificava-se na vantagem de se subordinarem a moldes de gestão empresarial os estudos e execução de obras respeitantes à urbanização ou remodelação de áreas que lhe viessem a ser confiadas” (PITA A,1980).

senho urbano assim como o modo de concretização e gestão do bairro criaram um novo panorama associado às práticas urbanas da cidade de Lisboa. O plano dos arquitectos Pedro Vieira de Almeida e Augusto Pita, conceptualmente reflecte muitas das críticas associadas ao movimento moderno, presentes na Carta de Atenas, articulando pensamentos gerados a partir dessa mesma reflexão com a introdução de novos conceitos.

Fig 04 6 07 -Vista Aérea Telheiras



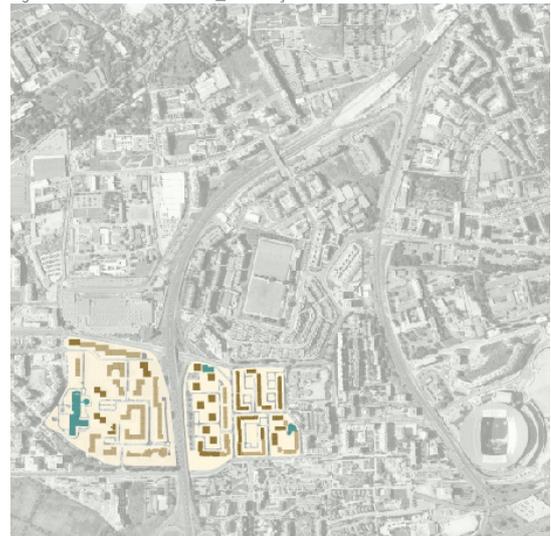
Fonte: www.bing.com/maps/

Fig 04 6 08 -Estrutura Edificada Plano de Telheiras



Fonte: autor, adaptação maps.google.pt

Fig 04 6 09 -Plano de Telheiras_Distribuição Funcional



Fonte: autor, adaptação maps.google.pt

■ Habitação ■ Habitação e Actividades Económicas ■ Actividades Económicas ■ Equipamentos ■ Espaço Intersticial

0m 250m 750m



Benfica e S.Domingos de Benfica

Como se observou anteriormente, o crescimento urbano nesta área da cidade, cresceu linearmente, ao longo dos principais eixos que marcaram este território, como a Estrada das Laranjeiras | Luz e a Estrada de Benfica. A partir da década de 60, assistiu-se a uma construção desenfreada pelas mãos de promotores privados que na ausência de qualquer tipo de regra, transformaram este lugar numa imensa massa edificada, constituída por edifícios de implantação livre, em banda ou em torre, e por áreas livres descaracterizadas, envolventes às edificações. Os mesmos acabam assim, por gerar um traçado viário confuso, traduzindo-se por vezes segundo uma “estrutura em árvore”, que impossibilita uma circulação fluída, de trajectos variados. As operações de loteamento apoiadas na criação de diversas tipologias morfológicas, através de edifícios construídos maioritariamente em altura, em banda ou em quarteirão e de uso misto, geraram a malha irregular e o território heterogéneo, que hoje se observa.

Fig 04 6 10 -Vista Aérea S. Domingos de Benfica



Fonte: www.bing.com/maps/

Fig 04 6 11 -Estrutura Edificada S.Domingos de Benfica



Fonte: autor, adaptação www.bing.com/maps/

Fig 04 6 12 -S. Domingos de Benfica_Distribuição Funcional



Fonte: autor, adaptação www.bing.com/maps/

Habitação
 Habitação e Actividades Económicas
 Actividades Económicas
 Equipamentos
 Espaço Intersticial

0m 250m 750m

Fig 04 6 13 -Estrutura Edificada Benfica



Fonte: autor, adaptação www.bing.com/maps/

Fig 04 6 14 -Benfica_Distribuição Funcional



Fonte: autor, adaptação www.bing.com/maps/

Habitação Habitação e Actividades Económicas Actividades Económicas Equipamentos Espaço Intersticial

0m 250m 750m

04 7 CONDICIONANTES

O Plano Diretor Municipal, é um documento regulamentador do planeamento e ordenamento de território de um dado município, definindo a organização municipal do território, através do planeamento da sua ocupação, uso e transformação, identificando as redes urbanas, viária, de transportes, de equipamentos, de captação, os sistemas de telecomunicações, tratamento e abastecimento de água entre outras. Este documento, assume-se como síntese da estratégia do desenvolvimento territorial e da política municipal de ordenamento do território e como tal, representa uma ferramenta imprescindível para qualquer estudo realizado para uma dada área da cidade.

O novo PDM de Lisboa, parte da revisão do anterior PDM para a cidade que data de 1994. Este processo teve início em 2001, mas foi em 2008 que se assistiu a um novo impulso na revisão do processo, dando lugar ao PDM actual, de 2012. Este documento, aponta quatro prioridades estratégicas, das quais se destacam a regeneração da cidade consolidada e a promoção da qualificação urbana e ainda, objectivos principais a alcançar, como sendo: a melhoria do espaço público e o aumento das áreas pedonais, o incentivo à reabilitação, a melhoria da rede de transportes públicos de forma a diminuir a circulação em transportes individuais, o aumento dos espaços verdes na cidade, entre outros.

O PDM em vigor, estabelece, nove Unidades Operativas de Planeamento e Gestão (UOPG), as quais abrangem a totalidade da área municipal. A Área de Estudo 2, incide sobre três das UOPG definidas, sendo: a UOPG 1- Coroa Norte, que abrange os Bairros do Lumiar, Ameixoeira, Carnide e Telheiras; a UOPG 4- Avenidas Novas, que incide sobre os Bairros de N. Sra. De Fátima e Campo Grande, Campolide e Avenidas Novas, abrangendo grande parte da área em análise, nomeadamente a Cidade Universitária, e ainda uma pequena parte da UOPG 5- Benfica, que incide sobre os Bairros de Benfica e S. Domingos de Benfica. O Relatório do actual Plano Diretor Municipal, refere alguns dos principais objectivos, referentes a determinada UOPG. Assim, para a UOPG 1 (Coroa Norte) onde se insere o Bairro de Telheiras, destaca-se a intenção de diminuir o impacto físico da II Circular, atenuando o seu efeito de barreira com vista a aproximar as duas margens distintas da cidade; de promover a integração deste território na Cidade, através de novas soluções de mobilidade e da continuidade da estrutura ecológica. Em relação à UOPG 4 (Avenidas Novas), a qual abrange grande parte da Área de Estudo, destaca-se a intenção de diminuir a circulação do transporte individual promovendo o aumento da zona de circulação pedonal; Consolidar o Corredor Verde Estruturante Nascente – Poente, através da densificação e revitalização das estruturas entre o Parque Florestal de Monsanto e a Zona Oriental da Cidade. Por fim, relativamente à UOPG 5 (Benfica), destaca-se a intenção de diminuir o impacto das grandes infraestruturas viárias, nomeadamente da II Circular e Avenida Lusíada.

Planta de Qualificação do Espaço Público Urbano

Através da análise da Carta de Qualificação do Espaço Público Urbano, constata-se a Área de Estudo 2, encontra-se definida na categoria de Espaços Consolidados, surgindo a Cidade Universitária associada aos Espaços de Uso Especial de Equipamentos, o Estádio Universitário, aos Espaços de Uso Especial de Equipamentos com Área Verde Associada, e o Jardim do Campo Grande, aos Espaços Verdes de Recreio e Produção. De referir ainda, na categoria de Património Edificado e Paisagístico, a presença de um Conjunto Arquitectónico formado pelos edifícios da Reitoria, e das Faculdades de Letras e Direito.

Fig 04 7 01 -Planta de Qualificação do Espaço Público Urbano_Área de Estudo 2



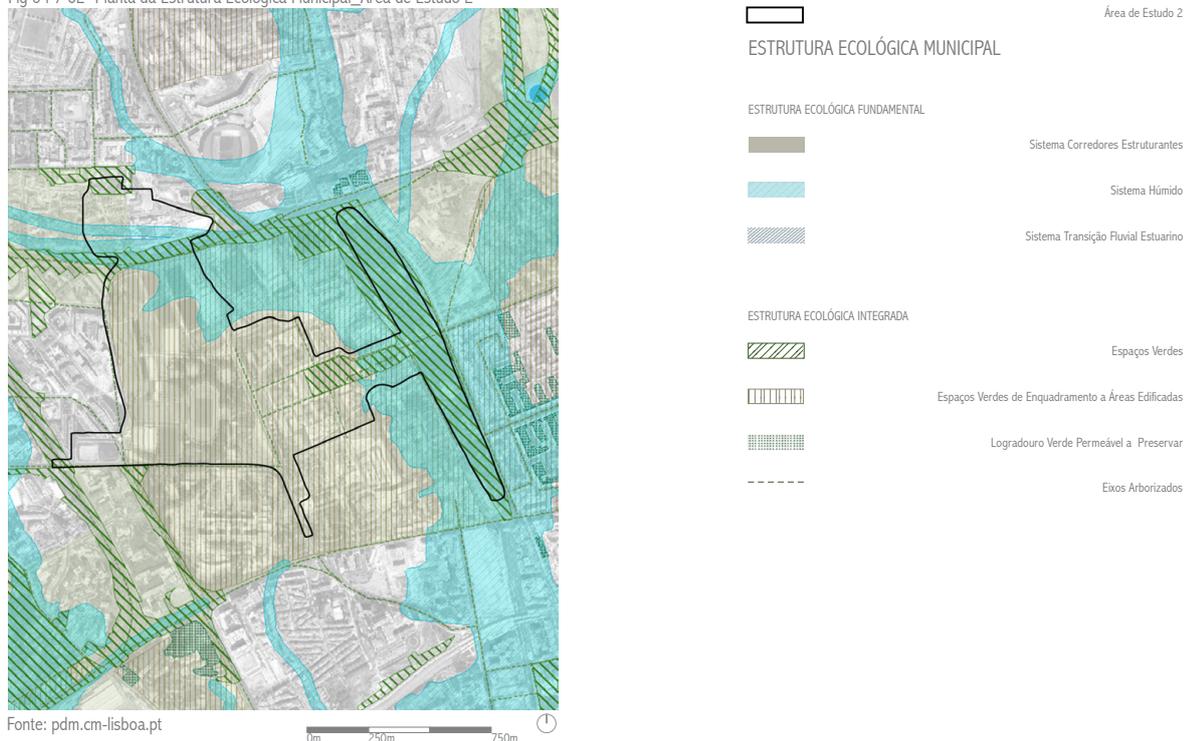
Planta da Estrutura Ecológica Municipal

A análise da Estrutura Ecológica Municipal, constitui um dos elementos determinantes do Plano Diretor Municipal, pois ilustra um conjunto de condicionantes urbanísticas que pretendem promover a valorização e protecção de determinada área. Segundo o PDM, esta pretende assegurar a continuidade e complementaridade dos sistemas naturais no território urbano, a sustentabilidade ecológica e física do meio, o controlo dos escoamentos hídricos e circulação do vento, a valorização do património paisagístico, entre outros. A estrutura ecológica municipal é constituída pela Estrutura Ecológica Fundamental e pela estrutura Ecológica Integrada. Assim, a Estrutura Ecológica Fundamental define uma estratégia de valorização e salvaguarda dos sistemas naturais fundamentais que, procurando a criação de uma rede articulada entre a Estrutura Ecológica definida à escala metropolitana, através de

um sistema de corredores estruturantes, do sistema húmido e do sistema de transição fluvial-estuarino , os quais se encontram assinalados na Planta da Estrutura Ecológica Municipal. A Estrutura Ecológica Integrada parte da Estrutura Ecológica Fundamental e inclui os espaços verdes e os logradouros verdes permeáveis a preservar identificados na Planta da estrutura ecológica municipal e na Planta de qualificação do espaço urbano, e ainda os espaços verdes de enquadramento a áreas edificadas e os eixos arborizados, de forma a promover a articulação entre os sistemas naturais e culturais e a sua gestão numa perspetiva sustentável e integrada do território municipal.

O Sistema Húmido integra as áreas correspondentes a linhas de água, áreas adjacentes e bacias de recepção de águas pluviais, correspondendo a áreas planas ou côncavas, onde a água e o ar frio se acumulam. Na área de Estudo 2, apenas o percurso desenhado pela II Circular, apresenta uma susceptibilidade moderada a retenção de água, sendo que a restante área não apresenta qualquer risco. De assinalar, o facto da Avenida Lusíada, se encontrar definida como eixo arborizado, intenção que acompanhou o desenvolvimento do Projecto Urbano em questão, pois como foi referido anteriormente, a concentração de inúmeros espaços verdes e equipamentos ao longo da mesma, assim como a proximidade ao Parque de Monsanto, conferem-lhe a possibilidade de poder funcionar como eixo articulador, dos espaços verdes que lhe são próximos.

