

(DES)CONTINUIDADE DAS CIDADES
DA INFRAESTRUTURA BARREIRA
À
INFRAESTRUTURA DE ARTICULAÇÃO

ANA LÚCIA PEREIRA
DA I UAL - UNIVERSIDADE AUTÓNOMA DE LISBOA
MESTRADO EM ARQUITECTURA

INÊS LOBO
JOÃO VAZ
JOAQUIM MORENO



Julho 2014

Texto segundo o novo acordo ortográfico

AGRADECIMENTOS

Arquitecta Inês Lobo

Arquitecto João Vaz

Arquitecto Joaquim Moreno

RESUMO

Esta dissertação pretende abordar o tema da (des)continuidade das cidades dos nossos dias provocada pela implantação arbitrária de infraestruturas viárias e férreas ao longo dos tempos no território e perceber de que maneira estas são responsáveis pela disseminação neste, tanto de zonas expectantes como de pessoas, que embora habitem fora dos antigos centros todos os dias acorrem a eles para trabalhar, para realizar atividades de lazer, ou seja usufruir do que falta nas zonas periféricas.

Compreender a ambiguidade das infraestruturas que tornaram a sociedade dependente da máquina para se locomover em cidades onde tudo fica longe de tudo devido às barreiras que estas geram e que vão cortando relações entre partes e dificultando a mobilidade do indivíduo como peão é a base.

É, por isso, fulcral perceber toda esta dinâmica que existe entre cidade versus infraestruturas e o papel destas no desenvolvimento de tudo e qual a sua causa/efeito na sociedade que as habita e as percorre todos os dias, tornando-se essencial para isso, compreender e falar sobre o pensamento de alguns arquitetos dos anos 60, que recaiu sobre super infraestruturas que serviam de operadores urbanos possibilitando a continuidade do tecido urbano, transformando lugares, resolvendo impasses ou seja sendo os pontos de vida coletiva, uma referência na cidade.

Perceber como toda esta herança é aplicada, num momento, novamente, de mudança em que a sociedade se depara com esta malha de infraestruturas que saem do casco antigo criando esta descontinuidade, e anseia por estratégias que possibilitem a formação da verdadeira cidade, ou seja anseia por estruturas que serão capazes de gerar uma matriz de continuidade e fluidez entre todos os pontos, sem criar mais barreiras, mas sim a cidade para todos, onde todas as atividades conseguem acontecer ao mesmo tempo, é o que aqui se propõem analisar.

Palavras-chave:
infraestruturas; descontinuidade; barreiras; continuidade

ABSTRACT

The present thesis aims to discuss the (dis)continuity of cities, in our days, caused by the arbitrary deployment of roads and rail-roads among the time, and realize how they are responsible for spreading the territory, in both expectant and people areas, which, even though live outside the historical centers, call upon them when it comes to work, leisure or any other activity that lacks in the outlying areas.

The main goal is to understand the ambiguity of infrastructures that generated a total dependence from machines when it comes to circulation, in cities where everything is distant due to the creation of urban barriers that separates themselves and interfere with the pedestrian march.

Therefore, it is crucial to realize this whole dynamic between city versus infrastructures and their main role in the development of the subject as well as their causes and effects in a society that inhabits and travels among them every day. Making essential for that, the understanding and analysis of the thoughts of some architects from the 60's, which fell upon the gigantic infrastructures that became the urban operators, enabling the continuity of the urban tissue, as well as transforming places and resolving impasses, in other words, the collective life spots become a reference in the city.

Understand how all this inheritance is applied, at a time of changes in a society which is facing this mesh infrastructure that begins in the old city area, creating this discontinuity, and looking forward to new strategies that will allow the construction of the real city, structures that will be able to generate an array of continuity and fluidity between all points, putting aside the creation of more barriers in favor of a city for everyone, where all activities can happen at the same time, this is the propose of this analysis.

Keyword:

infrastructures; discontinuity; barriers; continuity

012 Introdução

014 Infraestruturas

016 O que são

018 Consequências do seu uso na evolução da cidade

022 Utopias dos anos 60

024 O porquê do seu aparecimento

027 Smithson's; Yona Friedman; Aldo Van Eyck

028 Arquitecturas de Papel

030 Repensar as Infraestruturas

033 Central Artery

034 Watery Voids

036 Lisboa

038 Evolução da cidade

046 Bairro S. Domingos de Benfica

052 Relação Lisboa Monsanto

060 Relação Monsanto S. Domingos de Benfica

066 Problema

ÍNDICE

072 Resolução

074 Infraestruturas de articulação

078 Estratégia geral

080 Novo percurso

082 Plataforma multifuncional

084 Cortes

092 Plantas

100 Axonometria

102 Corte Construtivo

104 Considerações finais

106 Possibilidades de expansão a longo prazo

108 Possibilidade de continuação da ocupação do interior dos quarteirões

110 Monsanto conectado

112 Bibliografia

01 Monsanto I © Ana Lúcia

02 Broken Barriers Art Print I © Elugenia Loli in <http://society6.com/artist/EugeniaLoli>

03 Golden Lane system I © Alison and Peter Smiths in <http://relationalthought.wordpress.com/2012/08/05/1206/>

04 Nó de auto-estradas Los Angeles I © autor desconhecido in <http://de.wallpaperwiki.org/los-angeles-highway-interchange/>

05 Auto-estradas Los Angeles I © Jair Prandi in <http://cidadeseinfotos.blogspot.pt/2012/04/fotos-de-los-angeles-eua.html>

06 Auto-estradas de Portugal I © geofotografia in <http://www.geofotografia.pt>

07 Vista aerea da A7/ IC5 I © Luís Ferreira Alves in J.A. - Jornal Arquitetos, Lisboa , Ordem dos Arquitetos, nº 225 - “Infra-estrutura”, Outubro - Dezembro 2006

08 Infraestruturas viárias I © arquivo brisa in J.A. - Jornal Arquitetos, Lisboa , Ordem dos Arquitetos, nº 225 - “Infra-estrutura”, Outubro - Dezembro 2006

09 Charlies Chaplin no filme Modern Times in http://ofilmequeviontem.blogspot.pt/2011/02/tempos-modernos-charlie-chaplin-e-os_02.html

10 The City as na Egg I © Cedric Price in <http://bigthink.com/strange-maps/534-the-eggs-of-price-an-ovo-urban-analogy>

11 Physics of Entrapment I © Eugenia Loli in http://society6.com/product/Physics-of-Entrapment_Print#1=45

12 Plano Voisin - Paris I © Le Corbusier in <http://www.preceden.com/timelines/70350-untitled-timeline>

13 Esquema de sectorização I © Ana Lúcia

14 Engarrafamento para entrar na cidade I © autor desconhecido in <http://>

www.noti.in/2013/11/100-fotografias-increibiles-que-debes-ver-antes-de-morrir.html

15 Judge Harry auto-estrada California I © autor desconhecido in <http://www.businessinsider.com/craziest-intersections-in-the-world-2011-3?op=1>

16 No Stop City I © Archizoom e Gilberto Correti in <http://relationalthought.wordpress.com/2012/01/18/104/>

17 Utopias de novos carros in <http://www.paleofuture.com/blog/2010/12/9/driverless-car-of-the-future-1957.html>

18 Just what is it that makes today's homes so different so appealing? I © Richard Hamilton in <http://www.thewhitealbumproject.com/design/sleeve-notes/>

19 Detalhe - New Babylon Nord I © Constant Nieuwenhuys in <http://relationalthought.wordpress.com/2012/03/03/810/>

20 Tuned Suburb: Oasis I © Ron Herron in http://haasnootstudio.blogspot.pt/2011_02_01_archive.html

21 Parques infantis I © Aldo Van Eyck in <http://www.architekturfuerkinder.ch/index.php?pioniere/aldo-van-eyck/>

22 Colagem - Le ville spatiale I © Yona Friedman in <http://www.megastructure-reloaded.org/en/yonafriedman/>

23 Supersurface - Life I © Superstudio in <http://www.flat-surface.com/Superstudio>

24 The Continuous Monument, An Architectural Model For Total Urbanisation I © Superstudio in <http://www.megastructure-reloaded.org/en/superstudio/>

25 Instant City I © Archigram in http://aqua-velvet.com/blog/images/2010/06_june/16_archigram3.jpg

26 Plug-in City I © Archigram in <http://www.megastructure-reloaded.org/en/archigram/>

ÍNDICE
IMAGENS

27	Diagrama de intervenção - Central Artery - Boston I © David L. Ryan in http://www.boston.com/news/traffic/bigdig/special/galleries/artery/01.htm	42	Construção da Ponte 25 de Abril I © Arquivo Municipal
28	Central Artery - Boston I © David L. Ryan in http://www.boston.com/news/traffic/bigdig/special/galleries/artery/01.htm	43	Pictograma de comparações I © Ana Lúcia
29	Central Artery - Boston I © Alex Krieger in http://www.turenscape .	44	Planta Lisboa I situação actual I © Ana Lúcia
30	Localização dos Piscinões I © MMBB in http://www.usjt.br/arq.urb/numero_01/artigo_07_180908.pdf	45	Esquema de localização do bairro I © Ana Lúcia
31	Piscinões programados I © MMBB in http://www.usjt.br/arq.urb/numero_01/artigo_07_180908.pdf	46	Quinta Gerard de Visme e ao fundo Palácio Marquês da Fronteira I © Wells in Museu da cidade
32	Margens do rio Manzanares I © Jeroen Musch in http://dosedesustentabilidade.blogspot.pt/2012/10/Parque-Linear-Madrid-Rio.html	35	Bairro operário Grandella - S. Domingos de Benfica I © autor desconhecido in http://lisboahojeontem.blogspot.pt
33	Sobreposição de circulações I © Josef Hoflehner in http://www.josefhoflehner.com/metropolitan/6.html	48	Pictograma de idades I © Ana Lúcia
34	Lisboa I Imagem típica I © Ana Lúcia	49	Esquema estado actual das principais vias de circulação I © Ana Lúcia
35	Gravura cidade de Lisboa 1593 I © Matheus Merian in http://purl.pt/1420	50	Esquema reconhecimento de equipamentos em S. Domingos de Benfica I © Ana Lúcia
36	Chafariz do Rato I © in Viegas, Inês Morais; Dias, Luísa Costa; Lisboa e Aqueduto, Lisboa, Litografia Tejo	51	Relação Lisboa Monsanto I © Ana Lúcia
37	Aqueduto das Águas livres I © in Viegas, Inês Morais; Dias, Luísa Costa; Lisboa e Aqueduto, Lisboa, Litografia Tejo	52	Ortofotomapa Lisboa I © Ana Lúcia
38	Cosntrução de infraestruturas I © fonte desconhecida	53	Relação Vale de Alcantara Monsanto I © Margarida Santos Lima
39	Diagrama de evolução de Lisboa I © Ana Lúcia	54	Relação Monsanto Sete Rios I © Ana Lúcia
40	Viaduto Duarte Pacheco e A5 I © Arquivo Municipal	55	Vista de Monsanto sobre lisboa I © Marius Waagaard
41	Viaduto Duarte Pacheco I © Arquivo Municipal	56	Espaços verdes de Lisboa versus Monsanto I © Ana Lúcia
		57	Rede de transportes públicos em Monsanto I © Ana Lúcia
		58	Monsanto versus S. Domingos de Benfica I © Ana Lúcia

- 59 Ortofotomapa Monsanto e S. Domingos de Benfica I © Ana Lúcia
- 60 Esquema novas formas urbanas de S. Domingos de Benfica I© Ana Lúcia
- 61 Planta I ligações do Bairro com Monsanto I © Ana Lúcia
- 62 Barreiras entre S. Domingos de Benfica com Monsanto I © Ana Lúcia
- 63 Barreiras programas em Monsanto I © Alberto Rocosa
- 64 Barreiras Avenida Conde de Almostrel I © Ana Lúcia
- 65 Ocupação de todos os espaço pelo automóvel I © Ana Lúcia
- 66 Ausência de espaços de lazer junto das habitações I © Ana Lúcia
- 67 Esquema de problema I © Ana Lúcia
- 68 How you may live and Travel in City of 1950 I © Popular Science Monthly
in <http://www.archdaily.com/333450/arup-envisions-the-skyscrapers-of-2050/>
- 69 Estrutura continua I © Yona Friedman in <http://www.archined.nl/recensies/yonafriedman-in-nei/>
- 70 Promenor mapa de Lisboa 1911 - Silva Pinto I © Ana Lúcia
- 71 Proposta de resolução lado noroeste - Plataforma multifuncional I © Ana Lúcia
- 72 Proposta de resolução lado nordeste - Ponte entre programas I © Ana Lúcia
- 73 Planta de estratégia geral - implantação I © Ana Lúcia
- 74 Planta do novo percurso entre as infraestruturas I © Ana Lúcia
- 75 Esquema da proposta geral - Ponte asinalada I © Ana Lúcia

- 76 Planta da Quinta da Alfaroqueira I © Ana Lúcia
- 77 Interior de Quarteirão I © Ana Lúcia
- 78 Interior de Quarteirão - entrada quinta da alfarobeira I © Ana Lúcia
- 79 Corte transversal - Black box I © Ana Lúcia
- 80 Corte transversal - Oficinas I © Ana Lúcia
- 81 Esquema de distribuição de programas I © Ana Lúcia
- 82 Corte Longitudinal I © Ana Lúcia
- 83 Corte Longitudinal - Avenida Conde de Almoester I © Ana Lúcia
- 84 Alçado Norte I © Ana Lúcia
- 85 Planta cobertura cota 83 I © Ana Lúcia
- 86 Planta estacionamento cota 78 I © Ana Lúcia
- 87 Planta cota 75I © Ana Lúcia
- 88 Planta cota 71 I © Ana Lúcia
- 89 Axonometria I © Ana Lúcia
- 90 Corte Construtivo I © Ana Lúcia
- 91 Esquema possibilidades de extensão a longo prazo I © Ana Lúcia
- 92 Esquema de Possibilidade de continuação da ocupação do interior dos quarteirões I © Ana Lúcia
- 93 Planta - Acessos a Monsnato I © Ana Lúcia





01 Mosanto



02 Broken Barriers
© Eugenia Loli

Hoje o que serão estas cidades contemporâneas que todos os dias habitamos? Será que realmente se conhece a forma e a verdadeira dimensão de todos os espaços destas cidades? Ou simplesmente conhece-se o que a malha de infraestruturas, que domina estas cidades, mostra?