Fig 04 7 02 -Planta da Estrutura Ecológica Municipal_Área de Estudo 2



05 O PROJECTO: APRESENTAÇÃO DA PROPOSTA

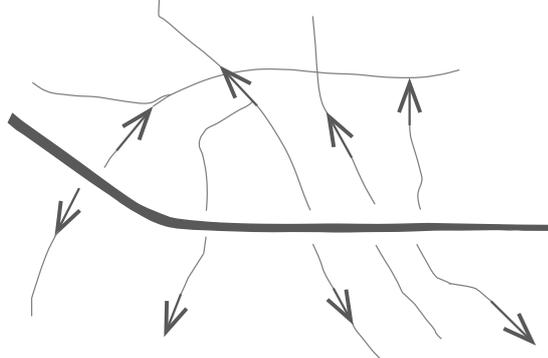
05 1 A PROPOSTA : FASE 1 | FASE 2

O referente capítulo visa apresentar o Plano Urbano em questão, dividindo-se o mesmo em dois momentos, correspondentes a duas aproximações ao lugar. Assim, numa primeira fase delinearão-se as principais intervenções a uma escala mais alargada, de forma a resolver questões abrangentes a toda a Área em Estudo. A Análise e Proposta, desenvolvidas aqui em grupo, incidiram fundamentalmente sobre a Av. Lusíada, surgindo a mesma como elemento central de todo o projecto. Ao longo do seu percurso, procurou-se estabelecer uma maior relação entre a Avenida e a malha envolvente, tentando promover a continuidade urbana entre os diversos núcleos identificados. Neste território segregado, distinguem-se assim um conjunto de diferentes núcleos urbanos, de características e origens distintas, que paralelamente à presença das grandes artérias de mobilidade, contribuem de igual modo, para a descontinuidade urbana observada. A segunda fase corresponde a um “zoom” da área inicialmente analisada, incidindo sobre o remate Inicial/Final da Av. Lusíada. O Estádio Universitário é o elemento central de toda a proposta, pois é a partir do mesmo que se promovem as principais ligações pedonais. A sua estrutura verde, acaba por contagiar e invadir a cidade, através de estratégias que promovam uma maior articulação entre a Estrutura Ecológica existente.

05 2 FASE 1: AVENIDA LUSÍADA_ “ESPINHA DORSAL” DO TERRITÓRIO EM ANÁLISE

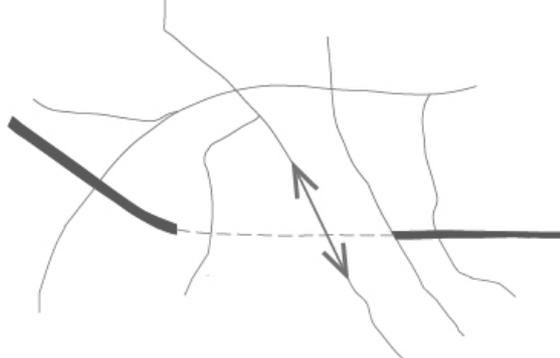
Após a leitura do território e a constatação de que a Av. Lusíada actua como “barreira” nesta área da cidade, criando situações de forte descontinuidade urbana, a Estratégia Urbana adoptada procurou inverter o seu papel actual, através de pontuais intervenções que promovessem o despoletar das diversas potencialidades que lhe foram atribuídas. Os seguintes esquemas, pretendem ilustrar o entendimento acerca da Avenida Lusíada, representando a situação actual, e a situação que se pretende alcançar. O primeiro esquema traduz assim, o efeito “barreira” identificado na Avenida Lusíada. A presença desta artéria acaba por exercer um efeito de “afastamento” dos tecidos adjacentes. O segundo esquema, ilustra a situação que se pretende alcançar, nomeadamente, a criação de situações urbanas que promovam a conexão, continuidade e atravessamentos.

Fig 05 2 01 -Esquema Avenida Lusíada_situação actual



Fonte: autor

Fig 05 2 02 -Esquema Avenida Lusíada_situação a alcançar



Fonte: autor

Relação de Escala: Avenida Lusíada | Outras Artérias Urbanas

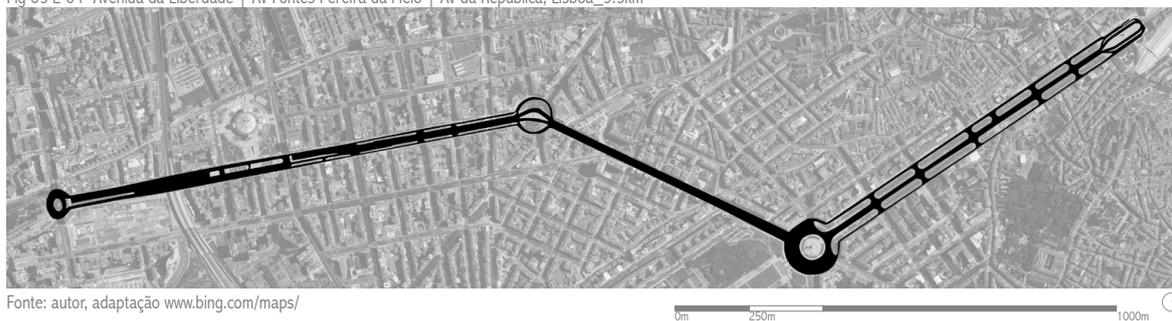
A relação de escalas entre o eixo Avenida Lusíada | Av Prof. Egas Moniz e outras artérias urbanas como a Granvia, em Barcelona, a Av da Boavista, no Porto e os eixos Av da Liberdade | Av Fontes Pereira de Melo | Av da República, pretende propôr uma reflexão acerca de diferentes artérias de extensão aproximada que apresentando um perfil mais ou menos heterogéneo ao longo do seu percurso, promovem a continuidade urbana nos territórios onde se inserem.

Fig 05 2 03 -Avenida Lusíada | Av Prof. Egas Moniz, Lisboa_3.2km



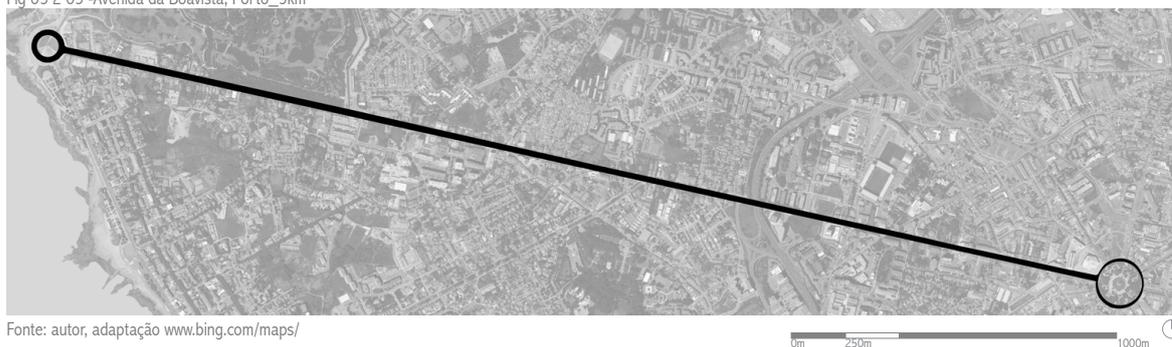
Fonte: autor, adaptação www.bing.com/maps/

Fig 05 2 04 -Avenida da Liberdade | Av Fontes Pereira da Melo | Av da República, Lisboa_3.5km



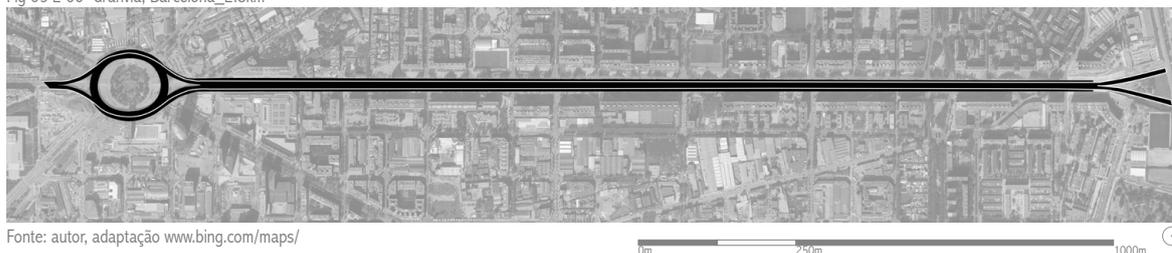
Fonte: autor, adaptação www.bing.com/maps/

Fig 05 2 05 -Avenida da Boavista, Porto_5km



Fonte: autor, adaptação www.bing.com/maps/

Fig 05 2 06 -Granvia, Barcelona_2.8km



Fonte: autor, adaptação www.bing.com/maps/

ESTRATÉGIA

Depois de identificado o principal foco de intervenção: Avenida Lusíada, a fase seguinte passou por implementar uma estratégia global para toda a área envolvente à Avenida. Pretende-se a identificação dos “pontos chave” na Área de Estudo, de forma a incidir sobre os mesmos através de pequenas intervenções localizadas, com o intuito de contagiar positivamente uma área mais vasta do território. Definiram-se assim os principais focos de interesse a intervir, representados através de “bolsas”, que viriam a integrar a rede urbana proposta.

Fig 05 2 07 -Esquema Conceptual



Fonte: autor

INTENÇÃO PROJECTUAL

A Avenida Lusíada apresenta duas situações distintas ao longo do seu percurso, por um lado troços em que apesar de acompanhar o perfil natural do terreno não promove uma relação com as suas margens, e por outro, situações em que se descola do mesmo, acentuando a sua presença como viaduto. A segunda situação gera espaços desqualificados, dando lugar frequentemente a estacionamento desordenado. Foi então sobre pontos de maior descontinuidade, que se procurou “coser” a cidade à Avenida, articulando-a com os percursos urbanos existentes e promovendo situações urbanas, como atravessamentos transversais sempre que possível, propondo a regeneração dos espaços localizados à cota baixa, através de novos usos que visem organizar e dinamizar os espaços em questão.

Fig 05 2 08 -Corte Esquemático Avenida Lusíada



Fonte: autor

ESTRUTURA URBANA

A estrutura urbana existente traduz-se na sua maioria por uma malha densa, desconexa e desarticulada, acentuando a falta de unidade que se observa neste território. A rede pedonal proposta pretende contrariar este fenómeno, através da articulação de diversos locais, presentes nos diferentes núcleos. A estrutura edificada sugerida, acompanha toda uma estratégia global pensada para este território. Esta pretende consolidar a malha existente em situações pontuais:

- ① | A estrutura edificada proposta para o Parque da Granja, surge no seguimento da intenção de Revitalização do mesmo, integrando-o na rede pedonal sugerida. O edificado visa rematar o Parque, sugerindo uma relação edifício | rua com a Avenida Lusíada, possibilitada através da transformação do nó correspondente, que se apresenta seguidamente.
- ② | No seguimento da proposta de requalificação da Avenida Lusíada, o edificado proposto pretende rematar a malha existente, pretendendo evidenciar uma maior relação entre o edificado e a via.
- ③ | Refere-se ainda, a proposta de um edifício para a Cidade Universitária, fazendo o mesmo parte da proposta de transformação para o remate final/incial da Avenida.

Fig 05 2 09 -Fase 1: Estrutura Edificada_Existente e Proposta



Fonte: autor, adaptação maps.google.pt

Estrutura Edificada Existente
 Estrutura Edificada Proposta

0m 250m 1000m

ESTRUTURA VIÁRIA

Como referido anteriormente, a Estrutura viária nesta área da cidade, acentua de forma determinante, o carácter descontínuo, e a falta de articulação observada neste lugar. A intervenção passou assim, por um reordenamento da estrutura viária, incidindo sobre eixos ou troços existentes, procurando através da sua clarificação, alcançar a continuidade urbana pretendida, sem contudo comprometer os trajectos fundamentais. Destacam-se assim:

| A proposta de reperfilamento da Avenida Lusíada, que através de pontuais transformações pretende atribuir-lhe um carácter mais urbano. Desta forma propõe-se: a redução para duas faixas em ambos os sentidos; introdução de um passeio e ciclovia; zonas arborizadas; redesenho do seu nó final/inicial, através do aproveitamento desta área como espaço público, favorecendo a ligação entre o Parque da Granja e o Parque dos Condes de Carnide.

| Reperfilamento da Av. Dos Condes de Carnide e da Rua José Maria Nicolau. Proposta de um eixo contínuo que pretende servir o Centro comercial e o Estádio, estabelecendo por sua vez um cruzamento de nível com a Av. Lusíada; Reordenamento da Estrutura viária do Bairro da Quinta da Luz.

| A proposta de redesenho do nó de articulação entre a Il Circular e a Av. Lusíada formalizado através de uma grande rotunda à cota da Avenida permitiria articular de forma desnivelada estes dois importantes eixos, centralizando as suas ligações neste ponto. Esta centralização de articulação, tem como objectivo filtrar a maioria do tráfego de alta velocidade, de modo a libertar o último troço da Av. Lusíada, pensado como um novo elemento integrado na rede de espaços públicos proposta.