*“Cidade palavra que deriva do latim civitāte; substantivo feminino e que se pode definir como sendo “um meio urbano geográfico e social caracterizado por uma forte concentração populacional que cria uma rede orgânica de trocas de serviços; tipo de vida e de hábitos socioculturais do meio urbano, por oposição ao campo.”*¹

Segundo a definição de um dicionário normal a cidade deveria ser um espaço de trocas, uma rede orgânica, mas a verdade é que esta ideia está perdida devido às barreiras que foram sendo levantadas em prol de um desenvolvimento conduzido pela apologia da máquina. Deparamo-nos atualmente com cidades fragmentadas por esta malha de infraestruturas que levou à criação de espaços que ficam esquecidos e a uma dificuldade de mobilidade para o indivíduo autónomo da máquina.

A ideia e a realização das cidades é sem dúvida o maior esforço que foi feito ao longo dos tempos pela humanidade, a transformação do ambiente natural em algo completamente artificial que possibilitasse a vida coletiva e as relações da sociedade é impressionante, mas será que todo o esforço e meios utilizados, para que tal acontecesse, foram os mais adequados, será que o pensamento de futuro tinha o objetivo certo?

Refletindo sobre estas questões consegue-se perceber que as infraestruturas foram ganhando progressivamente importância e espaço nas cidades, mas sem que fosse feito um plano concreto onde se refletisse sobre os prós e contras das suas colocações, ou seja, sobre o todo global, de maneira a que todas as pessoas pudessem usufruir da cidade por igual.

O pensamento de que as cidades devem ser “*espaços de fruição coletiva, espaço de fruição de toda a comunidade*”², como afirma o arquiteto Nuno Teotónio Pereira, encontrasse esquecido nestas implantações.

É precisamente neste ponto que incide o primeiro capítulo. Abordar e perceber estas infraestruturas que surgem no território, perceber a sua relação com a cidade e qual o seu papel na evolução desta, assim como descobrir o que gerara e provocam no contexto onde se encontram inseridas.

1 - Dicionário de Língua Portuguesa, Porto Editora, 2013

2- J.A. - Jornal Arquitectos, Lisboa, Ordem dos Arquitectos, nº 245 - “Ser Arquitecto”, Abril - Junho 2012

INTRODUÇÃO

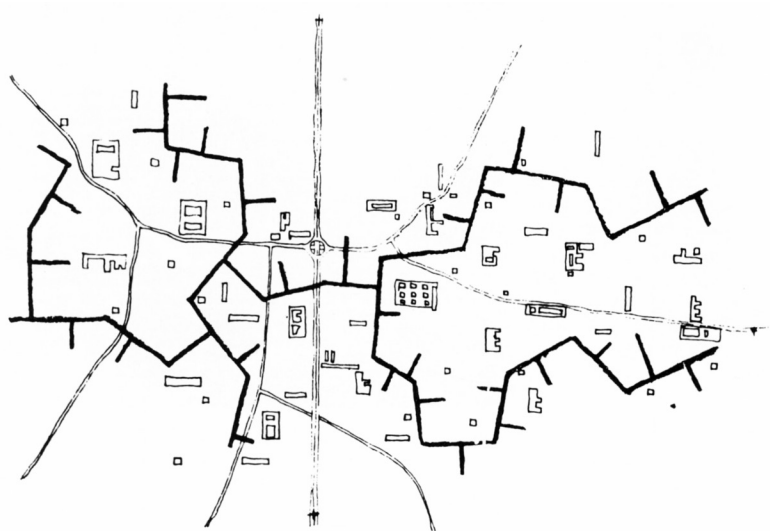
Esta malha de infraestruturas, tem promovido a difusão de pessoas e edifícios, contudo esta relação é confusa, pois se por um lado nos trouxe vantagens de expansão e de ocupação de território, por outro lado provoca, devido a um afastamento da prática da arquitetura da sua conceção, a existência de elementos urbanos isolados ou seja espaços expectantes.

No entanto, esta relação entre arquitetura e as infraestruturas nem sempre esteve desligada, como se consegue perceber quando se analisa e percorre os anos 60 no segundo capítulo. Nesta época alguns arquitetos e alguns grupos procuraram desenvolver projetos, vistos como utópicos na época, que resolveriam a forma da cidade a longo prazo, criando cenários muitas vezes irrealizáveis, mas que continham no seu âmago a ideia da procura da cidade ideal, aliada à tecnologia, como refere o arquiteto Santiago Batista este período foi um “ *momento de investigação radical de novos habitats pelos arquitetos*”³

Estes projetos das mega-estruturas, termo usado pelos arquitetos Fumihiko Maki e Reyner Banham para descreverem estes novos modos de vida, que levavam a uma reforma total da cidade e ao mesmo tempo à “revolução da sociedade”, tinham o objetivo, como refere Alan Colquhoun, que a cidade deixasse de ser uma sucessão de edifícios individuais para ser uma estrutura “ *continua e crescente que dissolvia a distinção entre arquitetura e planeamento urbano*”⁴. Tinham no seu pensamento a ideia de resolver a integração das infraestruturas no plano geral da cidade; pretendiam agitar a discussão em torno de algo que acreditavam, com muita convicção, que era o fracasso do conceito de cidade usado até ali.

Era uma arquitetura vista como transgressora que acabou por não encontrar suporte para subsistir, muito em parte devido as suas tendências utópicas, mas também a certas ambiguidades que estes projetos continham - ser ilimitada e infinita - o que levou a que nos anos 70 ficasse em hibernação, sucumbindo ao ideal que aparece de “small is beautiful”.

Toda a análise do binómio cidades versus infraestruturas ajudou a perceber a relação de Monsanto com a cidade de Lisboa, como estes dois elementos chegaram a uma desconexão tão grande, e permitiu entender que este espaço não é o único que sofreu com a implantação das infraestruturas. Mostrando a necessidade de encontrar soluções de articulação entre estes espaços de maneira a regenerá-los, criar uma estrutura contínua que respeite o que já existe e possibilite a mobilidade do indivíduo, tal como os movimentos que tentaram contrariar a criação destas barreiras.



03 Golden Lane system
© Alison and Peter Smithson

3 - Batista, Luís Santiago, " Seminário Megastructure: Passados urbanos do futuro recente " in arqa - Ar-
quitectura e arte, FUTURMAGAZINE, nº84/85 - "Geração Z# 2"; Setembro - Outubro 2010
4 - Colquhoun, Alan, " Frames to Frameworks " in Essays in Architectural Criticism; Modern Architecture
and Historical Change, Cambridge, The MIT Press, 1981



INFRAESTRUTURAS



04 Nó de auto-estrada Los Angeles



05 Auto-estradas Los Angeles
© Jair Prandi



06 Auto-estrads Portugal
© geofotografia

As infraestruturas podem ser de diferentes índoles. Existem as de telecomunicação, as de serviços, as tecnológicas, as viárias e férreas entre outras. Todas permitem a evolução, o avanço dos seus sectores, contudo muitas vezes o preço deste avanço tecnológico é o corte e a perda das relações entre espaços de menor escala em detrimento de outras comunicações de maior escala, o que tem sido bastante notório na atualidade, nomeadamente ao nível das infraestruturas viárias e férreas, base desta dissertação.

Quando se reflete sobre estas infraestruturas pode-se vê-las como uma mais valia para as vidas agitadas de cada indivíduo, pois esta extensa e interligada rede de estradas, avenidas, autoestradas facilitam os rápidos deslocamentos entre pontos distantes nas cidades, entre cidades e entre países.

Tornaram o longe perto, facilidade à qual todos nós já nos habituamos a ter e que se torna essencial, contudo, quando diminuimos a escala da observação, conseguimos realmente perceber o que são estes elementos e como se ligam com o contexto onde estão inseridos.

Quando nos encontramos à escala do peão, que se pretende movimentar de forma autónoma da máquina, é que realmente se repara que estes elementos são atos isolados, estanques e hierarquicamente distribuídos que vão deixando marcas físicas no território. Geram de forma involuntária lugares expectantes entre infraestruturas, ou sob elas, onde nada acontece, nem é programado para acontecer, pois ao invés de serem o resultado direto do pensamento sobre os projetos, são sim a sombra destes.

As construções de infraestruturas levam a que espaço que antes tinham vida, movimento, potencialidades de ser outras coisas fiquem cercados e caiam em fórmulas urbanas, ou não, que os distanciam das pessoas, tornando-se assim em lugares expectantes.

**INFRAESTRUTURAS
O QUE SÃO**

E o que são estas infraestruturas?

Não mais que simplesmente linhas contínuas que servem para transportar o indivíduo do local para o geral, faltando-lhes vida, sentido e reconhecimento como parte integrante de um sistema e não como elementos dissociados da cidade. Deixando transparecer uma imagem das cidades, um pouco confusa e sem a dignidade de

reconhecimento que merecem, pois muitas vezes as pessoas apenas seguem as placas, pelas quais passam de maneira rápida distinguindo o nível de importância da sua informação através das cores das mesmas, e assim decidindo as suas saídas, sem nunca conhecerem bem os espaços ou o que realmente ali existe.

A forma das cidades, o seu aspeto, a maneira como elas funcionam e como as pessoas dela usufruem (tanto as que por elas se movimentam todos os dias, bem como as que apenas as visitam) está intimamente relacionado com a implantação das infraestruturas.

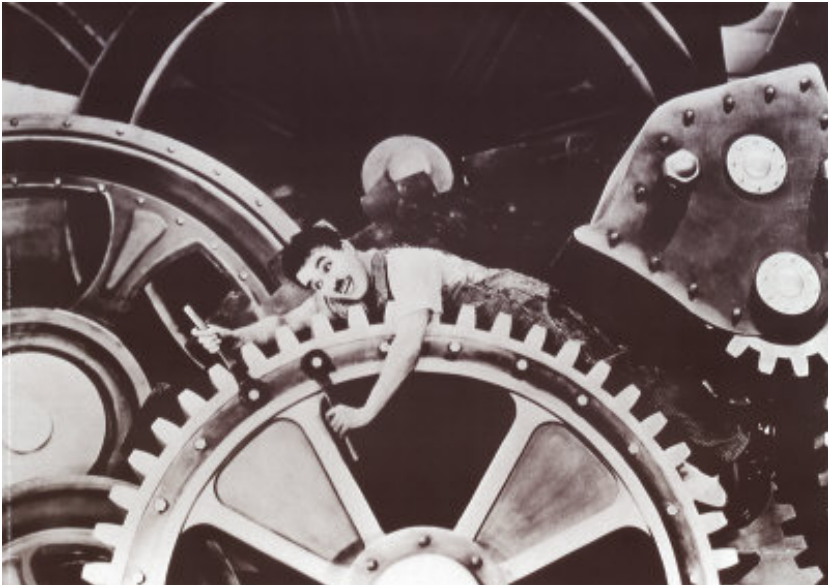
A maneira turva e à escala do automóvel, com que sempre se olhou para a implantação destas infraestruturas, quando se necessitou e necessita de construir mais redes, não tem sido promotora de continuidades, mas é o que as transforma em elementos barreiras em vez de componentes articuladores entre todos os espaços do grande sistema que são, hoje em dia, as áreas metropolitanas das cidades.



07 Vista aérea de A7 / IC5
© Luís Ferreira Alves



08 Infraestruturas viárias
© Arquivo Brisa

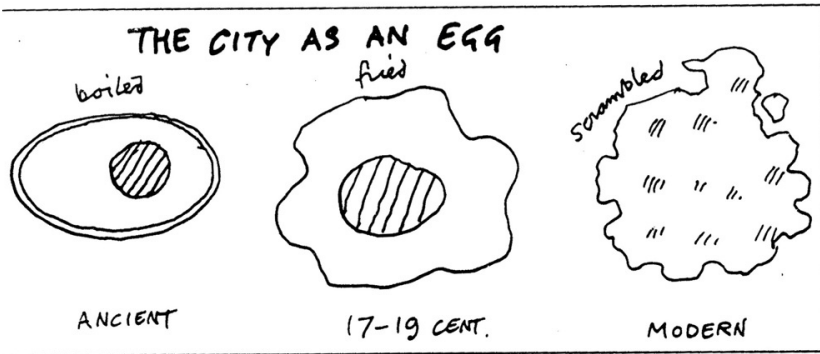


09 Charles Chaplin e a máquina
© filme Modern Times

As infraestruturas de uma cidade permitem o seu avanço e a sua transformação - “*As cidades mudam quando há guerras, peste, incêndios ou caminhos de ferro que as cortam.*”⁵ - mas ao mesmo tempo estas vão destruindo ligações, bloqueando o indivíduo, gerando espaços com poucas qualidades e sem identidade. Vão transformando a paisagem com apoio dos avanços tecnológicos que surgiram em grande proeminência desde a Era industrial.