Fig 05 2 10 -Fase 1: Estrutura Viária



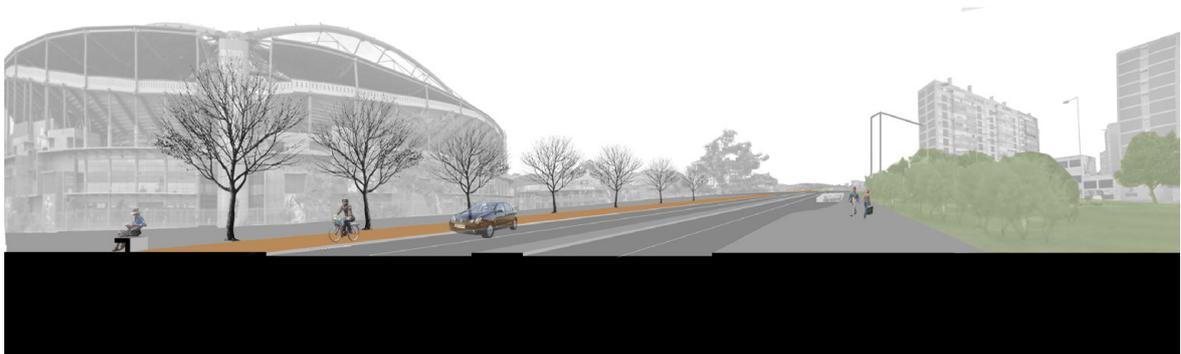
Fonte: autor, adaptação maps.google.pt

0m 250m 1000m

■ Estrutura Viária

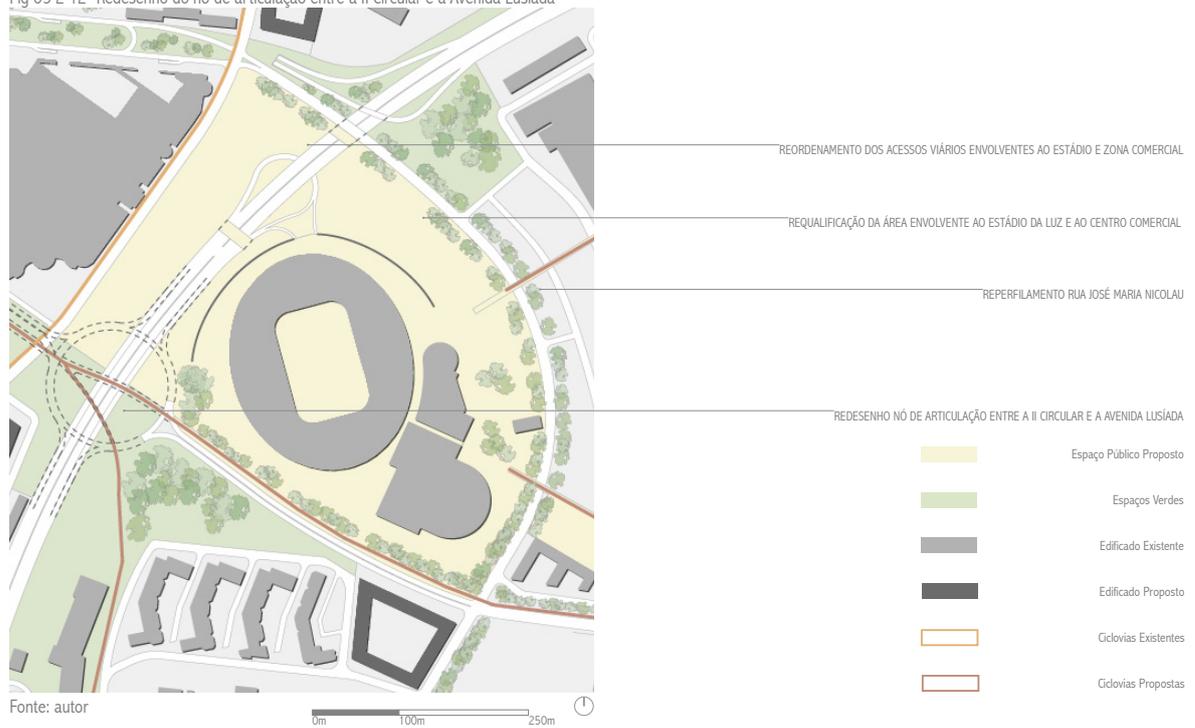
Requalificação da Área Envolvente ao Estádio da Luz e Centro Comercial Colombo

Fig 05 2 11 -Sugestão de Situação Proposta para a Av Lusíada



Fonte: autor

Fig 05 2 12 -Redesenho do nó de articulação entre a Il Circular e a Avenida Lusíada



Fonte: autor

Fig 05 2 13 -Corte Esquemático Troço Avenida Lusíada



Fonte: autor

ESPAÇOS PÚBLICOS E ESPAÇOS VERDES

A Estrutura de Espaços abertos tem um papel determinante no desenvolvimento da proposta apresentada. Pensa-se que o desenho de uma rede bem articulada entre os diversos Espaços Públicos propostos ou existentes, acabou por actuar como principal elemento de agregação, contribuindo deste modo, para o aumento da continuidade urbana pretendida. Através do percurso desenhado pela Avenida Lusíada pretende-se promover a continuidade da Estrutura Verde no sentido Nascente-Poente e a articulação entre diferentes malhas no sentido Norte-Sul, destacando-se os percursos desenhados pela rede de mobilidade suave que articulando diferentes zonas anteriormente desconexas, permitem uma leitura una do território. Defende-se que a Proposta de Intervenção sobre a Estrutura de Espaços Abertos, contribuirá para a coesão urbana, pois permitirá atenuar a degradação da imagem global do território. Destacam-se assim:

- | Revitalização dos Parques da Granja e da Bensaúde, integrando-os na Rede de Espaços Públicos Proposta
- | Requalificação do nó Final/Inicial da Av Lusíada, o qual promove a continuidade da Estrutura Verde, através da articulação do Parque da Granja e do Parque do Palácio dos Condes Carnide
- | Requalificação da área envolvente ao Estádio da Luz e ao centro Comercial. Proposta de Espaço Público que pretende contribuir para uma maior fluidez nos percursos pedonais a valorizar.
- | Proposta de Dinamização de Espaços desqualificados localizados sob a Avenida Lusíada.

Fig 05 2 14 -Fase 1: Espaços Públicos e Espaços Verdes



Fonte: autor, adaptação maps.google.pt

0m 250m 1000m

Espaços Verdes
 Espaço Público Proposto
 Ciclovias Existentes
 Ciclovias Propostas

| Proposta de uma nova Praça de remate Inicial/Final da Av. Lusíada que permita a articulação entre a Estação de Metro, a Cidade Universitária, o Hospital de Santa Maria e o Sistema Pedonal proposto de ligação ao Campo Grande.

| Proposta de transformação da Alameda da Cidade Universitária num Parque Urbano Arborizado.

Fig 05 2 15 -Estrada da Luz_ Sugestão de Proposta de Transformação



Fonte: autor

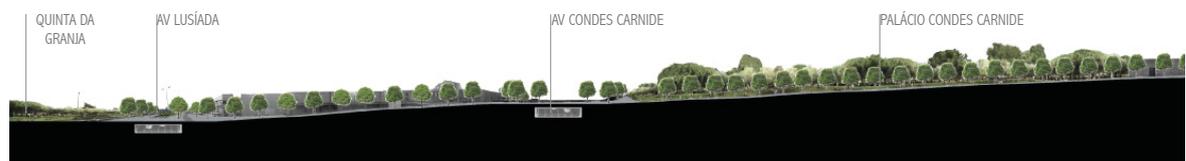
Articulação dos Bairros de Benfica, Pontinha e Carnide

Fig 05 2 16 -Redesenho do nó Final/Inicial Av Lusíada | Reperfilamento Av Condes Carnide



Fonte: autor

Fig 05 2 17 -Corte Transversal_Avenida Lusíada | Avenida dos Condes Carrnide

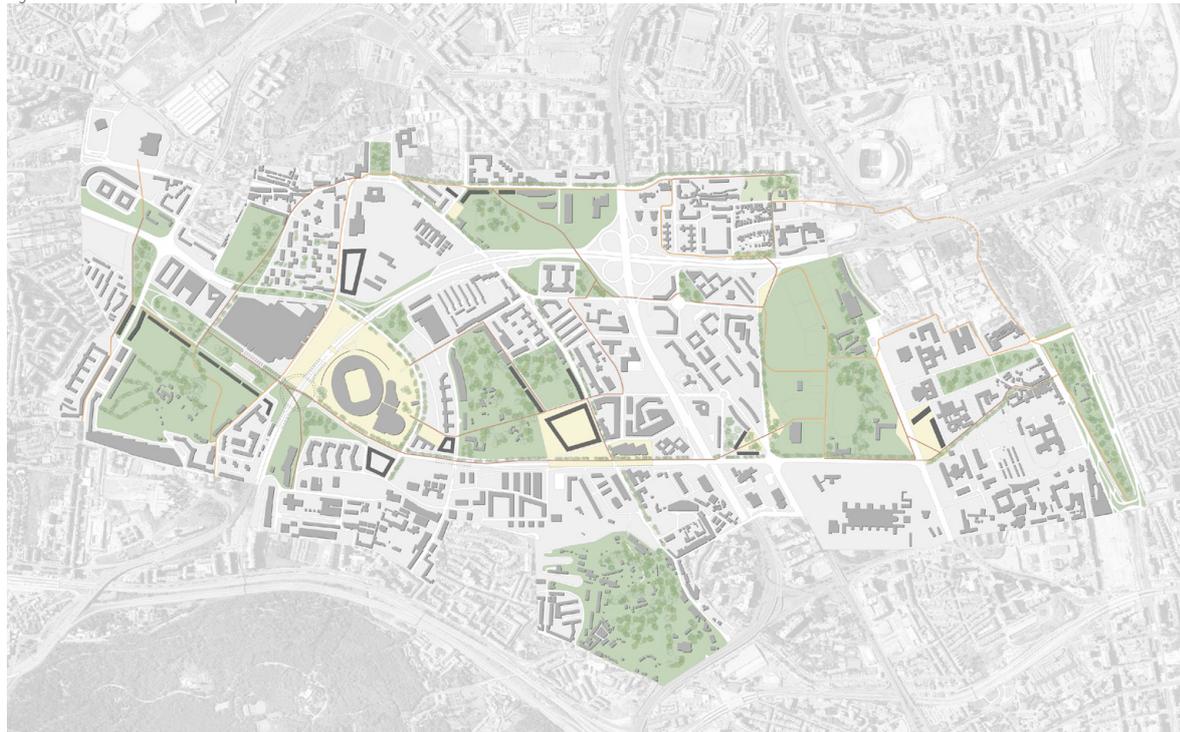


Fonte: autor

PROPOSTA GERAL

Em síntese, a proposta apresentada procura através de uma Estratégia Global promover a continuidade urbana num território visivelmente fragmentado. Elegendo a Av Lusíada como “espinha dorsal”, polarizadora de todo o processo, capaz de promover ligações importantes num território alargado, através da criação de uma Rede Articulada que integra Espaços Públicos, Espaços Verdes, Percursos de Mobilidade Suave, Equipamentos e Artérias Urbanas, procurando desta forma contribuir para a criação de uma paisagem mais urbana.

Fig 05 2 18 -Fase 1: Planta de Proposta Geral



Fonte: autor, adaptação maps.google.pt

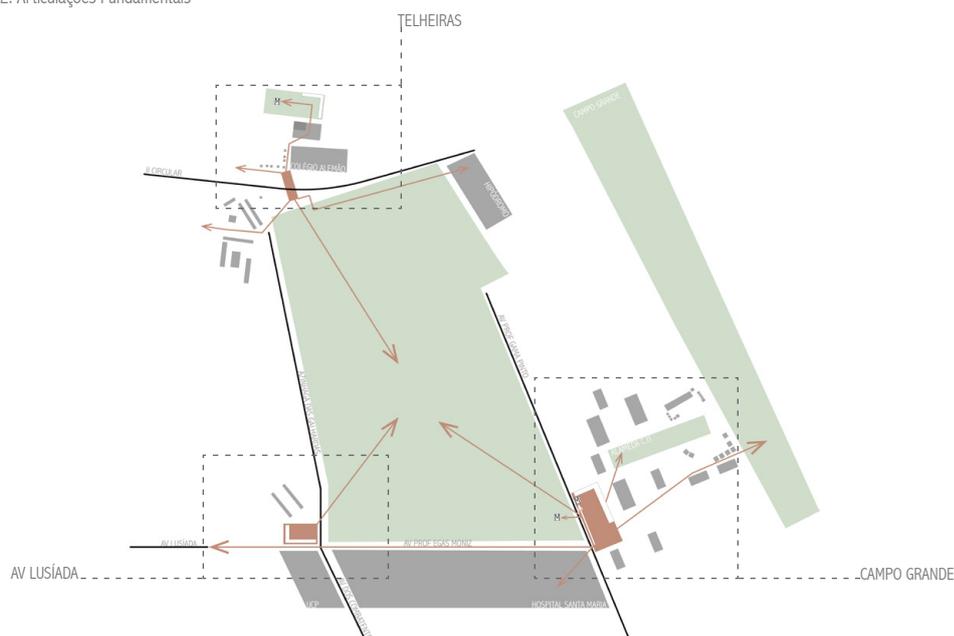


05 3 FASE 2: ESTÁDIO UNIVERSITÁRIO_ ELEMENTO ARTICULADOR DO TERRITÓRIO EM ANÁLISE

A segunda Fase do Plano Urbano passou pela definição de parte da Área de Projecto respeitante à primeira Fase, pretendendo-se com esta aproximação, avançar na estratégia proposta para o território, a partir de soluções mais definidas e detalhadas. Nesta Fase são então definidos, elementos tipológicos fundamentais para o entendimento da forma urbana proposta, como o desenho de Espaços Públicos, Espaços Verdes, Infraestruturas, Edifícios e sua articulação com a envolvente. O subcapítulo que se segue, visa assim caracterizar e fundamentar as decisões tomadas relativamente à Área de Projecto, inserida na Cidade Universitária, Telheiras e Avenida Lusíada.

Assumindo as permissas lançadas, a uma escala mais alargada, a definição da Área de Intervenção numa segunda Fase começou por identificar pontos de interesse, desenvolvendo posteriormente uma estratégia global com o intuito de promover a articulação entre os mesmos. A escolha da Área de Projecto correspondente ao remate final/inicial da Avenida Lusíada, neste caso ao seu limite Nascente, recaiu fundamentalmente sobre a possibilidade de a partir do mesmo, promover importantes ligações urbanas, visando aproximar territórios que se encontram afastados, devido à forte presença de grandes artérias de mobilidade, como é o caso da II Circular e da Avenida Lusíada. Deste modo, destaca-se a posição de centralidade ocupada pelo Estádio Universitário, pois o mesmo acaba por estar envolvido por todo este sistema. Identificaram-se assim, três núcleos de ocupação localizados nos diferentes pontos de extremidade do CDUL: O cruzamento entre a Av Lusíada | Av Prof Egas Moniz, Av dos Combatentes e Azinhaga das Galhardas; a Cidade Universitária ; e por fim Telheiras. Pretende-se assim, promover a continuidade urbana neste território, através da criação de um sistema que permita a articulação das zonas identificadas. Pensa-se que o acto de “coser” esta parte de cidade fragmentada, poderá potenciar consequências positivas a uma maior escala, pois os pontos assinalados estabelecem hoje, ligações urbanas relevantes na cidade.

Fig 05 3 01 -Fase 2: Articulações Fundamentais

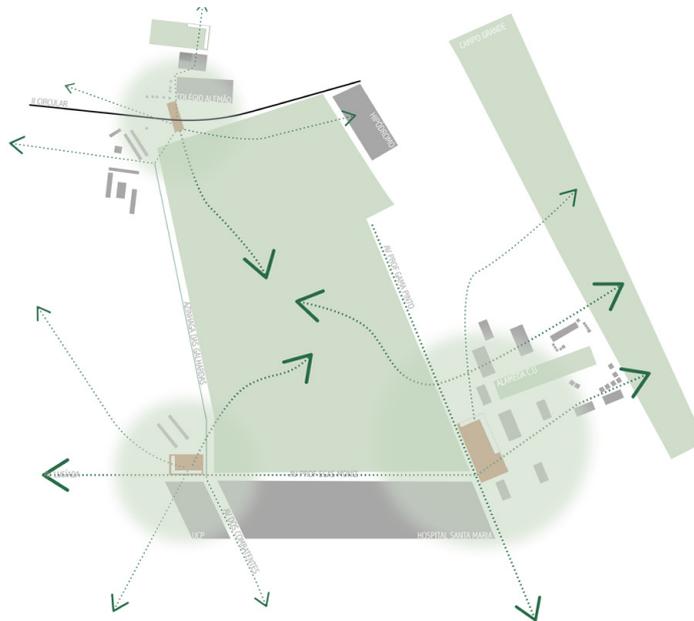


Fonte: autor

CONCEITO

O Estádio Universitário, surge assim como elemento articulador e unificador dos três pontos anteriormente referidos. Este equipamento, é entendido como tendo a capacidade de promover novos elementos de continuidade urbana, propondo-se ainda que a sua estrutura verde funcione como elemento agregador da estrutura ecológica existente, acreditando-se desta forma contribuir para uma leitura mais una do território, nomeadamente entre a Avenida Lusíada, Telheiras, Cidade Universitária e Campo Grande.

Fig 05 3 02 -Fase 2: Conceito



Fonte: autor

Tendo em conta, as considerações estabelecidas à escala metropolitana, a actual área de projecto abrangendo parte dos territórios de Telheiras, Campo Grande e Avenida Lusíada, foi alvo de uma nova análise mais pormenorizada, acerca dos problemas e oportunidades que apresenta. Através de uma rede de percursos pedonais, suportados pela reabilitação ou criação de espaços públicos, pretende-se atenuar a forte presença de grandes artérias mobilidade.

Reconhecendo uma estrutura urbana fortemente consolidada nestes territórios, a estratégia passou por ler “o vazio” existente, nomeadamente a estrutura verde e os espaços públicos, de forma a entender o modo como estes se articulam, procurando assim soluções que contribuam para a sua unificação. Deste modo, elegeram-se os elementos fundamentais a intervir, tendo em conta a posição estratégica que ocupam, de rótula ou charneira. O Plano Urbano, destacou assim uma rede de espaços a redesenhar, ponderando os usos existentes e os que eficazmente poderão responder às necessidades destacadas, perspectivando sempre a sua contribuição para a dinamização dos espaços.

ESTRUTURA EDIFICADA

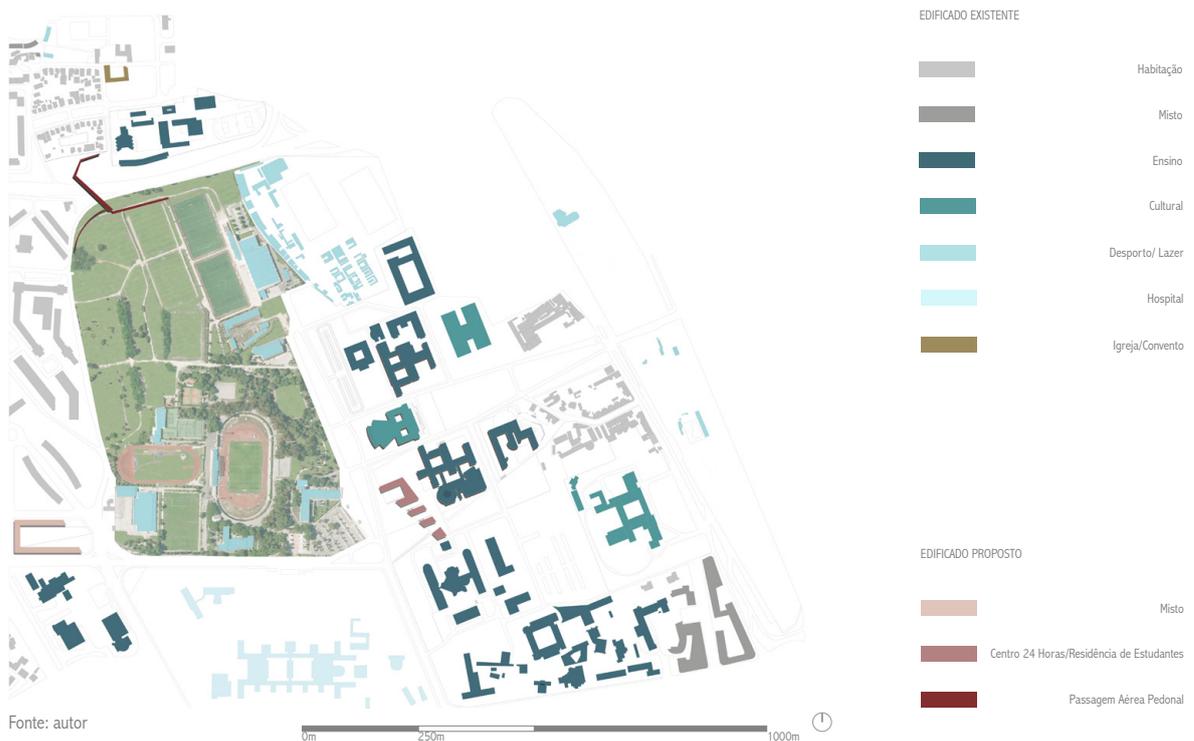
A Estrutura Edificada proposta, encontra-se nos três pontos já referidos que se localizam no limite do Estádio Universitário. Os mesmos integram a rede de Espaços Públicos proposta, e como tal desempenham um papel fundamental, pois contribuem para fortalecer a articulação entre os territórios já referidos.

| No Extremo Poente, propõe-se um edifício que demonstra já uma relação com a Avenida Lusíada e com o Espaço Público sugerido para a mesma. Este propõe uma utilização mista, com comércio e serviços no piso térreo e habitação nos restantes pisos. O espaço público desenhado no interior do volume, pretende criar um ponto de articulação entre o Estádio, a Azinhaga das Galhardas e a Avenida Lusíada.

| No Extremo Norte, a passagem pedonal proposta pretende não só estabelecer a ligação ao Estádio Universitário, como também possibilitar a ligação à Azinhaga das Galhardas. Desta forma, mesmo quando o Equipamento Desportivo se encontra encerrado, é possível o atravessamento entre as duas margens.

| No Extremo Nascente, o edifício proposto, assume-se como edifício rótula, a partir do qual, se geram diferentes ligações. A envolvente pontuada por edifícios marcantes, influenciou o desenho do volume. Assim, pretende-se que o mesmo não se assuma como um grande edifício, mas antes, tente promover uma maior relação com a envolvente, através de uma volumetria interrompida por diferentes pátios. A inclinação sugerida, acentua a ligação pedonal ao Campo Grande. O programa visa responder às necessidades mais urgentes identificadas neste lugar: Residência de Estudantes, Centro 24 Horas acessível a todo o Campus, Estacionamento subterrâneo, Redesenho da saída de Metro da Cidade Universitária.

Fig 05 3 03 -Fase 2: Estrutura Edificada_Existente e Proposta



Fonte: autor

ESTRUTURA VIÁRIA

A proposta de Redesenho da Estrutura Viária pretende clarificar o traçado por vezes confuso, propondo uma estrutura que integre a Rede de Espaços Públicos e os percursos pedonais propostos, através de um desenho que “agarre” os tecidos contíguos. As alterações ao sistema viário foram assim estudadas de forma a contribuir para uma melhoria dos atravessamentos, atenuando a presença do automóvel sentida sem certos pontos.

| Reperfilamento da Azinhaga das Galhardas: propõe-se o alargamento da área de circulação pedonal, partindo da Avenida Lusíada, até ao ponto rótula, onde se propõe uma ciclovia em direcção a Poente, Estrada da Luz; e uma ligação pedonal para Norte, em direcção a Telheiras.

| Reperfilamento da Av. Prof Gama Pinto: propõe-se não só clarificar a circulação automóvel através do redesenho do nó de articulação com a Av. Prof Egas Moniz | Av Lusíada, como também, integrar este sistema, na Estrutura de Espaços Públicos que a envolve. Assim, o desenho das novas placas centrais, eliminam a presença de estacionamento, integrando o novo sistema conjunto de praças, promovendo a expansão da mancha verde do Estádio Universitário à cidade, através da sua arborização. A materialidade desempenha aqui um papel fundamental, pois é através da mesma que se procura alcançar a unidade pretendida.

| Redesenho da Alameda da Cidade Universitária: propõe-se clarificar a circulação existente e contribuir para a qualidade dos atravessamentos. A intenção de arborização da Alameda, pretende fortalecer a intenção de ligação entre as Estruras Verdes Envoltentes, nomeadamente entre o Estádio Universitário e o Jardim do Campo Grande.

Fig 05 3 04 -Fase 2: Estrutura Viária



ESPAÇOS PÚBLICOS E ESPAÇOS VERDES

A estrutura de Espaços Públicos e Espaços Verdes proposta, integrando uma rede de percursos pedonais qualificados é responsável pela continuidade urbana pretendida. Todo este sistema acaba por influenciar a estrutura viária e edificada, devendo as mesmas responder à intenção fundamental do projecto que se apresenta, ou seja, a proposta de aproximação de territórios que estando fisicamente perto, se encontram de certa forma “afastados”.

| A passagem pedonal proposta, pretende promover um atravessamento qualificado, procurando uma forma de “eliminar” a presença da II Circular. A mancha verde desempenha aqui um papel determinante, pois a passagem apresenta uma configuração mais fechada, quando atravessa a grande artéria, a qual se vai desmaterializando à medida que se “funde” com a mancha arborizada de Telheiras ou do Estádio Universitário.

| A partir do ponto Rótula, localizado no encontro entre a Av. Lusíada | Av. Prof Egas Moniz e Av. Prof Egas Moniz, propõe-se um conjunto de novas praças que pretendem promover novas articulações. A Praça da Cidade Universitária, localizada à cota mais alta, remata o extremo Nascente da Av. Lusíada e desenha um novo percurso pedonal até ao Campo Grande; a Praça do Metro da Cidade Universitária, partiu da constatação de que a Faculdade de Direito e a Estação de Metro (zona dos torniquetes) se encontravam à mesma cota, tornando possível o desenho de uma nova saída de maior escala, que melhor se adegue às exigências de um Campus Univeristário; O redesenho da Praça da Aula Magna e as restantes Praças propostas, pretendem conferir um sentido de unidade neste território, aliadas à presença constante da Estrutura Verde.

| Os percursos pedonais propostos ou repensados, sugerem sempre a presença de arborização.

Fig 05 3 05 -Fase 2: Espaços Públicos e Espaços Verdes



PROPOSTA GERAL DO PLANO

Fig 05 3 06 -Fase 2: Planta de Proposta Geral



Fonte: autor, adaptação maps.google.pt

0m 250m 1000m

Espaços Públicos Espaços Verdes Ciclovia

FASE 2.1 : PROPOSTA LOCAL

A seguinte Fase, pretende expor dois dos três pontos identificados anteriormente, localizados nos extremos do Estádio Universitário, através de uma apresentação que demonstre já uma maior definição ao nível das soluções propostas, representando a relação entre os elementos de projecto e a envolvente, nomeadamente, ao nível de acessos, ocupação do solo e configuração adoptada. Nesta Fase, apresentam-se então, o Extremo Norte do Estádio Universitário relativo à passagem pedonal aérea; e o Extremo Nascente, relativo ao ponto rótula localizado na Cidade Universitária.