A era industrial representa a altura de maior confusão e desordem dentro das pequenas cidades “*As cidades em desespero. O desespero das cidades.*”⁶, sendo o séc. XIX o ponto de viragem no aparecimento de infraestruturas e na sua propagação, ou seja, o momento em que “*(...) os centros incham, as pessoas correm para eles, comprimem-se, trabalham, lutam aí (...)*”⁷ numa procura de melhores condições de vida, de progresso e evolução de si próprios como da sociedade em que são membros ativos.

Esta época, onde o fascínio pelo metal é enorme e o desejo pela máquina ainda maior, vem originar o colapso dos cascos antigos, exemplos disso são os casos de Londres, Paris, Glasgow, onde as pessoas começam a viver e a trabalhar em condições precárias e insalubres, pois os traçados destas cidades antigas feitos a partir da ideia de defesa, onde os limites são bastantes precisos já não são suficientes para as pessoas que nela habitam e trabalham e o “*paradigma da atracção das cidades (...)*” passa “*(...) da fase centrípeta para a fase centrífuga onde a cidade se expandiu num movimento horizontal e disperso (...)*”⁸. Surge assim, neste momento, a necessidade de alargamento das cidades, que ganham uma nova escala, com base na criação de novas ligações seguras e rápidas, pois a rede de antigos caminhos tornasse ineficaz para possibilitar tanto a chegada de produtos, vindos de outras partes, ao centro das cidades, como a chegada de pessoas que se foram vendo obrigadas



10 The City as an Egg
© Cedric Price

5 J.A. - Jornal Arquitectos, Lisboa, Ordem dos Arquitectos, nº 225 - “Infra-estrutura”, Outubro - Dezembro 2006
6 Corbusier, Le, Urbanismo, São Paulo, Martim Fontes, 2ª edição, 2000
7 Portas, Nuno, A cidade como Arquitectura, Lisboa, Livros Horizonte, 2011
8 Ramalhe, Filipa; Lopes, João Cária; “Arquitetosubúrbio editorial”, in Revista estudoprévio, Lisboa, CEACTIONAL, Nº1 - “arquitetosubúrbio”

INFRAESTRUTURAS CONSEQUÊNCIAS DO SEU USO NA EVOLUÇÃO DAS CIDADES

a afastarem-se dos centros, a trabalhar nestes, mas a residindo nos seus limiares.

Esta rede de infraestruturas, primeiro simples traçados de caminhos de ferro e depois complicados traçados de nós rodoviários, vai sair do coração dos núcleos antigos e espalhar-se pelo território, possibilitando a fixação das pessoas longe dos centros, pois “ *A cidade rebentou com as suas muralhas e transborda em vagas incontroladas pelos arredores, mais tarde pela região, ao longo das linhas férreas, estradas, em torno de fábricas ou em busca de sítio mais barato.* ”⁹ o que levou à acentuação das diferenças sociais e respetiva hierarquização na distribuição das pessoas pelo território.

Foram então traçados vários planos com o intuito de evitar este problema, contudo não foi possível controlar a dimensão que as cidades foram ganhando, como outrora, e quem passou a controlar “ *(...) as formas elementares de urbanismo (...)* ”¹⁰ foram as infraestruturas. Ou seja o valor da natureza, dos espaços arborizados, a mobilidade e a acessibilidade das pessoas aos lugares é negligenciado ou revertido para segundo plano, em favor destes novos elementos: estradas, autoestradas e automóvel, que tudo controlam.

Os projetos do movimento moderno refletem bem esta mudança do paradigma da estrutura das cidades, as antigas ruas ganham uma nova escala, a do automóvel e a “ *(...) unidade básica do traçado urbano não é a rua, mas a quadra, mais particular, a superquadra.* ”¹¹, e da segregação de atividades e de pessoas – Plano Voisin de Le Corbusier contemplava o centro da cidade para os serviços e a habitação surgiria em sectores em volta deste centro. O que leva à privação da vida coletiva, gerando centros sem pessoas a noite e periferias sem pessoas durante o dia, ou seja estes planos impunham-se à sociedade em vez de a ela se adaptarem.



11 Physics of Entrapment
© Eugenia Loli

9 Portas, Nuno, A cidade como Arquitectura, Lisboa, Livros Horizonte, 2011

10 Ferreira, Bruno; "Optimist Suburbia", in Revista estudoprêvio, Lisboa, CEAQUAL, Nº1 - "arquiteto-subúrbio"

11 Jacobs, Jane; Morte e vida das grandes Cidades, São Paulo; Martim Fontes; Abril de 2003



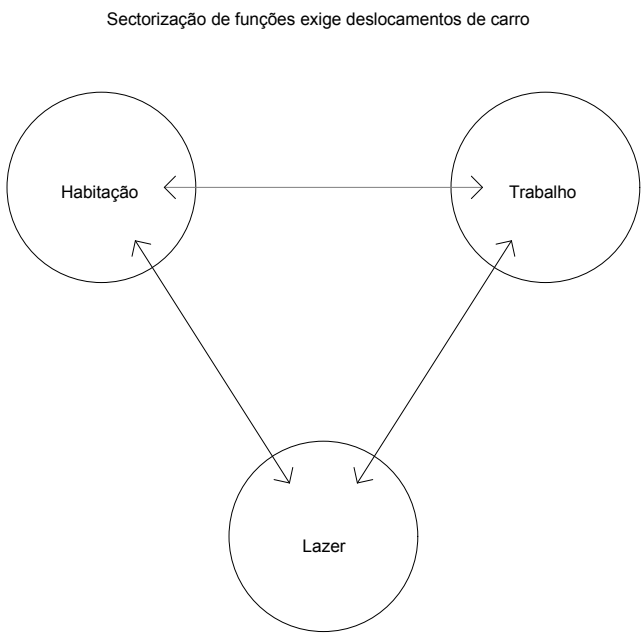
12 Plano Voisin - Paris
© Le Corbusier

Começam a surgir pensamentos críticos ao movimento moderno, que tentam solucionar as cidades através da integração dos avanços tecnológicos, das sociedades, das infraestruturas, na conceção do projeto de maneira a surgir uma megaestrutura continua onde o individuo seria livre e se podia apropriar desta segundo o seu desejo, contudo, estes estudos, não foram levados seriamente pela crítica e não passaram do papel.

O desenvolvimento das cidades continuava galopante, indiferente a todas as pesquisas que foram surgindo, passando a acreditar-se que a imagem da cidade contemporânea, ou seja o desenvolvimento se refleti-a pela construção de infraestruturas. No entanto o resultado do pensamento e de gestos tecnicistas apenas vieram a refletir uma cidade com intersecções confusas, em que os limites e as barreiras entre espaços foram crescendo progressivamente, criando uma ausência de lugares de vida coletiva.

Geraram-se então, cidades estruturadas para o automóvel, que tal como refere Jane Jacobs, vieram criar uma nova percepção do tempo nas pessoas, pois estes novos sistemas são dispostos em benefício da velocidade, tudo agora é necessário ser feito rápido, o tempo urge nas agitadas vidas que são dependentes da máquina.

Sem as infraestruturas não teríamos conseguido chegar tão longe no desenvolvimento das regiões, não existiriam as comodidades que temos e viajar por todo o país era algo muito custoso, de se fazer. No entanto, a estes ganhos impõem-se uma questão, será que o custo/benefício é positivo, ou seja, para conseguir estes benefícios, a cidade moderna, e a sociedade tiveram que perder outras qualidades. As infraestruturas elevaram o individualismo em detrimento dos hábitos coletivos,



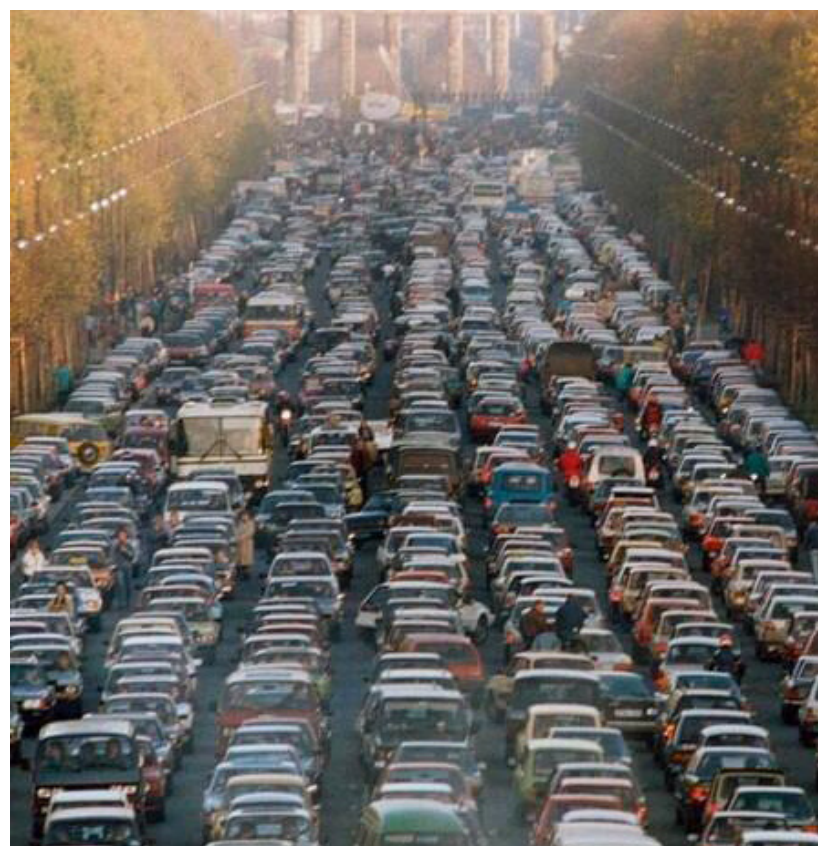
13 Esquema de sectorização

perderam-se espaços de lazer para a construção de grandes maciços para a circulação automóvel.

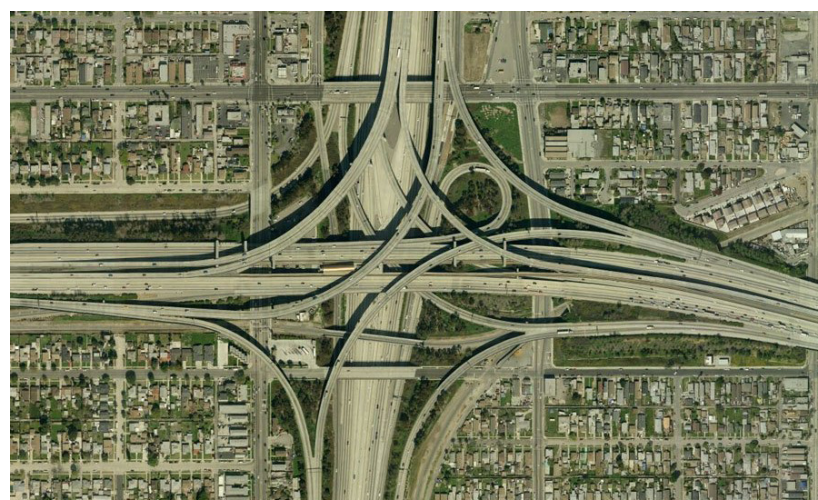
De cidades com pouco movimento, em que a maioria das pessoas se locomovia a pé ou em animais, temos agora cidades que estão em constante movimento viário e centros que todos os dias tem milhares de carros a entrar e a circular neles, o que provoca o caos, pois estes não estão preparados para os receber. Criaram-se novas vias de circulação nas periferias para facilitar a circulação livre do automóvel, mas esqueceu-se que os antigos núcleos, que todos os dias recebem estes automóveis, continuam com as suas ruas inadequadas para tais fluxos. Ou seja as infraestruturas tornam-se extremamente necessárias no dia a dia das pessoas, sendo o grande problema a maneira como estas sempre foram sendo construídas, articuladas, encaradas e utilizadas na cidade.

As infraestruturas ajudam na locomoção dos indivíduos, como já foi referido anteriormente, no entanto, a maneira como são pensadas e aplicadas nos planos urbanos não é a mais indicada, trazendo a longo prazo complicações a quem usufrui das cidades.