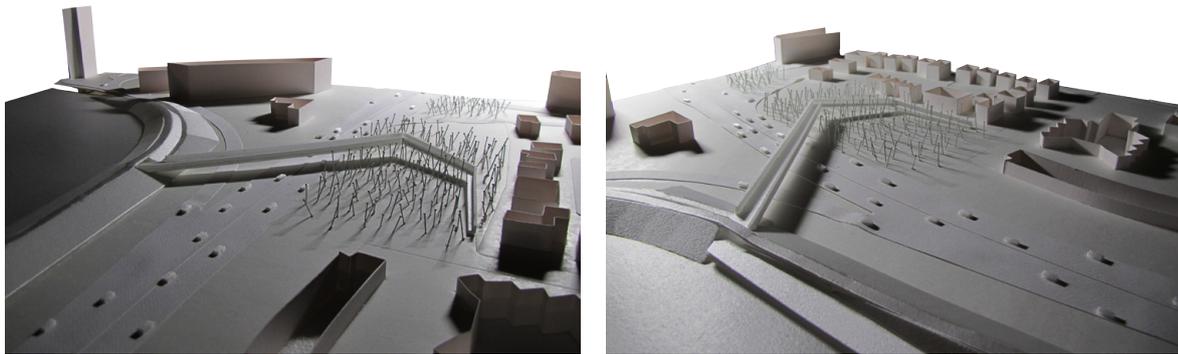
Passagem Aérea_Ligação : Telheiras | Estádio Universitário | Azinhaga das Galhardas

Fig 05 3 07 -Fase 2.1: Planta Passagem Aérea



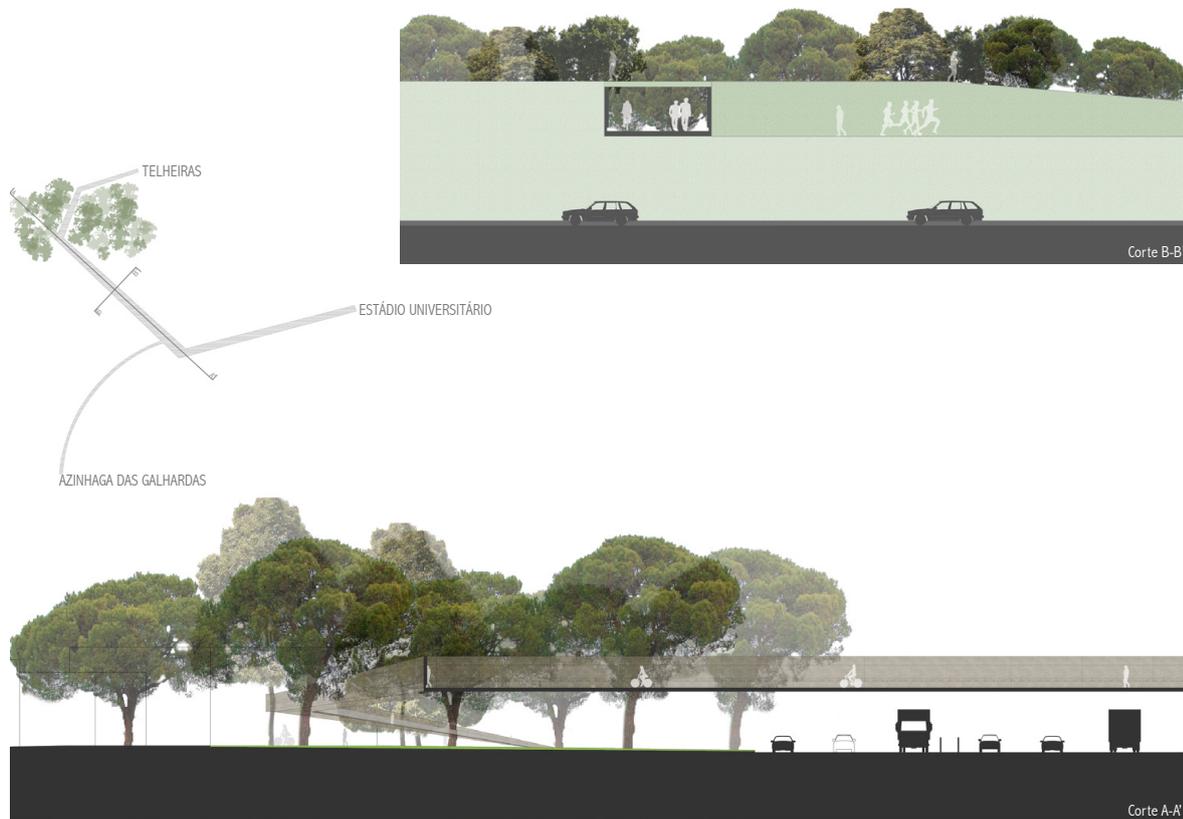
A passagem proposta, partindo de Telheiras através de um sistema de rampas, assume um perfil mais transparente quando em contacto com a mancha arborizada, adoptando posteriormente um perfil mais fechado, no troço em que atravessa a Il Circular, propondo-se paredes laterais com cerca de 2.5 m. A estrutura “rompe” o talude do Estádio Universitário mantendo o percurso pedonal existente no topo do talude. A partir desse ponto, propõe-se duas ligações possíveis, uma em direcção ao Estádio, e outra à Azinhaga das Galhaldas. Tendo como objectivo articular dois espaços verdes, para estrutura em questão foi pensada uma materialidade que de certa forma se funda com a mancha verde.

Fig 05 3 08 -Maquete 1:500_Passagem Aérea



Fonte: autor

Fig 05 3 09 -Passagem Aérea: Cortes AA' | BB'



Fonte: autor

Fig 05 3 10 -Fotomontagem Passagem Aérea_Vista Interior



Fonte: autor

Fig 05 3 11 -Fotomontagem Passagem Aérea_Vista Exterior



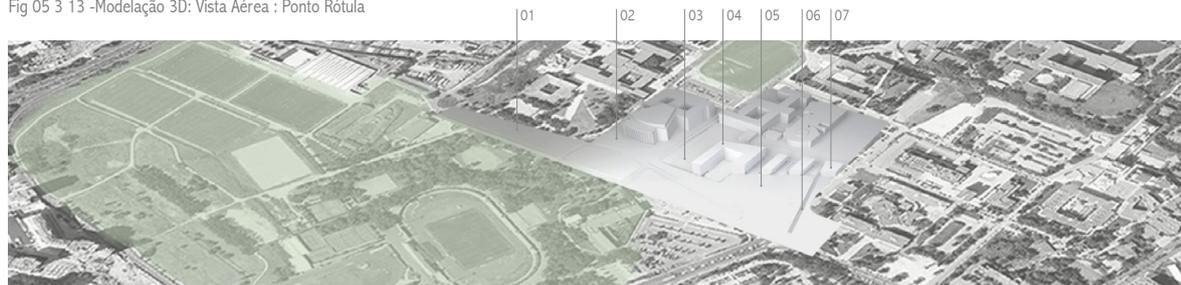
Fonte: autor

Ponto Rótula_Cidade Universitária

Fig 05 3 12 -Planta de Cobertura Ponto Rótula



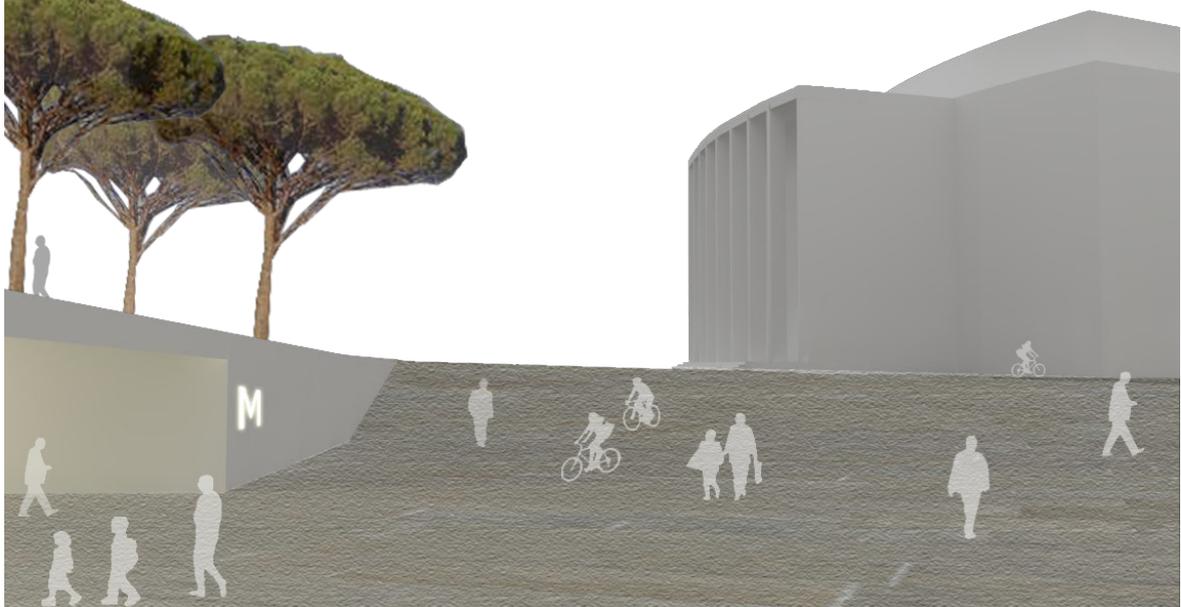
Fig 05 3 13 -Modelação 3D: Vista Aérea : Ponto Rótula



Fonte: autor

A Área em questão apresenta uma grande diferença altimétrica, verificando-se pontualmente, desníveis de cerca de 8 metros. Tendo-se considerado esta zona como um Ponto Rótula, pois permite estabelecer inúmeras ligações importantes, a estratégia para este lugar ao mesmo tempo que procurou “jogar” com a grande diferença de cotas existente, tentou também atenuar desníveis mais acentuados, procurando alcançar uma maior unidade. Após a identificação dos pontos cotados mais importantes, ou seja, os correspondentes à cota de vias, edifícios, saída da Estação de Metro, entre outros, o sistema proposto desenvolveu-se através de sucessivas praças que quebram ou inclinam em determinados pontos, possibilitando uma enorme fluidez de percursos.

Fig 05 3 14 -Fotomontagem Ponto Rótula_Vistas: Praça do Metro



Fonte: autor

Fig 05 3 15 -Planta Ponto Rótula_cota 91.5m



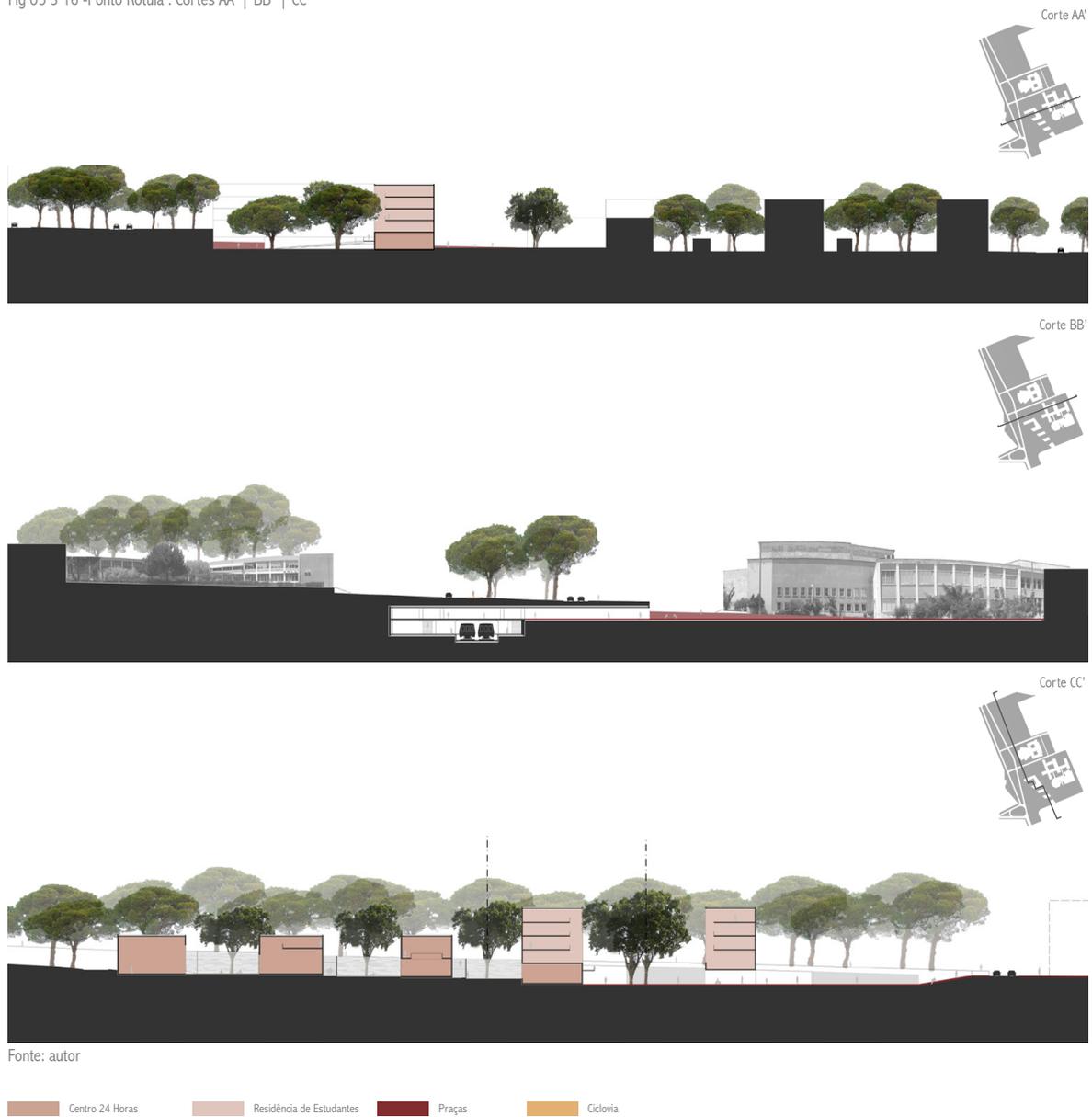
Fonte: autor

0m 50m 150m

LEGENDA PLANTA :

- 01 Praça de Acesso ao Metropolitano_cota 89.5m
- 02 Espaço Reservado à Comércio e Serviços
- 03 Estação de Metropolitano da Cidade Universitária
- 04 Praça_Residência de Estudantes e Centro 24 Horas
- 05 Zona de Estacionamento
- 06 Zonas de Acesso ao Estacionamento
- 07Percurso pedonal de Ligação ao Campo Grande

Fig 05 3 16 -Ponto Rótula : Cortes AA' | BB' | CC'



Fonte: autor

Centro 24 Horas Residência de Estudantes Praças Ciclovia

Fig 05 3 17 -Fotomontagem Ponto Rótula_Vista: Praça da Cidade Universitária | Ligação Pedonal ao Campo Grande



Fonte: autor

Fig 05 3 18 -Fotomontagem Ponto Rótula_Vista: Pateos Centro 24 Horas



Fonte: autor

06 REFLEXÃO CRÍTICA

O território urbano é um elemento que se encontra em constante transformação e com o passar do tempo a sua complexidade tem vindo a aumentar, em grande parte, devido à crescente sobposição de camadas. As intervenções urbanísticas realizadas, têm assim procurado responder às novas exigências da cidade contemporânea, seja através de estratégias para áreas mais alargadas, seja através de planos dirigidos a áreas de menor escala, que incidindo sobre pontos mais concretos, acabam por conseguir maiores resultados. A grande dificuldade, encontra-se então, em resolver situações urbanas à escala metropolitana, pois são evidentes as “linhas de fonteira” que separam determinados núcleos resultantes de diferentes contextos, períodos, intenções, entre outros. A vontade de melhorar a paisagem urbana, deve assim partir de uma estratégia global, na qual agentes económicos, sociológicos, urbanísticos, políticos e mesmo cidadãos deverão intervir, como forma de contribuir para a acção a realizar.