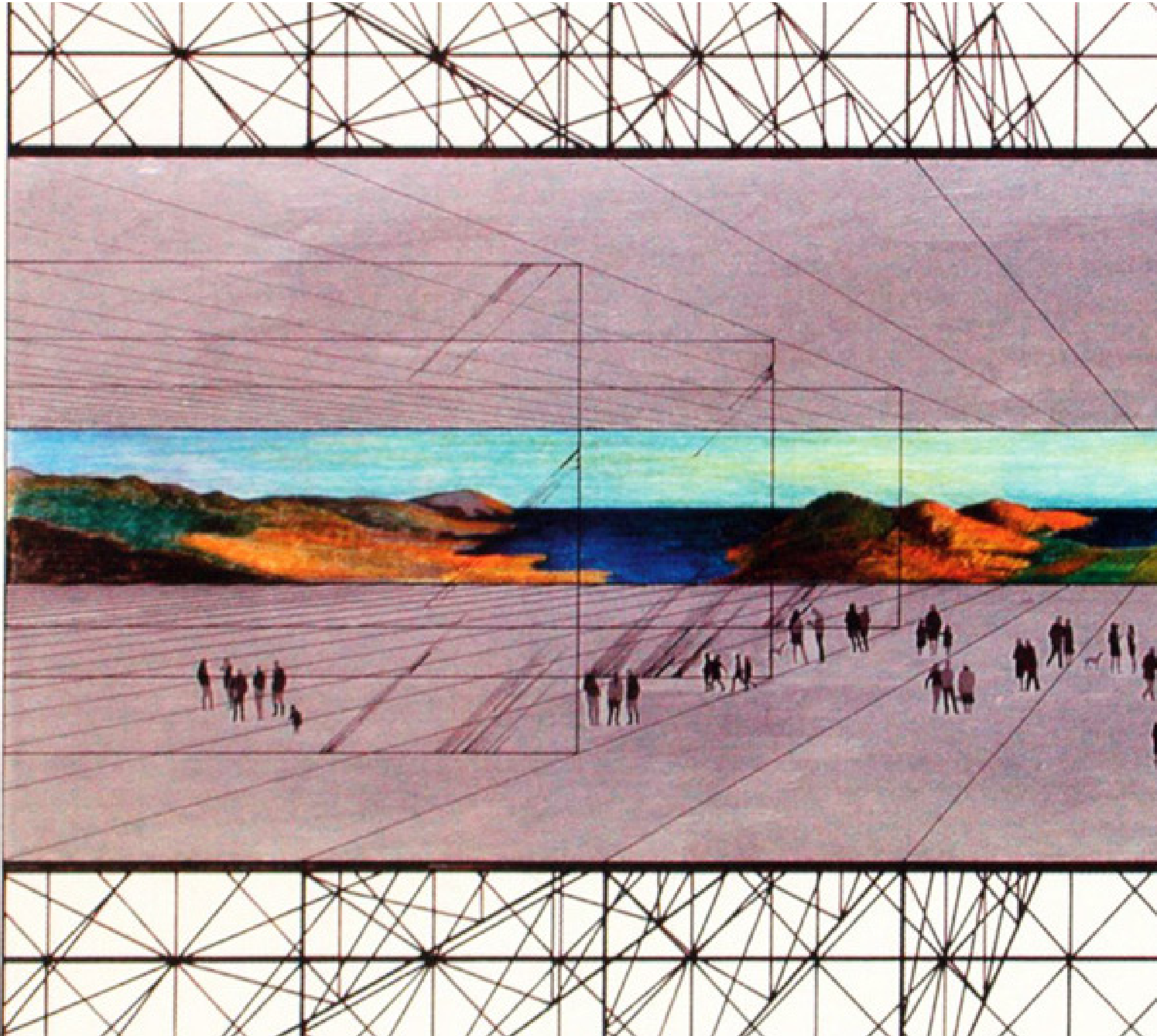
Como é realçado no livro *L'architettura del mondo*, é necessário que aja uma mudança na maneira como estes elementos são colocados nas cidades, tornando possível a conciliação de infraestruturas e qualidades estéticas, intervenção e paisagem, conferindo às funções das infraestruturas a adjudicação de um valor para lá do mero utilitarismo e funcionalismo. Porque as cidades e as infraestruturas necessitam que se olhe para elas com uma nova sensibilidade, com um olhar de oportunidade de futuro.



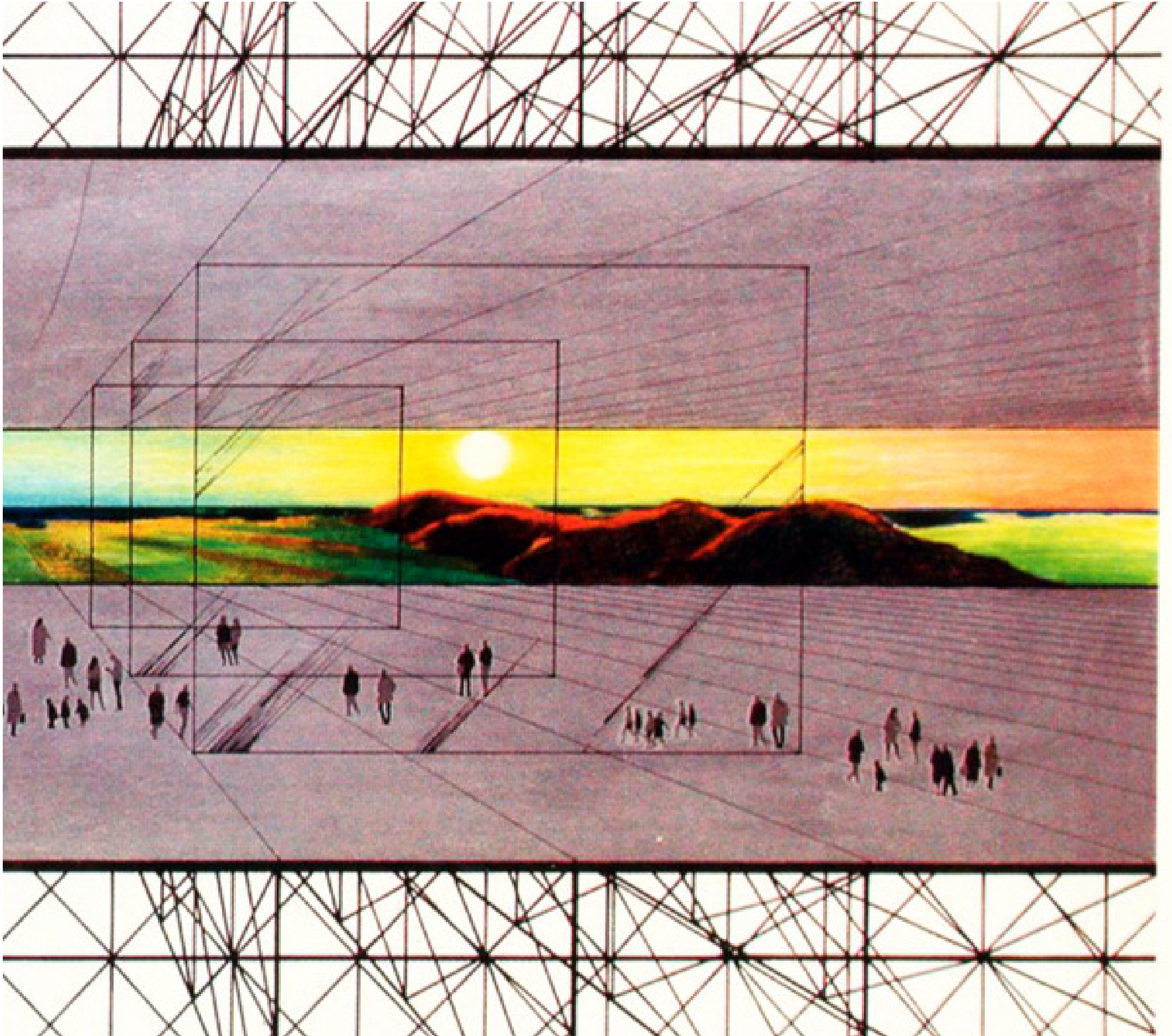
14 Engarrafamento para entrar na cidade



15 Judge Harry auto - estrada California



UTOPIAS DOS ANOS 60





17 Utopia de novos carros

“ Esta cidade não tem , aparentemente, nada de estranho: tem ruas, praças, jardins, casas novas e é de facto uma cidade como qualquer outra. A única diferença é que tem sido governada pelo mesmo presidente da câmara nos últimos quarenta e cinco anos.

A razão para a sua longa permanência no cargo é simples: ele tem uma ideia excepcionalmente boa. Em vez de tentar adequar a cidade aos seus habitantes, como qualquer outro presidente, ele pensou em adequar os habitantes à sua cidade.

Agora, passados quarenta e cinco anos, as coisas começam a funcionar realmente bem; os cidadãos que desrespeitam os sinais, que danificam a propriedade municipal, que se queixam da falta de pontualidade dos transportes públicos ou da falta de água quando é mais necessária, etc. são cada vez menos. De facto, logo que um cidadão comete qualquer infracção, ou se queixa á cerca de algo às autoridades públicas, ele não é punido ou assegurado de que as suas queixas serão devidamente tratadas – pelo contrário, é enviado á câmara municipal onde será hóspede durante uma semana, e convencido.

Quando este cidadão regressa a casa ele está muito mudado: preciso, leal aos regulamentos, calmo, sorriso permanente, ele cumpre os seus deveres conscienciosamente. Em quarenta e cinco anos, quase todos os cidadãos visitaram a Câmara e assim hoje são quase todos cidadãos modelo.

De vez em quando ocorre um acidente grave e pode-se então observar que os cidadãos-modelo possuem um mecanismo miniaturizado complexo nas suas cabeças e uma grande quantidade de pequenas bolas de esferovite em vez das suas entranhas, por baixo das massas musculares no seu peito e abdómen.

Ninguém sabe muito acerca disto porque todos os que assistiram a tais acidentes são gentilmente acompanhados à Câmara para se recompoem do choque.

Os vereadores, que eram idosos, faleceram todos durante estes quarenta e cinco anos; o presidente imortalizou-os através de esplêndidas estátuas de plástico, em tamanho real e cores naturais, que os apresentam sentados em volta da mesa do conselho municipal, em poses características.

O presidente está muito satisfeito com a forma como as coisas se desenrolam; ele começa agora a ter grandes ambições para a sua cidade, e está seguro de que todos irão concordar.

Lamentavelmente, ontem ele sofreu uma queda, rasgou-se e perdeu todas as suas bolas de esferovite.

Estão a colocá-las no lugar.”¹²

12 Frassinelli, Piero; Decima cidade: a cidade da ordem - Doze cidades ideais; in JA, Dezembro 1976

UTOPIAS DOS ANOS 60 O PORQUÊ DO SEU APARECIMENTO

O texto reproduzido da autoria de Piero Frassinelli, membro do Superstudio, reproduz, de uma maneira bastante irônica, o descontentamento que vinha a crescer nas pessoas e a percepção destas, de que cada dia a cidade era mais difusa e dispersa, assente na segregação de atividades e grupos sociais. As promessas feitas, de estruturas que se iriam adequar aos avanços tecnológicos e à máquina, ficaram aquém das expectativas, e tornou-se necessário alterar tal facto, era preciso fazer um corte com o legado moderno explorando o lado utópico do homem.

A sociedade pós-guerra estava diferente, pedia mais conforto e os seus valores e ambições alteraram-se. O lema era viver com mais intensidade, seguindo os impulsos da imaginação e explorando o campo das experiências, expectativas que o movimento moderno e as cidades criadas por este não conseguiam proporcionar, pois como Aldo Van Eyck referiu, um dia, o urbanismo moderno, baseado na carta de Atenas, apenas conseguiu construir muitos quilómetros de subúrbios onde ninguém se sente pertencente a nenhum lugar, devido à perda das referências urbanas da cidade histórica - a rua, a praça, a malha densa e concentrada - que no moderno é ignorado por completo.

Pode-se considerar que o desaparecimento dos grandes mentores e teorizadores do movimento moderno - Le Corbusier; Walter Gropius; Ludwig Mies Van der Rohe e Frank Lloyd Wright, contribuí-o para a conceção de projetos utópicos e megalómanos como é referido no livro de Reyner Banham, *Megastructures – urban futures of the recent past* - “ *Cook: What is the dominant tendency in architecture since Mies?* *Rudolph: After Mies, the Megastructure.* ”¹³

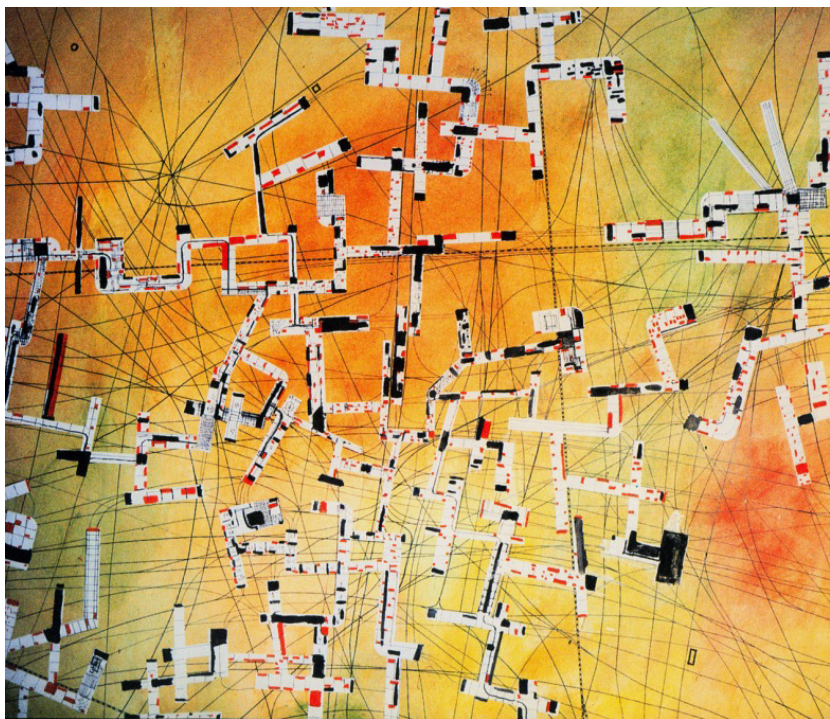
Contudo, foi tomada de consciência do fracasso dos princípios do movimento moderno e o imaginário procedente de um clima de guerra e de descontentamento com a realidade, que levou ao triunfo e ao apogeu, das utopias de alguns coletivos que surgiram nos anos 60 e a uma mudança no paradigma da sociedade. “ *Daqui em diante, o edifício ideal, será desejável como um novo carro, e deitado fora como um antigo (...)* ”¹⁴. É nesta altura que a crítica à sociedade e as cidades é feita de uma maneira diferente, a sátira e as metáforas são usadas e abusadas para demonstrar o horror em que se vivia e servem de alimento tanto à procura de uma cidade como de uma sociedade ideal.



18 Just what is it that makes today's homes so different so appealing?
© Richard Hamilton

¹³ Banham, Reyner; *Megastructure – urban futures of the recent past*; London; Thames and Hudson

¹⁴ COOK, Peter - Archigram. 1999,



19 Detalhe New Babylon Nord
© Constant Nieuwenhuys

As ideias conceptuais criadas nesta altura, vão ao encontro disso mesmo, pois não pretendiam criar um lugar, um território que impusesse à sociedade o que fazer, mas sim um que fosse disponível, como uma folha em branco, para que esta o pudessem usar e desfrutar da melhor maneira.

Para estes novos grupos dos anos 60, os elementos móveis da cidade, os indivíduos, são tão importantes como os elementos imóveis desta. As pessoas eram vistas como partes ativas deste sistema em que habitam e não meros observadores do que ia acontecendo à sua volta, tinham que conseguir interagir com o que os rodeia.

Esta nova urbanidade a que se apela, tem características particulares que devem ser respeitadas, as quais advêm de uma sociedade dinâmica e complexa e de novas noções de escala dadas tanto pelas grandes infraestruturas criada anteriormente como pelo aparecimento das vistas aéreas.

Os movimentos resultante destes anos 60 podem ser vistos como um grande laboratório de ideias, que acima de tudo procuravam oferecer um novo ponto de vista sobre a vida comunitária, nomeadamente o cuidado com a componente social e a investigação nos campos da composição e da crítica e a generalização das artes em geral, como elementos que poderiam beneficiar o processo arquitetónico.

Projetavam ideias novas de cidades para todos, onde a aliança entre urbanismo, arquitetura e as potencialidades da máquina e das novas tecnologias fosse notória, ou seja, pretendiam que todas as disciplinas fossem um só elemento, de maneira a que fossem usadas em prole da sociedade e do indivíduo que circula na cidade.

Deste modo, a tecnologia e a máquina são, nestes pensamentos, elementos que servem para criar algo benéfico para a sociedade e não dominadores dos movimentos desta. Vê-se o indivíduo como o centro do objeto arquitetónico sendo a arquitetura uma extensão, um complemento da pele do indivíduo, capaz de o compreender e de a ele se adaptar.



20 Tuned Suburb: Oasis
© Ron Herron

UTOPIAS DOS ANOS 60
SMITHSON'S; YONA FRIEDMAN; ALDO VAN EYCK

Apesar de os vários movimentos que surgem nesta altura, afirmarem o seu descontentamento com a Era moderna e com aquilo que ela gera, a verdade é que analisando toda esta fase consegue-se detetar duas vertentes de pensamento e ação distintas.

Os representantes do Team X, principalmente o casal Smithson e Aldo Van Eyck, bem como Yona Friedman, fundador do GEAM, seguem caminhos de utopias mais assentes em elementos urbanos do passado, mais perto da realidade e não tão provocativos como os de outros grupos, queriam resolver os problemas das cidades com o recurso a conceitos e padrões urbanos antigos.

A procura da recuperação de elementos que caracterizaram a evolução das cidades, que tinham sido deixados de parte nos planos modernistas, assenta em tentativas de voltar a falar e inserir, de maneiras adequadas, tendo sempre presentes as novas necessidades da sociedade e a combinação de projeto com os avanços tecnológicos, dos conceitos antigos de casa, rua, bairro, cidade. Levando a que nestes projetos esteja sempre muito presente a ideia de vizinhança, da potencialização do espaço entre a casa e o bairro, o que levaria novamente as pessoas a apropriarem-se do espaço público, a viverem-no e a criarem uma cidade ideal, que estaria sempre em consonância com as evoluções a acontecer a cada momento.

Acreditavam que este pensamento iria ser capaz de transformar uma estrutura existente e delimitada numa que fosse vista como urbana e consolidada, onde o espaço público ganhasse uma nova dimensão física, como se este fosse a continuação da casa de cada um, ou seja “ (...) *a cidade não é uma cidade se não for uma grande casa – a casa só é uma casa se for também uma pequena cidade.* “ ¹⁵

Aldo Van Eyck mantém-se fiel, nos seus projetos, à escala humana, á ideia de gerar um ambiente construído participado, ou seja, regenerar as cidades através da apropriação de espaços expetantes e dota-los de condições para que voltassem a ser espaços de uso para os indivíduos.

Os Smithson's e Yona Friedman, ao longo do seu percurso, vão desenvolver os conceitos preconizados por Aldo Van Eyck, mas noutras escalas, que consideram mais apropriadas para a cidade que crescia desmedidamente, aproximando-se dos conceitos megaestruturalistas de outros grupos. Sem nunca perderem, principalmente o conceito de rua, mas dando, ao indivíduo, uma maior liberdade para viver e circular através de estruturas vistas como pequenas cidades, que podiam formar em conjunto, um sistema geral mais alargado.



21 Parques infantis Amesterdão
© Aldo Van Eyck



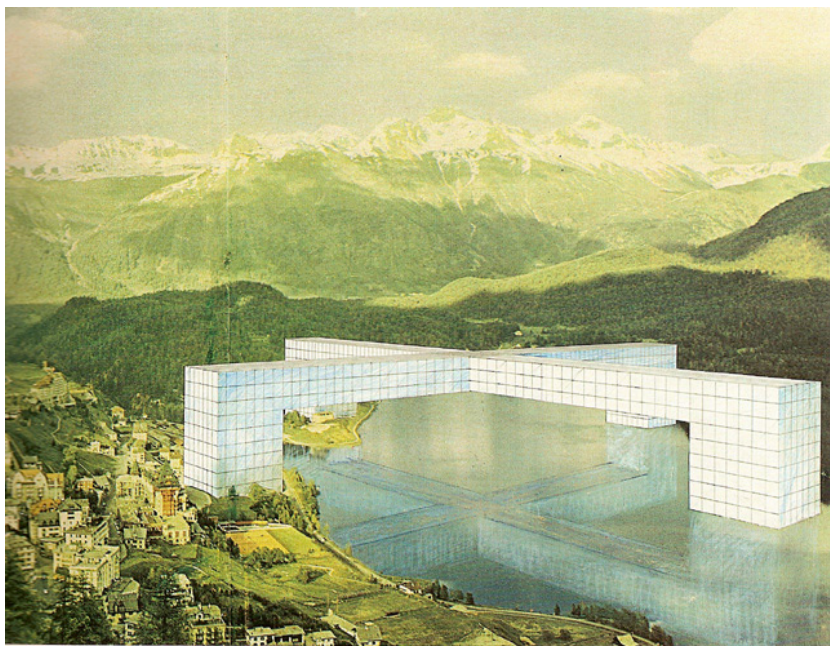
22 Colagem - La ville spatiale
© Yona Friedman

15 - VAN EYCK, Aldo; In search of a utopia of the present, 2005

UTOPIAS DOS ANOS 60
ARQUITECTURAS DE PAPEL



23 Supersurface - Life
© Superstudio



24 The Continuous Monument, An Architectural Model For Total Urbanisation
© Superstudio

As arquiteturas de papel, como foram apelidadas pela crítica da altura, correspon-
dem ao trabalho dos grupos Archigram; Archizoom e Superstudio. Para muitos críti-
cos não passavam de ficção científica, projetos demasiado utópicos e controversos
para serem possíveis de construir, mas talvez sejam os que estiveram mais perto de
conseguir solucionar os problemas que tinham sido criados nas cidades modernas,
nomeadamente na sua relação com a sociedade.

Os projetos apresentados consistiam muitas vezes em meras provocações aos
pressupostos da prática da arquitetura da altura, nomeadamente em relação à sua
eficiência de aplicação e à sociedade que a recebia, assente no capitalismo. Para tal
usavam e exploravam a imagem, as colagens com aplicação de elementos icónicos
desta cultura de massas, levando muitas vezes, as coisas ao absurdo, utilizando
para tal, a estética da pop art e os princípios do consumo.

A utilização de colagens só foi possível pela “ (...) consciência da crise da cidade
moderna (abstrata, isolada e emergente, que cria uma estrutura de segregação)
e o reconhecimento das propriedades urbanas e humanas da cidade tradicional
(densa, compacta e unitária, que apresenta um funcionamento horizontal baseado
na mescla) (...)” o que lhes permite “ (...) propor um urbanismo de colagem que
realiza as seguintes ações: leve em consideração as pré-existências urbanas e as
tipologias modernas simultaneamente; sintetize as melhores qualidades da cidade
tradicional (densa, coerente e baseada em espaços públicos urbanos) e a cidade
moderna (higiênica, acessível e abstrata); resgate valores e fragmentos históricos,
e os ensamble seguindo a mentalidade artística e os mecanismos formais das van-
guardas.”¹⁶

Archizoom e Superstudio são os grupos que mais longe levaram estas críticas, pois
acreditavam que através do poder das críticas, iam conseguir mudar o mundo e
emancipar esta sociedade onde existiam grandes diferenças sociais e culturais, ou
seja, procuravam obter uma sociedade baseada nas relações humanas.

“ The real revolution in radical architecture is the revolution of kitsch: mass cultural
consumption, pop art, an industrial-commercial language. There is the idea of radical-
izing the industrial component of modern architecture to the extreme.”¹⁷

16 Montaner, Josep Maria; As formas do séc. xx; Barcelona; Gustavo Gili; 2000
17 Branzi, Andrea, No stop city; in <http://www.medienkunstnetz.de/works/no-stop-city/>

Estes pensamentos, formulações e usos de imagens icónicas são o resultado de debates teóricos sobre a função da arquitetura, o habitar e os avanços da tecnologia, que em alguns casos resultaram em atitudes ideológicas muito fortes, como foi referido, e noutros, num conceito de megaestruturas como síntese projectual e solução para o desenho urbano.

As megaestruturas não eram apenas estruturas de dimensões monumentais, mas sim elementos que eram concebidos como uma grande casa para todos, onde a existência de multiplicidade de atividades é notória e onde se reuniam todas as funções urbanas.

Como Reyner Banham refere, em *Megastructure – urban futures of the recent past*, estes projetos foram vistos como possibilidades formais de reabilitar os espaços urbanos da cidade difusa e destrocada, resolvendo com estas estruturas os problemas múltiplos da cidade ao contrário do que acontecia na visão funcionalista que existia nos projetos realizados até ao momento, em que se procurava uma solução para cada problema como afirma Auguste Choisy.

Archigram são quem melhor desenvolve este pensamento, construindo imagens bastante apelativas destas infraestruturas onde tudo era passível de acontecer, mostrando novas formas que possibilitavam novas maneiras de viver na cidade e a cidade, tornavam impossível ao indivíduo não acreditar que aquelas eram a fórmula para a cidade ideal.

Com estas estruturas dinâmicas e de carácter ilimitado, que permitiam a livre mobilidade do indivíduo (desmistificação da ideia de que era necessário uma geografia fixa para cada comunidade) e a recuperação de tempo útil de qualidade por parte deste, deixaria de haver hierarquias sociais, restaurando-se o conceito de vizinhança, rua e acima de tudo, a harmonia entre as infraestruturas e a arquitetura, entre infraestrutura e habitar a cidade e entre máquina e indivíduo.