Actuar sobre territórios alargados constitui assim, um enorme desafio, pois os mesmos apresentam uma multiplicidade de situações. Perceber quais os pontos fundamentais a actuar, é talvez a maior dificuldade para quem desenvolve um Plano Urbano a uma larga escala. Pois, identificando e actuando sobre os pontos críticos do território, ou seja, os responsáveis pelas grandes discontinuidades urbanas poder-se-á observar, uma acção de contágio à sua envolvente.

A Área respeitante ao Plano Urbano desenvolvido tendo partido de uma escala mais alargada, é caracterizada por uma enorme heterogeneidade, acabando por promover inúmeras situações urbanas. Desta forma, ao longo do desenvolvimento do trabalho de Projecto Final, de um modo geral, destacam-se os principais obstáculos na necessidade de ler e analisar uma multiplicidade de factores e questões, assim como, na constante alternância entre diferentes escalas de intervenção, desafios que naturalmente acompanham a realização de um Plano Urbano.

DESAFIO

De um modo mais particular, poder-se-á eleger como principal dificuldade e desafio, o facto de o Projecto Urbano da Cidade Universitária ter operado fundamentalmente sobre o desenho de Espaços Abertos, ou seja sobre a capacidade de reorganização do vazio existente. Sendo o “vazio” um elemento que remete para uma certa indefinição, torna-se por vezes mais difícil operar sobre o mesmo.

INTERESSE SUGERIDO POR ESTE TIPO DE INTERVENÇÕES

O facto do projecto ter incidido em grande parte sobre elementos já existentes, procurando identificar quais os pontos onde se concentram as maiores discontinuidades, cosendo e regenerando partes fragmentadas da cidade, permitiu reflectir e perceber que existem diferentes tipos de transformação, e que por vezes através de processos mais económicos, poderão ser alcançados os objectivos pretendidos. Reconhecer no território Urbano infraestruturas existentes capazes de promover a continuidade, através de pequenos gestos, como o redesenho de um espaço público, o reperfilamento de determinadas vias, ou a definição de uma rede mais capilar, pedonal, poderá oferecer ganhos muito positivos à cidade.

07 BIBLIOGRAFIA

LIVROS

BARREIROS, Maria Helena - *Conhecer Pensar Fazer Cidade*. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa, 2001

BORJA, Jordi; MUXI, Zaida - *El Espacio Público. Ciudad y Ciudadanía*. Barcelona: Electa, 2004

FRANÇA, José Augusto - *Lisboa: Urbanismo e Arquitectura*. 5ª Edição. Lisboa: Livros Horizonte, 2005

FERNÁNDEZ-PER, Aurora; ARPA, Javier - *The Public Chance. Nuevos paisajes urbanos- New urban landscapes*. Victoria-Gasteiz: a+t, 2008

FERREIRA, Victor Matias - *Fascínio da Cidade*. Lisboa: Ler Devagar, 2004

HENRIQUES DA SILVA, Helena - *Lisboa de Frederico Ressano Garcia 1874-1909*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, Abril/Maio 1989

JELICOE, Geoffrey e Susan - *Landscape of Man*. Londres: Thames and Hudson, 1987

SALGADO, Manuel; LOURENÇO, Nuno - *Atlas Urbanístico de Lisboa*. 1ª Edição. Lisboa: Argumentum, Novembro 2006

TEXTOS E ARTIGOS

BANDEIRA, Pedro J. M; PORTAS, Nuno - "Paisagens Urbanas: Entrevista a Nuno Portas" *IN SI^(s)TU*, nº3. Lisboa: Janeiro 2002, p.13

BORJA, Jordi; MUXI, Zaida - "Fazer cidade na cidade actual. Centros e espaços públicos como oportunidades". *Espaço público e Interdisciplinaridade*. Lisboa: Centro Português do Design, 2000, pp. 78-89

DOMINGUES, Álvaro - "O urbano enquanto território de relação". *Revista Dédalo*, nº2. Março/Abril 2007, pp. 5-11

GEORGE, Pedro - "Desenvolvimento e Desenho na Zona de Benfica". *Boletim Lisboa Urbanismo*, nº3, 1999

KAHN, Louis I. - "La calle" *Revista Perspecta*, nº 4. 1957

MENDES PAULA, Rui - “Lisboa: a Cidade Universitária”. *Revista Arquitectura*, nº 104. Lisboa: Julho/Agosto 1968, pp.142-143

PITA, Augusto - “Telheiras Epul: uma perspectiva da sua gestão” . *Revista Arquitectura*, nº 137.Lisboa: Julho/Agosto 1980, pp.42-68

S. A. VIEIRA - “Cidade Universitária de Lisboa”. *Revista Binário : Arquitectura, Construção, Equipamento*, nº49. Lisboa: Outubro 1962, pp.662-685

SILVA NUNES, Fernando - “Ordenamento do Território, Sistemas de Transportes e Mobilidade Urbana”. *Manual de Metodologia e Boas Práticas para a Elaboração de um Plano de Mobilidade Sustentável*. Moita: Março 2008, p.69

SÍTIOS NA INTERNET

maps.google.pt

bing.com/maps

arquivomunicipal.cm-lisboa.pt

ulisses.cm-lisboa.pt

pdm.cm-lisboa.pt

lisboaciclavel.cm-lisboa.pt

www.monumentos.pt

lxi.cm-lisboa.pt

www.jf-sdomingosbenfica.pt

www.jf-benfica.pt/

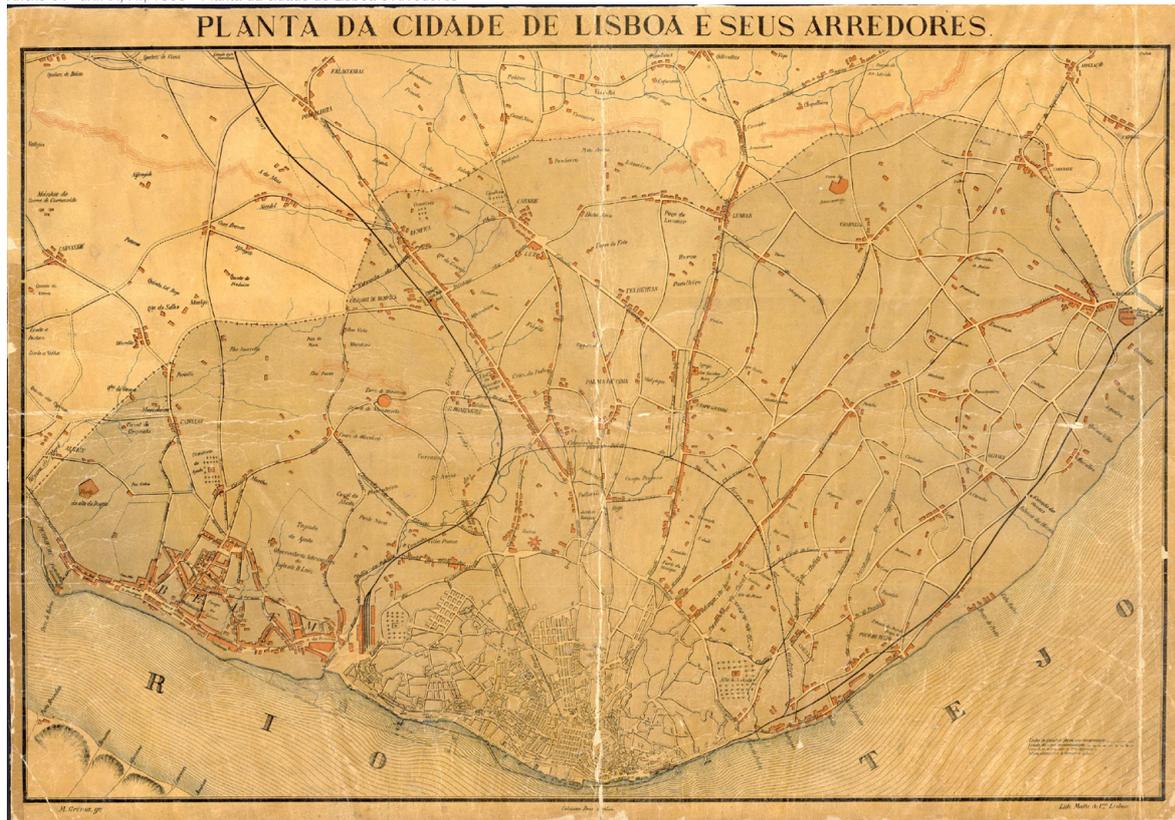
www.estudoprevio.net/artigos/12/bruno-ferreira-.-optimist-suburbia

www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=600995&page=3

08 ANEXOS

I CARTOGRAFIA

Anexo 01 -GRIMA, M., 1885 - Planta da cidade de Lisboa e Arredores

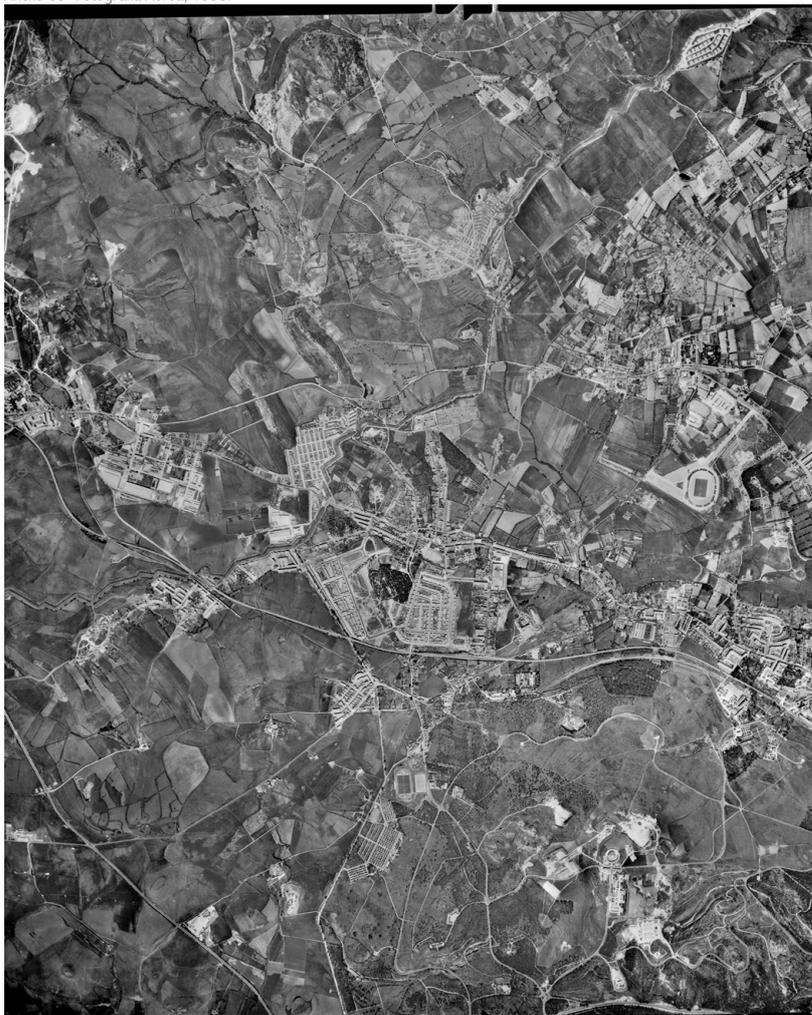


Anexo 02 - PINTO, Júlio António Vieira da Silva, 1904-1911 - Planta topográfica de Lisboa. Aproximação Área de Estudo



Fonte: AML

Anexo 03 - Fotografia Aérea, 1958.