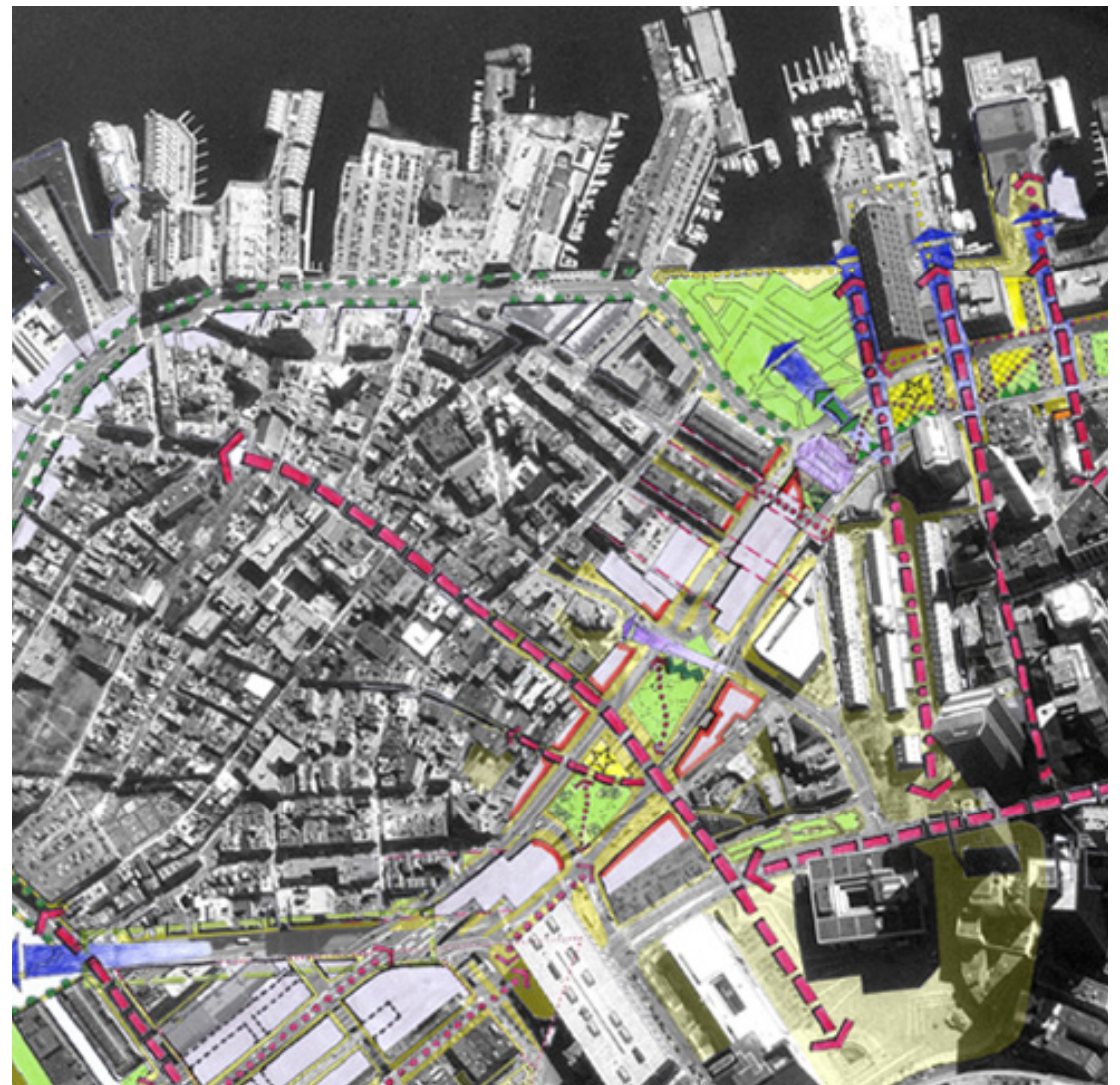
Nestes projetos, a infraestrutura não é vista como um elemento mau para o funciona da cidade e para a sociedade, mas sim como parte dela, como algo que faz parte integrante de um discurso de continuidade.



25 Instant city
© Archigram



26 Plug-in City
© Archigram



REPENSAR AS INFRAESTRUTURAS



27 Diagrama de intervenção - Central Artery - Boston
© David L. Ryan

As cidades que hoje habitamos são o resultado de anos de uma evolução despreocupada, de uma procura de modernização da cidade, conceptualizada através das infraestruturas viárias, sem ter como preocupação a consequente individualização da sociedade que isso poderia provocar. A verdade, é que a desarticulação que as infraestruturas provocam entre as várias partes, destas cidades dispersas, favorece tal facto, ou seja, permite que a rede de trocas, de todos os tipos, entre indivíduos deixe de existir ou se torne mais difícil de efetuar.

A colocação aleatória de infraestruturas no terreno, assente no desejo de chegar mais longe e de maneira rápida, vai destruindo as relações de pequena (escala humana) das cidades, bairros, natureza, criando uma nova escala que impera nas cidades (a escala da máquina) levando à dependência do indivíduo sobre esta.

Pode-se dizer que a evolução das cidades caracteriza-se essencialmente pelo desejo de algo mais, tornando-se este desejo o seu motor impulsionador, apoiado nos avanços tecnológicos e nas infraestruturas. Contudo, isto levou a que se esquecesse que as cidades têm que continuar a ter a pequena escala bem desenvolvida, para que possam ser habitadas, percorridas, acedidas por todos. Pois é esta mistura, tanto de pessoas como de funções, que a faz ser entendida como tal, que a faz ser desejada, que lhe dá vida e identidade.

Como todas as transformações interferem diretamente na vida dos indivíduos, e cada mudança altera a maneira como as pessoas vivenciam os espaços e se relacionam entre si e com eles. Deste modo, torna-se cada vez mais importante que os espaços das cidades sejam pensados sempre a duas escalas, a escala humana e a escala da máquina. Só esta mistura pode fazer funcionar as cidades que hoje habitamos, libertando-as da ambiguidade que as infraestruturas e a máquina lhes imprimiram, porque a exaltação de uma escala é sempre o deterioramento da outra, podendo tornar-se nocivo para as sociedades e tendo como consequência a degradação das cidades.

Sem dúvida que o redesenho, a requalificação, o devolver a cidade ao indivíduo, passa pela clara consciência dos vários fatores que ali trabalham, percebendo que *“A cidade faz-se de oportunidades e o papel dos arquitetos deverá ser, a cada, momento, o de descobrir e potencializar, na maior riqueza dos tecidos urbanos a potencialidade/capacidades escondidas, as hipóteses de regeneração e melhoria ou pelo menos as lentas aberturas possíveis e as alterações a propósito dos vários programas a que vão sendo chamados a atribuir sentido”*¹⁸, ou seja, é necessário saber jogar com as premissas que nos são dadas, melhorando-as.

18 Dias, Manuel Graça Dias; Da inclusão da cidade Autônoma in jornal Expresso; julho 2004

CENTRAL ARTERY

O projecto Central Artery, tal como o Water Voids, que será apresentado em seguida, refletem a ideia do repensar a presença das infraestruturas nas cidade de maneira a corresponder às necessidades destas e das pessoas que ai habitam, constituindo “pequenos” indícios de mudanças socioculturais. São projetos pontuais mas com repercussões gigantes no conjunto.

O projeto de intervenção na zona central de Boston, Central Artery, passa por cicatrizar esta ferida aberta no coração de Boston, ou seja, trata-se de uma reconversão de uma infraestrutura viária num parque linear.

Esta intervenção ambiciosa teve uma visão alargada dos benefícios que poderiam advir para a cidade de Boston, existindo uma consciência de que se pode ter uma cidade infraestruturada, que se adeque as pessoas, sem que no entanto estas infraestruturas quebrem a conectividade entre as partes.

A autoestrada construída no centro de Boston, levou a que muitos dos bairros e espaços públicos ali existentes fossem desmembrados, divididos em dois, e as relações visuais existentes entre o interior da cidade e a zona costeira ficassem perdidas. Esta muralha que ali se ergueu levou ao isolando de North End e, ao mesmo tempo, causou um caos visual enorme.

Dos debates em torno desta infraestrutura, resultou a noção de que só um enorme e ambicioso projeto poderia alterar e conseguir recuperar cerca de 30 hectares de “terra” no centro de Boston, numa operação centrada num objetivo principal: coser a malha urbana de uma forma a permitir uma melhor circulação na cidade, aumentando deste modo uma maior conectividade entre todas as partes. Trazer novamente, deste modo, a escala humana, que se encontrava perdida, para o centro de Boston. Para se atingir esse objetivo, a elevada autoestrada foi substituída por um parque linear, passando a funcionar sob este.

O esforço conjunto de várias disciplinas das artes, de vários ateliês e, principalmente, a participação de vários grupos cívicos, moradores dos bairros que ladeavam este plano e de outros bairros vizinho, contribuiu grandemente para o sucesso da implementação deste projeto. Isto porque todo este processo de participação na construção do parque linear gerou nas pessoas um sentimento de pertença a um espaço que passou a ser e a ter uma parte de si. Ou seja, sentem que uma parte do que nasceu naquele lugar também é responsabilidade sua e que emergiu das suas opiniões sobre o que necessitavam.

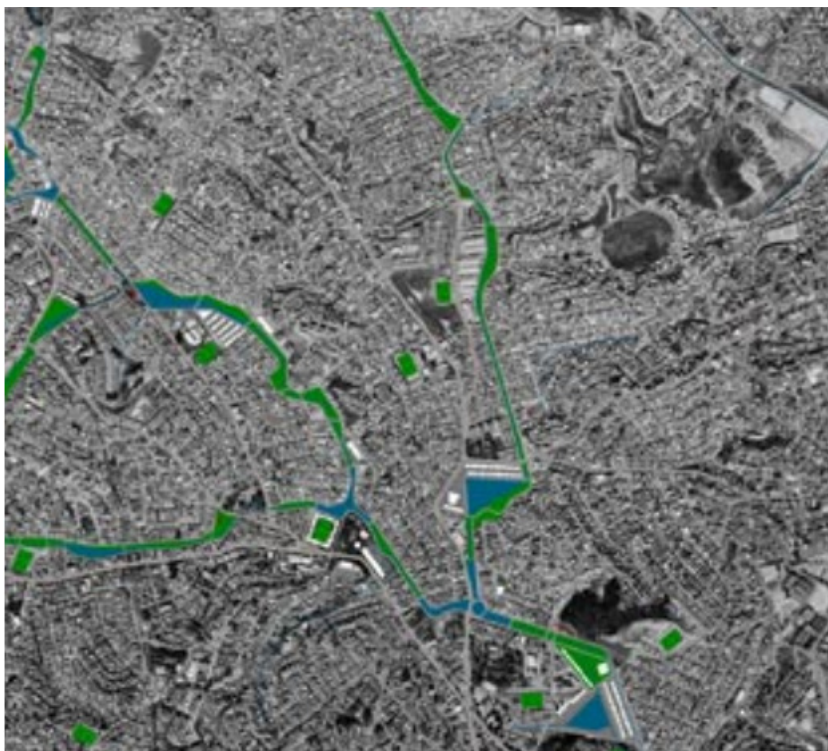


28 Central Artery - Boston
© David L. Ryan



29 Central Artery - Boston
© Alex Krieger

WATERY VOIDS



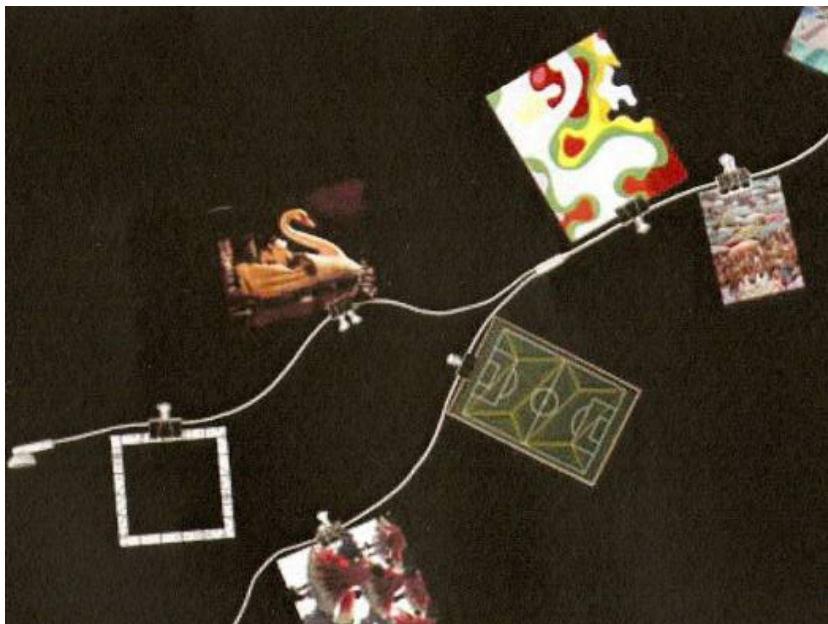
30 Localização dos Piscinões
© MMBB

Este projeto prende-se com a questão de dar uma nova imagem as infraestruturas que foram aparecendo na cidade. Dar-lhes uma nova utilidade, para que estas deixem de ser vistas como barreiras, algo impróprio para a cidade e passem a ser vistas como elementos da mesma, com utilidade, de modo que as pessoas se possam apropriar destes.

O projeto Watery Voids, estava inserido na 3ª bienal internacional de Roterdão cujo tema, “Power producing the contemporary city” se prendia, mais uma vez, com a incapacidade que a arquitetura tem de responder à escala e à velocidade das exigências desta nova cidade. Dentro destas premissas o plano pretendia encontrar soluções que ajudassem à mudança de paradigmas sobre as infraestruturas urbanas, neste caso refletiu-se sobre a mudança de função, ou atribuição de uma função, à rede de reservatórios de retenção de água pluviais de São Paulo e desta forma aproveitar estes vazios urbanos como estruturadores das periferias.

Esta rede de reservatórios, essenciais para a cidade no período das cheias, localizam-se junto dos assentamentos informais da cidade, transformam-se em elementos desagregadores destes locais. Têm uma ocupação sazonal sendo na maior parte do tempo espaços ociosos. Por isso, a mudança de paradigma destas infraestruturas torna-se essencial para a criação de imagens referência da paisagem e, deste modo, estabelecer uma nova relação da sociedade com a cidade, em locais onde a carência de espaços públicos é grande e o desejo deles ainda maior.

Esta intervenção tinha como objetivo a transformação de uma rede de espaços vazios em oportunidades. De criar uma rede de espaços públicos, que assim irão criar correlações entre a infraestrutura e as suas zonas envolventes, iniciando-se assim, um processo, a médio prazo, de estruturação de toda a periferia e, a longo prazo, da metrópole.



31 Piscinões programados
© MMBB

Em suma, esta pesquisa sobre as infraestruturas, o seu aparecimento, desenvolvimento, e consequentemente, os efeitos destas na evolução da forma urbana das cidades em geral, tal como a relação das pessoas com todo este desenvolvimento, assim como o, surgimento de pensamentos contrários à fragmentação da cidade e os seus falhanços e pequenas vitórias, ajudam a introduzir e a perceber o problema que encontramos em Lisboa e que nós foi pedido a solucionar - a relação de Monsanto com a cidade.

Toda esta análise ajuda a perceber que para colmatar este problema é necessário um novo olhar sobre estas infraestruturas e o seu papel na cidade, sendo necessário que elas sejam pensadas desde o início não como infraestruturas barreiras excluídas do planeamento urbano, mas sim como estruturas que vão complementar e ajudar este, ou seja, passar de uma infraestrutura barreira para uma estrutura de continuidades, de conexão.

Percebe-se, através das várias fazes aqui apresentadas, que é necessário desfragmentar a cidade, sendo importante e necessária uma leitura atenta do território, pois este é muito mais do que um solo onde brotam edifícios. O território é e deveria ser, acima de tudo, um conjunto de articulações entre pessoas e a seu habitat. Para isso torna-se essencial a desmistificação do paradigma das infraestruturas da cidade e do uso das tecnologias.



32 Margens do rio Manzanares
© Jeroen Musch



33 Sobreposição de circulações
© Josef Hoflehner



LISBOA



34 Lisboa - Imagem típica da cidade



35 Gravura da cidade de Lisboa 1593
© Matheus Merian

A importância da história da evolução das formas urbanas da cidade de Lisboa, desde a sua origem até à forma atual, de grande área metropolitana, reside na ajuda que fornece para melhor compreensão da génese desta cidade, mas também para melhor perceber o enquadramento e o papel que o parque de Monsanto tem vindo a desempenhar ao longo dos anos. Perceber como o parque chegou a este ponto de desconexão com a cidade e, mais uma vez, entender até que ponto as infraestruturas contribuíram para tal facto.

Tal como outras cidades Lisboa nasce e vai-se expandindo no seguimento de infraestruturas que permitem o seu desenvolvimento tanto económico como social, como se pode analisar, através dos esquemas de evolução da cidade. (imagem 39)

A instabilidade da época medieval fez com que Lisboa se localiza-se numa das sete colinas, próxima do rio Tejo, onde existia uma ausência de espaço público e as suas ruas eram bastante sinuosas, contudo, com a progressiva estabilidade as pessoas começam a procurar estabelecer-se junto ao rio, o grande meio de comunicação, trabalho, mobilidade e meio de desenvolvimento económico. Nesta altura Lisboa sofre a sua primeira vaga de crescimento populacional, suportada pela importância e dinamismo que a expansão ultramarina provocou e, consequentemente, pelo novo tipo de comércio que aqui se instala e se passa a praticar.

As primeiras mudanças urbanas em Lisboa, consequentes de todo o dinamismo que prolifera através do porto e da necessidade de lugares de partilha, resultam no surgimento de dois espaços públicos, que vão permitir não só as trocas económicas, como de vivências e conhecimentos, tornando-se as portas da cidade, que se vai desenvolvendo em torno delas e ao longo do rio. As pessoas procuram estabilizar-se onde existem meios para a sua subsistência.

Estas duas primeiras infraestruturas, agregadoras e propulsoras de massa construída e da aglutinação de pessoas, foram, a atual praça do Rossio, associada a funções de espaço de mercado, por se encontra no limite da cidade e assim facilitar as trocas de quem vinha do campo com as pessoas que ali viviam. E o Terreiro do Paço que, pela sua posição estratégica em frente ao rio, porta de boas-vindas para quem vinha de fora, tornou-se o local privilegiado para a instalação de todas as funções governamentais da cidade.

Nesta altura, Lisboa há muito que tinha ultrapassado as linhas defensivas da cidade, devido às vagas de pessoas que vinham de todo lado. As novas infraestruturas so-



36 Chafariz do Rato
© " Lisboa e o Aqueduto "

LISBOA
EVLUÇÃO DA CIDADE

ciais, governamentais, religiosas foram projetadas e construídas tendo em conta a relação com o rio e a cidade cresce ao longo das suas margens e deste para dentro, ou seja, em direção do campo, sem no entanto perder do horizonte a principal infra-estrutura da altura, o RIO.

Em 1652 é traçado um plano pelos engenheiros militares Charles Legart, Jean Cosmader e Jean Girot, considerado na altura como inovador, que consistia numa nova linha defensiva que não se baseava apenas nos limites da expansão da cidade naquele tempo, mas sim nos futuros limites de expansões da mesma. Esta linha abrangia a área adjacente a Santa Apolónia até Alcântara, abarcando no seu percurso Prazeres, Campolide, Estrela e Capuchos.

É por esta altura que também surgem outras infraestruturas com o intuito de trazer melhoramentos à vida das pessoas na cidade e criação de uma sucessão de espaços de carácter público, com os quais se pretendiam e geraram, ao seu redor, uma certa regularização da malha urbana, como é o caso da construção do Aqueduto das águas livres e os seus chafarizes.

Esta infraestrutura, para além de ultrapassar as barreiras físicas deste terreno, transpondo o vale de Alcântara até Campolide trazendo água à cidade e a geração de espaços públicos qualificados, foi a primeira infraestrutura de articulação, em grande escala, destas duas colinas, tronando-se num elemento essencial para a circulação e movimentação das pessoas em altura. Uma infraestrutura de comunicação entre espaços.

O surgimento de espaços públicos no interior da cidade, gerados pelos terminais dos ramais do aqueduto, e a remodelação da frente ribeirinha, devido ao crescente fluxo de trocas comerciais, levam a cidade a ganhar uma nova forma. No entanto só depois do terramoto de 1775, com a urgente necessidade de edificar uma cidade sobre as ruínas, é que Lisboa passou a ter um plano com uma visão ambiciosa.

Esta visão passava não só pela reconversão da área afetada pelo sismo, mas também pelo alargamento, da cidade, a outras áreas para configuração de novos programas, como é o caso do primeiro equipamento de lazer, o passeio público, implantado em terrenos comprados pelo Marquês de Pombal nos limites a norte desta nova cidade planeada. Embora anos mais tarde se tenha convertido o passeio público numa avenida estilo boulevard, por a sua localização e limites impediam a expansão da cidade, a verdade é que foi este o momento basilar de criação de uma cultura de espaços

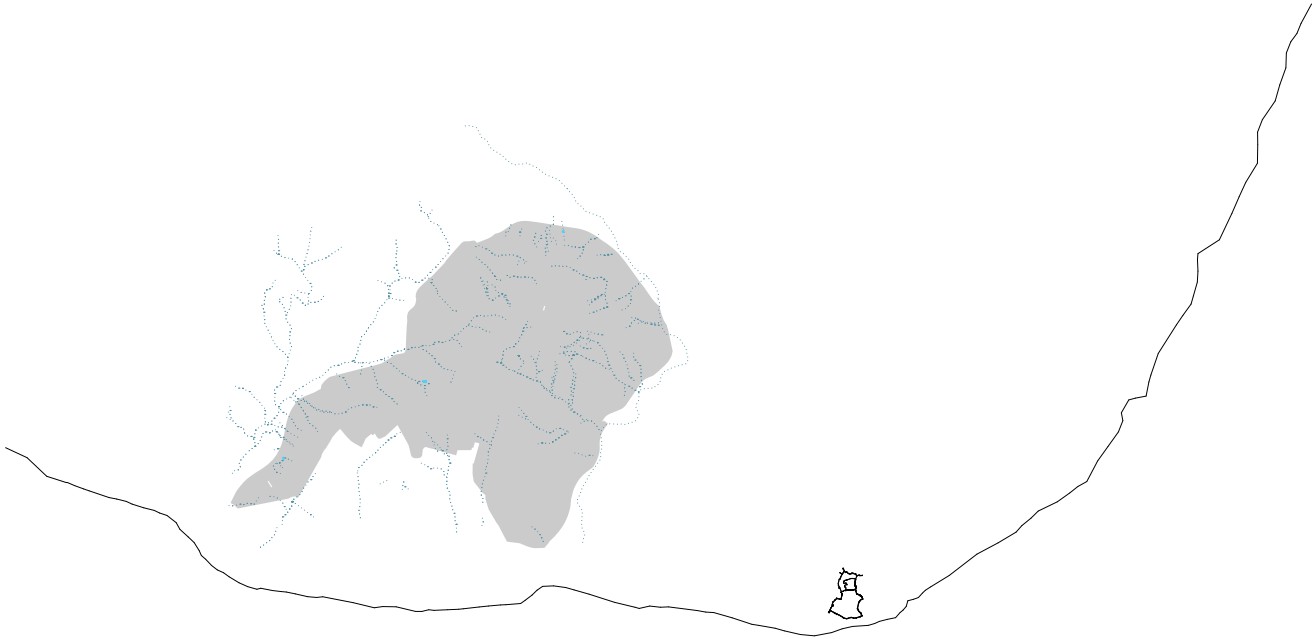


37 Aqueduto das águas livres
© “ Lisboa e o Aqueduto”



38 Construção de infraestruturas

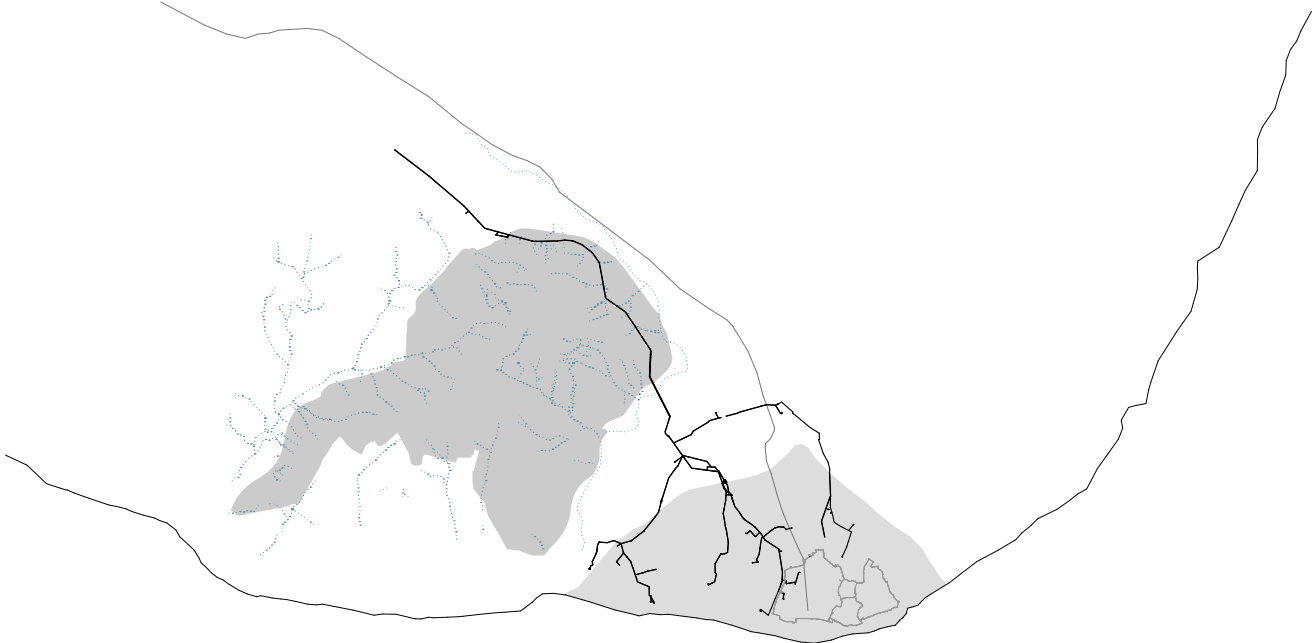
1174 Cerca Moura



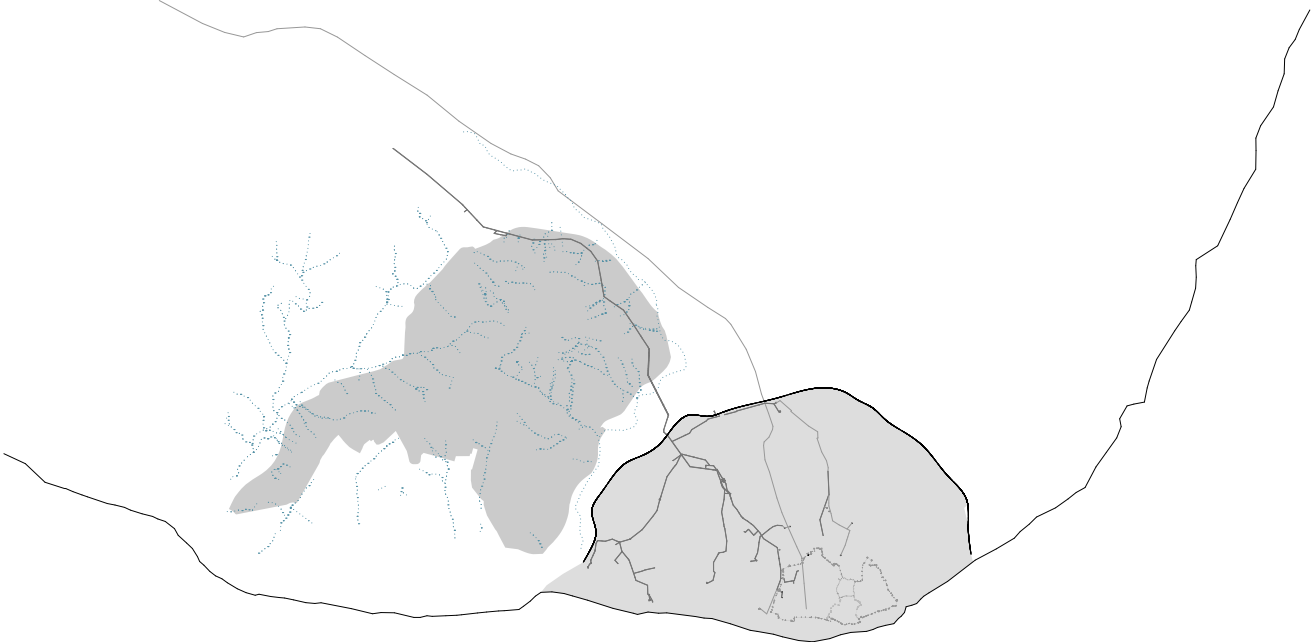
1336 Cerca Fernandina e Estrada de Benfica