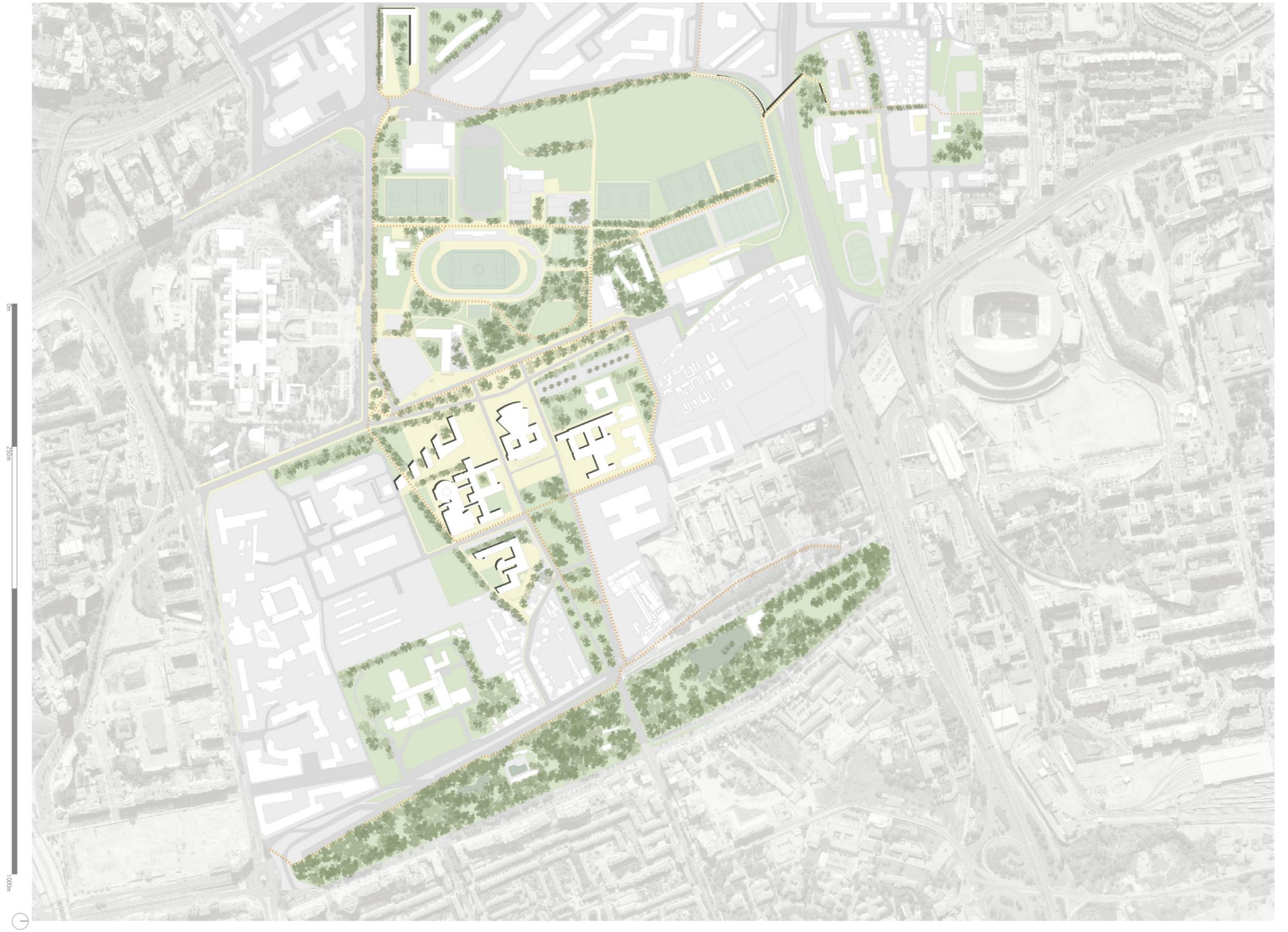
Fonte: Instituto Geográfico do Exército

Anexo 04 - Ortofotomapa actual



Fonte: autor, adaptação www.bing.com/maps/

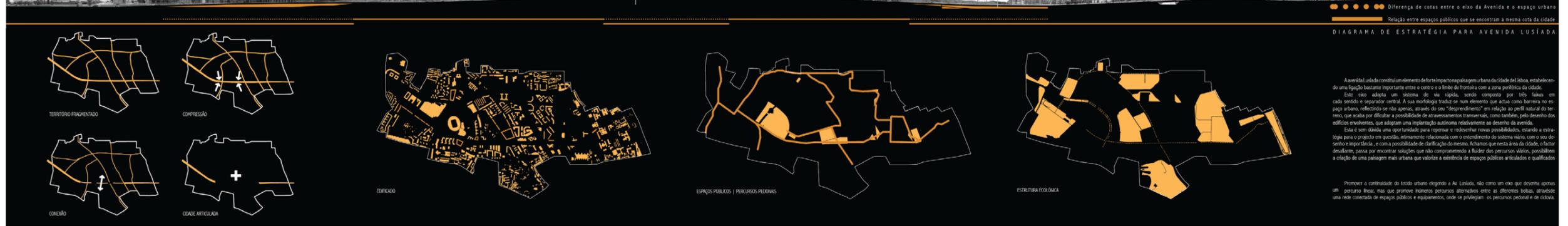
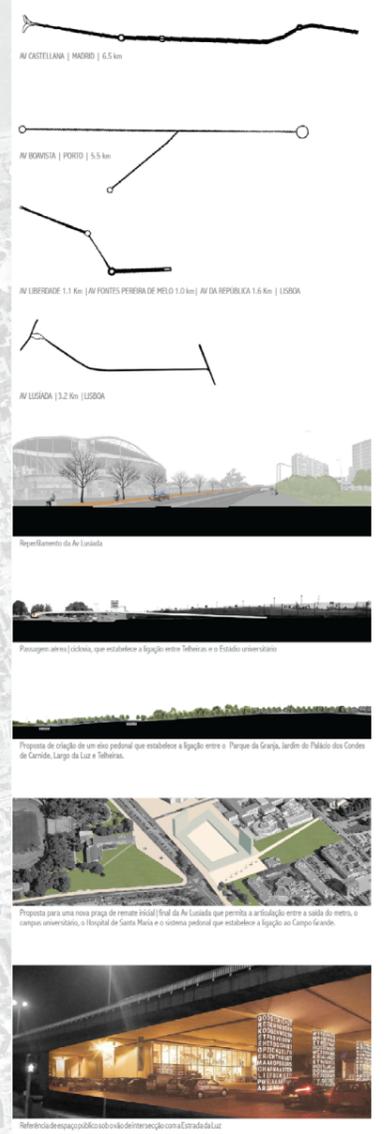
II ELEMENTOS ADICIONAIS DE PROJECTO



REQUALIFICAÇÃO DA COROA NORTE-POENTE

ESTRATÉGIA DE INTERVENÇÃO

Pontuais intervenções estratégicas, podem ajudar a criar uma nova energia e cenário desejado na cidade. "Acupuntura urbana": revitalizar uma parte "doente" ou desgastada da cidade, através de um simples toque num determinado ponto estratégico. Assim como numa intervenção cirúrgica, esta abordagem prevê reacções positivas em cadeia, ajudando a melhorar todo o sistema.



A Avenida Lusitana constitui um elemento de forte importância para a estrutura da cidade de Lisboa, estabelecendo uma ligação bastante importante entre o centro e o limite de fronteira com a zona periférica da cidade. Este eixo adapta um sistema de via rápida, sendo composto por três faixas em cada sentido e separador central. A sua morfologia traduz-se num elemento que atua como barreira no espaço urbano, refletido no não aproveitamento da sua "desenvolvimento" em relação ao perfil natural do terreno, que acaba por dificultar a possibilidade de atravessamentos transversais, como também, pelo desenho dos edifícios envolventes, que adotam uma implantação autónoma relativamente ao desenho da avenida.

Esta é sem dúvida uma oportunidade para reorganizar e melhorar novas possibilidades, criando e estruturando para o projeto em questão, intervenções relacionadas com o melhoramento do sistema viário, como o novo desenho e implantação, e com a possibilidade de clarificação do mesmo. Através da intervenção na cidade, o factor decisivo para encontrar soluções que não comprometam a qualidade dos percursos viários, possibilitando a criação de uma paisagem mais urbana que valorize a existência de espaços públicos articulados e qualificados.

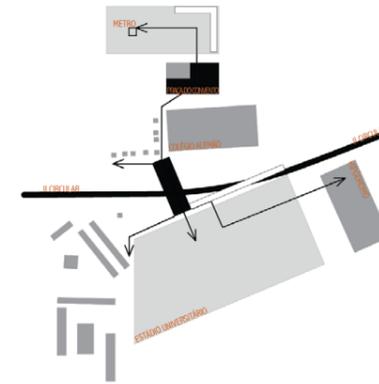
Promover a continuidade do tecido urbano exigindo à Av. Lusitana, não como um eixo que desce apenas um percurso linear, mas que promova múltiplos percursos alternativos entre as diferentes bacias, através de uma rede conectada de espaços públicos e equipamentos, onde se privilegiam os percursos pedonal e de bicicleta.

REQUALIFICAÇÃO DA COROA NORTE POENTE | LIGAÇÃO ENTRE TELHEIRAS | CIDADE UNIVERSITÁRIA E CAMPO GRANDE

ESTRATÉGIA DE INTERVENÇÃO



PRAÇA DO ESTÁDIO UNIVERSITÁRIO



PRAÇA AÉREA SOBRE A SEGUNDA CIRCULAR | Espaço que funciona como elemento articulador entre: Metro de Telheiras, Colégio Alemão, Estádio universitário, Azinhaga das Galhardas e Centro Hípico.

PROGRAMA | Equipamento: localizado na cota alta do estádio universitário, este nasce do percurso que parte do hipódromo: proposta de espaços de restauração

HABITAÇÃO | parque de Telheiras onde se encontra a estação de metro: proposta de área edificável que remate o parque.

REDESENHO | Espaço envolvente ao Convento e Igreja de Ns da Porta do Céu: proposta de uma nova praça que enquadre os novos percursos de mobilidade suave.

PRAÇA | Espaço que funciona como elemento articulador entre: Cidade universitária, estádio universitário, Hospital de Santa Maria, Campo Grande e metro.

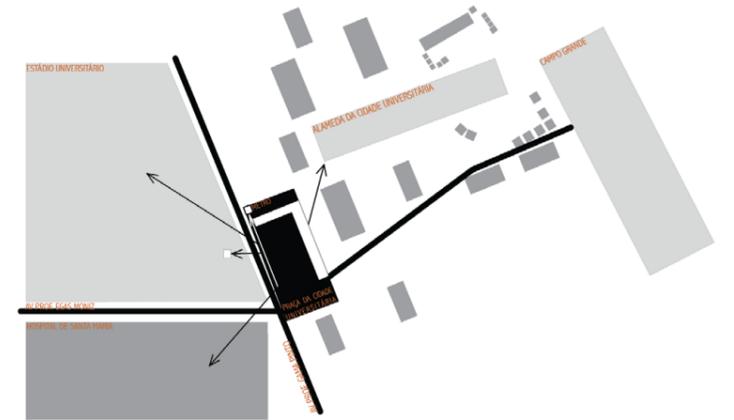
PROGRAMA | Equipamento Espaço 24 horas de acesso a todas as universidades: biblioteca, salas de leitura e de estudo, cafetarias, entre outros serviços.

Estacionamento: aproveitamento do espaço sob a praça.

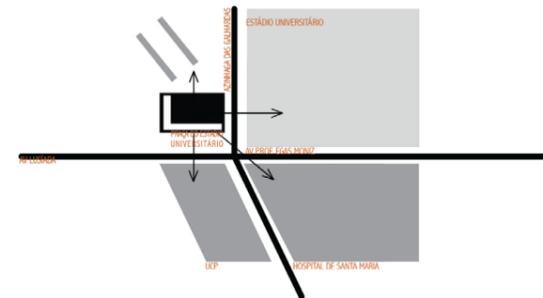
REPERFILAMENTO | Av Prof.Gama Pinto: reorganização do estacionamento e do espaço público.

REDESENHO | Alameda da cidade universitária proposta de um parque urbano.

PRAÇA DA CIDADE UNIVERSITÁRIA



PRAÇA DOS COMBATENTES



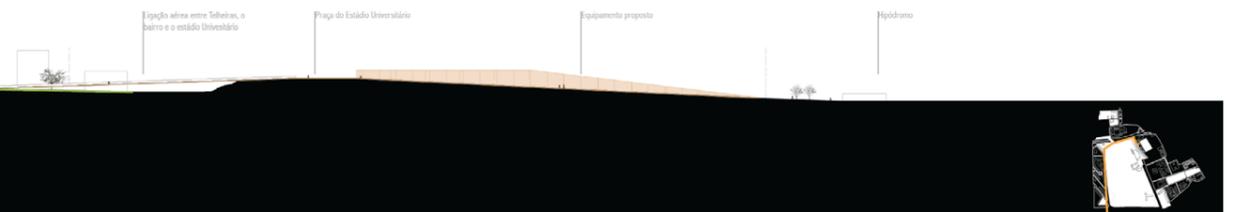
PRAÇA | Espaço que funciona como elemento articulador entre diversos equipamentos: Universidade Católica, Estádio universitário e Hospital de Santa Maria.

PROGRAMA | área edificável que limita o espaço público: Espaços de restauração em contacto com a praça, edifícios de escritórios.

METRO | Estudar a possibilidade de uma eventual estação de metro para a praça.

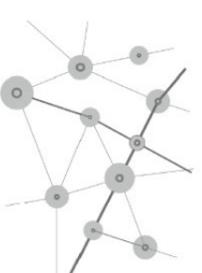
REPERFILAMENTO | Azinhaga das Galhardas Praça | rótula que marca a transição entre dois percursos de carácter distinto, privilegiando os percursos de mobilidade suave para a antiga Azinhaga.

REPERFILAMENTO | da Av Lusitana e Av Prof. Egas Moniz: proposta de um perfil mais urbano que evidencie a relação entre os novos espaços propostos.





A Avenida Lusitã constitui um elemento de forte impacto na paisagem urbana da cidade de Lisboa, estabelecendo importantes ligações, não só entre o centro e o limite de fronteira da zona periférica da cidade, como também, ligações transversais relevantes. Ao longo do 1º semestre a estratégia de grupo passou então pelo entendimento, análise e proposta de requalificação desta espinha dorsal, e de todos os espaços que directa ou indirectamente se interligavam num mesmo percurso. A área que escolhi analisar a nível individual representa o remate final da espinha dorsal que é a Avenida Lusitã



CONCEITO "Pontuais intervenções estratégicas podem criar uma nova energia e ajudar ao cenário desejado. Acupuntura Urbana: realizar uma parte "doente" ou "desgastada" da cidade através de um simples toque num ponto-chave. Assim como em medicina, esta intervenção vai provocar reacções positivas em cadeia, ajudando a curar e a melhorar todo o sistema."



ESTRUTURA VERDE E ESPAÇO PÚBLICO

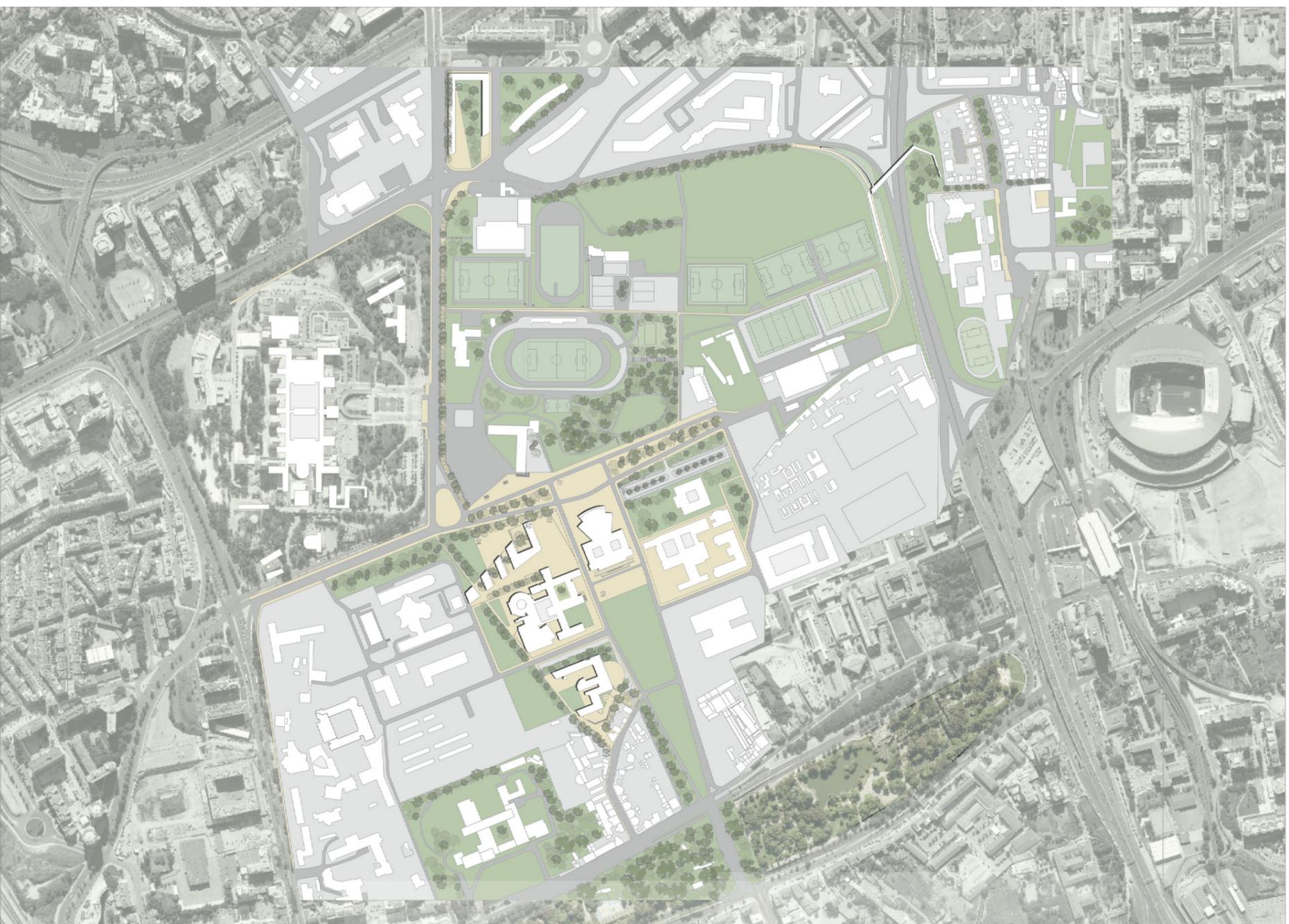


EDIFICADO



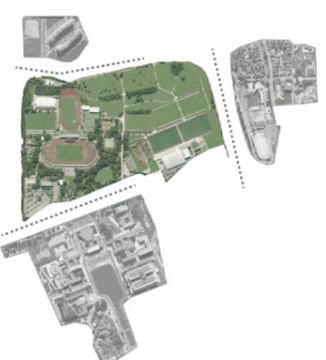
ESTRUTURA VIÁRIA

PLANO GERAL



① Escala 1/2500

Conceito



Território fragmentado
Pontos estratégicos localizados no limite periférico do estdio universitário



Expansão do verde do estdio universitário como elemento unificador dos 3 pontos isolados. O estdio universitário atua como ponte de articulação entre Telheiras, Cidade Universitária, Av. Lusitã e Campo Grande

Legenda

- 01 Reaparelhamento da Avenida Gama Pinto
- 02 Centro 24 horas e residências de estudantes
- 03 Praça de acesso ao Metropolitano
- 04 Praça da cidade universitária | estacionamento subterrâneo
- 05 Proposta de redesenho da Praça da Alta Magra
- 06 Proposta de estacionamento exterior aborçozado
- 07 Ligação entre Telheiras, Estádio universitário e Alameda das Culturas
- 08 Proposta de edificação e área aborçozada como elemento de remate entre a Av Lusitã e a Av dos combentes
- 09 Percursos pedonais de articulação ao Campo Grande



ESTÁDIO UNIVERSITÁRIO | CIDADE UNIVERSITÁRIA

Praça da cidade universitária

03/05



- Legenda**
- 01 Reperfilamento da Avenida Gama Pinto
 - 02 Centro 24 horas e residência de estudantes
 - 03 Praça do centro 24 horas, ligação ao metro e estacionamento | cota 89,5m
 - 04 Praça de acesso ao Metropolitano cota 89,5m
 - 05 Praça da cidade universitária | cota 98,0m-95,0m
 - 06 Relevo da Praça da Aula Magna | 91,0m-88,0m
 - 07 Proposta de estacionamento exterior arborizado
 - 08 Percursos pedonais de articulação ao Campo Grande

Escala 1/750



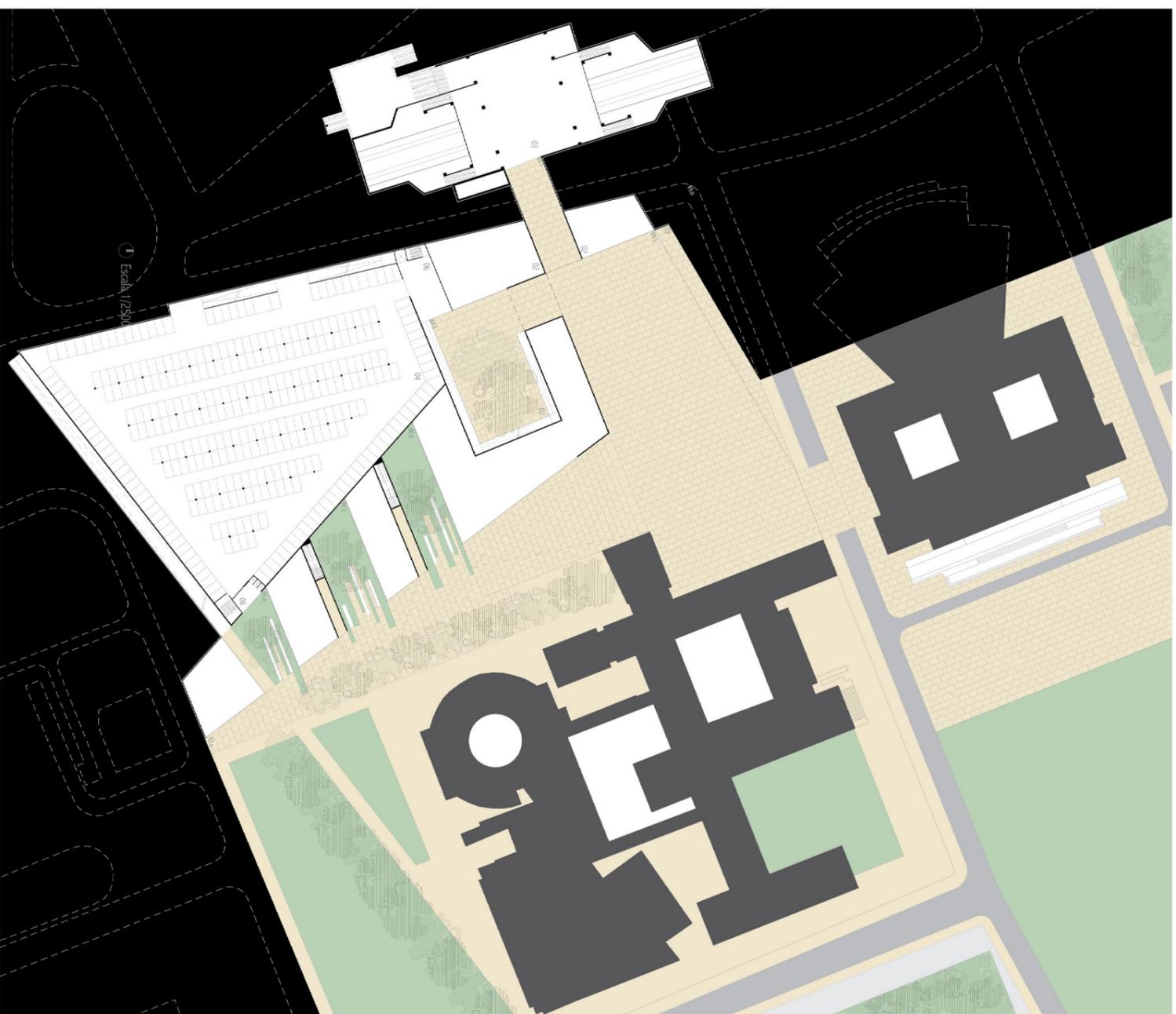
A proposta para este lugar, mais do que um programa específico, procurou dar resposta ao território urbano em que se insere. A Praça da cidade universitária, assume-se como rólula urbana, a partir da qual se geram ligações bastante importantes, não só a nível viário como também a nível pedonal. O programa proposto procura dar resposta às necessidades do campus universitário, como tal, o programa proposto é de carácter público, um centro 24 horas, com salas de biblioteca, salas de estudo etc.. Um estacionamento subterrâneo, e uma praça de ligação à estação de metro



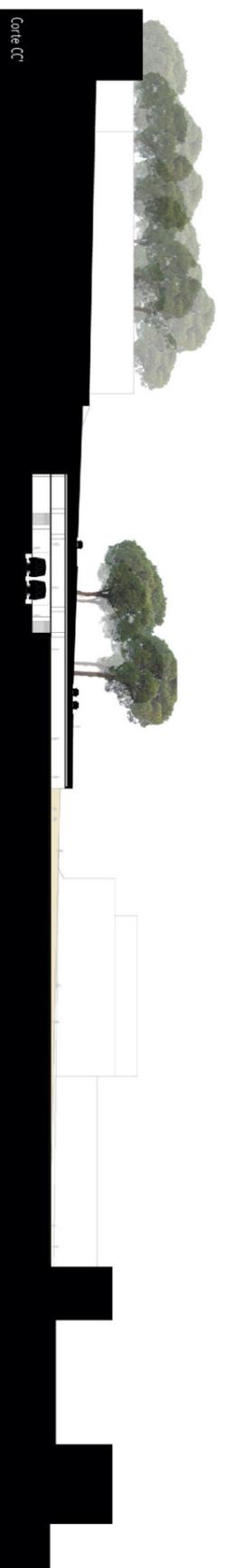
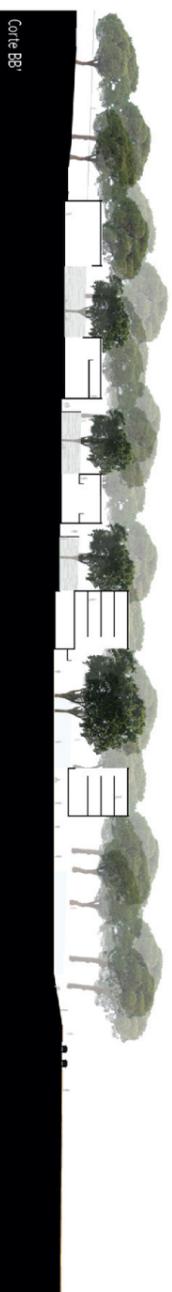
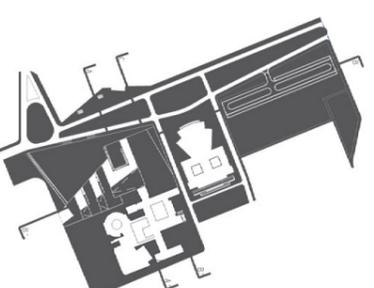
- 01 Reperfilamento da Avenida Gama Pinto
- 02 Relevo da Praça da Aula Magna | 91,0m-88,0m
- 03 Praça de acesso ao Metropolitano cota 89,5m
- 04 Centro 24 horas e residência de estudantes
- 05 Praça da cidade universitária | cota 98,0m-95,0m
- 06 Percursos pedonais de articulação ao Campo Grande
- 07 Centro 24horas



Praça da cidade universitária



- Legenda_
- 01 Praça do metropolitano
 - 02 Espaço comercial
 - 03 Estação de Metropolitano da Cidade universitária
 - 05 Estacionamento
 - 06 Acessos
 - 07 Praça do centro 24 horas



Passagem aérea | ligação entre Telheiras Estádio universitário e Azinhaga das Galhardas



Escala 1/2500



A proximidade física entre Telheiras e o Campo Grande é evidente, ao estado esta é interrompida pela presença da 2ª Circular. A ligação aérea proposta procura criar um novo eixo de ligação entre os dois núcleos, permitindo a circulação direta entre os dois locais. O elemento que estabelece esta ligação é o estádio universitário, que através da sua torre central, verte-se agora no território vizinho. Esta ligação permite ainda a ligação à Azinha das Galhardas, possibilitando o seu aproveitamento mesmo quando o estádio ocorre.