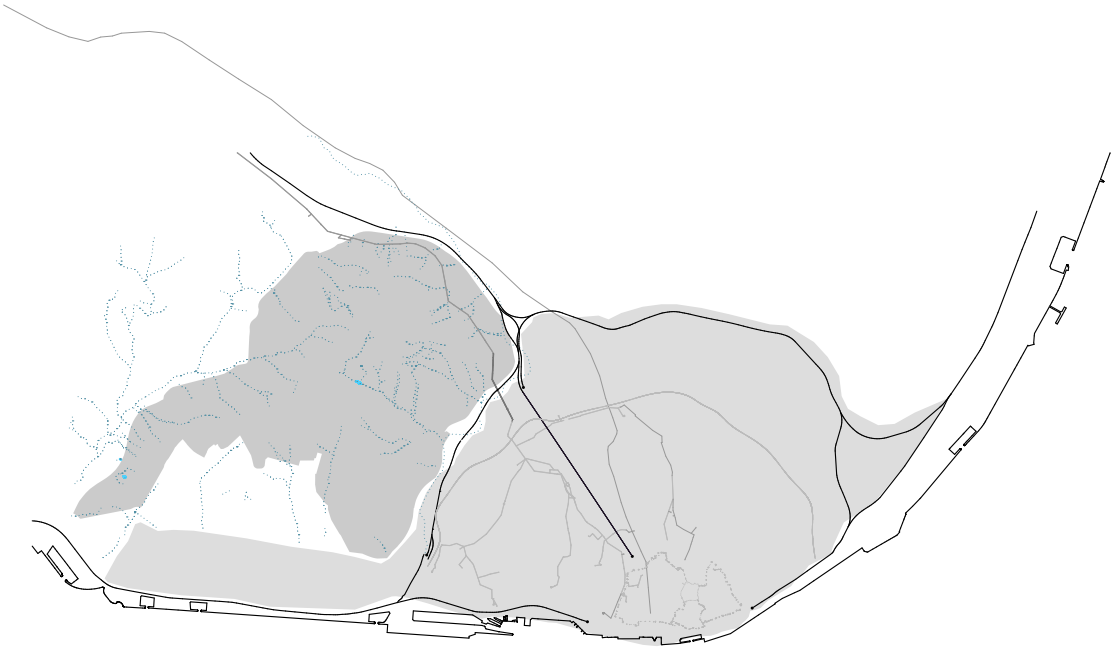


1848 Aqueduto das Águas Livres
Novos limites da cidade



1856 Primeira Circunvalação





1902 Sistema de Caminhos de ferro
Nova linha de costa



1960 A5 / Viaduto Duarte Pacheco
Caneiro de Alcântara
Metro
2º Circular



1999 Ponte 25 de Abril/ eixo Norte sul
Metro
CRIL
Radial de Benfica
Linha férrea da ponte



2012 Metro
CRIL



40 Viaduto Duarte Pacheco e A5
© Arquivo Municipal



41 Viaduto Duarte Pacheco
© Arquivo Municipal

verdes públicos, para usufruto da população.

É a partir do pensamento inovador do Marquês de Pombal, que as pessoas que residiam em Lisboa, começam a tomar consciência da importância destes espaços na cidade e a quererem mais, no só pelo embelezamento que provocam na cidade, mas pela oportunidade de recreação e tempo de lazer ao ar livre.

É neste contexto que, em 1920, se começa a olhar para a elevação de Monsanto como uma possibilidade de criar um grande jardim público que levaria Lisboa a competir com as grandes cidades europeias, mostrando a sua modernização. Que, naquele momento, se refletia através do aparecimento das linhas de comboio do interior do território, Sintra-Lisboa; Cascais–Cais de Sodré e principalmente a ligação de Santa Apolónia com a linha de comboios do norte, que facilitaram o crescimento da cidade e consecutivamente a sua nova urbanidade.

Esta nova cidade que procura modernizar-se, com Ressano Garcia na frente das obras públicas, estendesse para norte, apoiada num sistema viário que deveria estruturar e conseguir ligar os planos das várias expansões e em simultâneo acentua a sua industrialização junto do rio.

O surgimento deste sistema viário leva a criação de um sistema de transporte público, para todas as pessoas poderem circular nesta nova e vasta cidade e ao aparecimento de mais veículos privados a circular pelas suas entranhas. A cidade de Lisboa estava cada vez mais moderna, levando Duarte Pacheco, diretor então das obras públicas, a interessar-se por planos que estavam em cima da mesa, relativos à criação de um grande parque, que seria o ponto de referência na cidade de Lisboa, como acontecia nas cidades modernas de outros países.(Berlim-Tiergarten; Londres-Hyde Park; Milão-Parque Sempione)

No entanto, só quando Duarte Pacheco, em 1938, chegou à presidência da Câmara de Lisboa e designa o arquiteto Keil do Amaral, que tinha regressado da sua viagem pela Europa, responsável por executar os planos para este grande parque, é que a transformação (de fecho das pedreiras, que funcionavam em Monsanto e que forneciam pedra calcária para as obras públicas) se concretiza. O plano geral para os 900 hectares, tinha como estratégia a dispersão de vários programas por este terreno, que seria dividido em duas áreas por uma ligação viária entre a periferia e a cidade. Uma estrada que se prolongaria sobre o vale de Alcântara, na forma de viaduto, ou seja, uma ligação, em altura, a unir duas cotas semelhantes e que se

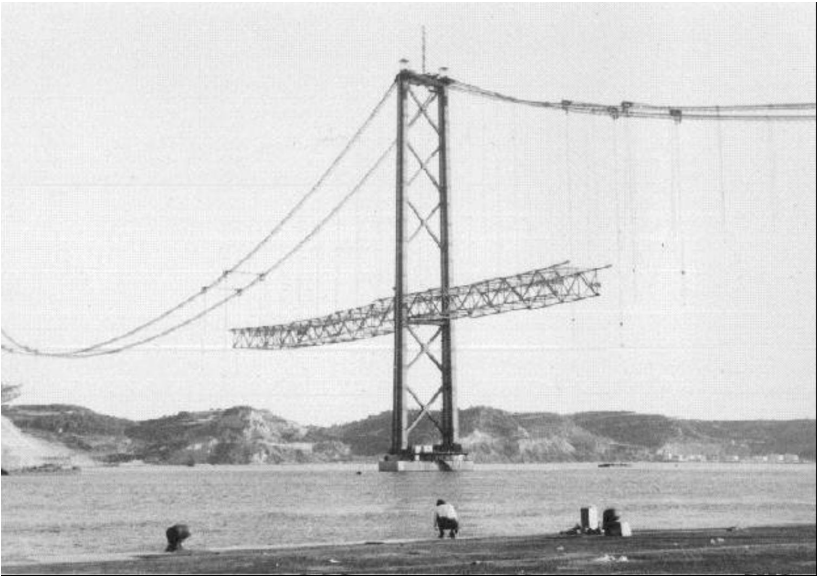
ligaria com a expansão da cidade para norte, através do ponto de articulação que seria a atual rotunda Marquês de Pombal.

A divisão, em dois, do parque não se mostrava como um entrave, naquela altura, à mobilidade das pessoas, pois não devemos esquecer que nesta altura a apologia e o desejo do automóvel privado era grande, e como tal o parque foi pensado e desenhado para ser disfrutado através do automóvel, sendo este o modo principal que as pessoas deveriam usar para se deslocarem dentro do parque entre os diferentes programas e miradouros, além disso, o número de veículos, a circular, ainda era pouco, logo o tráfego era muito menor, do que se faz sentir atualmente, e as pessoas poderiam circular, mesmo sem carro, com mais segurança.

Deste modo, pode-se analisar esta densa mancha arbórea como uma tentativa, muito para além de colocar Lisboa como referência no plano europeu. Uma tentativa de criar um ponto de transição entre a cidade e o campo, entre o construído e o natural, com os seus limites, nesta altura, marcados a norte pela linha férrea Sintra- Lisboa, que separava o parque do bairro S. Domingos de Benfica que começava a surgir, a nascente pelo vale de Alcântara, a sul o bairro do Restelo e a na extremidade ponte pela praça de Algés.

À medida que foram sendo criados melhores acessos para chegar as periferias, a cidade continuou a sua progressiva difusão, continuou a espalhar a mancha construída por todo o território, como aconteceu por exemplo, com a expansão para sul aquando da obra da travessia sobre o tejo,Ponte 25 de Abril. Com esta tendência de aumento de habitações e consequentemente de pessoas nos subúrbios em detrimento do centro da cidade, surge a necessidade crescente de transporte privado, uma vez que as extensões das redes de transportes públicos se tronaram insuficientes, o que consequentemente provocou um aumento de tráfego a entrar e sair todos os dias do centro de Lisboa, levando à necessidade de ampliação e articulação do sistema de infraestruturas. Surgindo, deste modo, o limite poente de Monsanto marcado pela construção da CRIL e o aumentado do limite norte, com a passagem da radial de Benfica e o limite nascente com o eixo norte/sul e a linha férrea da ponte. Dados estes desenvolvimentos, tornou-se previsível a mudança da escala da cidade de Lisboa.

A criação de todas estas infraestruturas, que facilitaram os movimentos pendulares de quem tinha que procurar habitação fora do centro apesar de todos os dias se mover em direção a este para trabalhar, levaram a que Monsanto e São Domingos de Benfica, como se verá mais a frente, acabassem cercados por infraestruturas de ligação entre os subúrbios e Lisboa e desta com o resto do país, perdendo as suas ligações de pequena escala.



42 Construção da Ponte 25 de Abril
© Arquivo Municipal

2011



202.479
carros em circulação



1.275
vias automovel Lisboa



564.657
Lisboa



1.382.604
Arredores de lisboa

43 Pictograma de comparação



linha de metro ●.....

01 Aqueduto | 02 Linha ferrea de Sintra - Lisboa | 03 Linha ferrea de Cascais - Lisboa | 04 A5 | 05 CRIL | 06 Ponte 25 de Abril e linha ferrea da ponte | 07 2ª circular | 08 Eixo Norte-Sul | 09 Estrada de Benfica | a Estação do Rossio | b Estação de Campolide | c Estação de Alcântara | d Estação do Cais do Sodré | e Estação de Santa Apolonia | f Estação do Oriente





45 Esquema de localização do bairro

Esta área adjacente a Monsanto foi escolhida como ponto estratégico para revitalização da ligação do parque com a cidade, por se tratar de uma zona que se desenvolveu bruscamente e, por isso, sujeita a vários tipos de modificações tanto a nível morfológico, como a nível de malha edificada, apresentando no entanto características à similitude de Monsanto, com muitas potencialidades.

S. Domingos de Benfica, atualmente é uma das 23 freguesias da área metropolitana de Lisboa onde a função residencial é a que tem uma maior predominância, tornando-a numa zona tipicamente apelidada de dormitório.

Numa dimensão de 4,29 km² existem cerca de 1.732 edifícios habitacionais, sendo que 68% destes são exclusivamente residenciais e apenas 1% tem outro tipo de funções, isto para uma população de 33.043 indivíduos, compreendida entre a faixa de idades, com maior preponderância de 15 a 64 anos seguida da faixa etária de maior de 65 anos. 68% das famílias, que habitam nesta freguesia são constituídas por 2 elementos, ou seja, tratam-se de casais em início de vida que aqui encontram habitação ajustada aos seus rendimentos iniciais. (dados retirados da caracterização social da freguesia realizada pela Camara Municipal de Lisboa com dados referentes a 2011)

Durante a análise deste lugar, o que se revelou interessante foi perceber que os atuais limites desta freguesia ultrapassam as infraestruturas viárias e férreas, tanto a norte como a sul, mostrando que existe ainda uma parte correspondente a Monsanto que pertence a esta freguesia, ou seja, o Palácio Marquês da Fronteira, a Igreja Nossa Senhora do Rosário, o estabelecimento dos Pupilos do Exército e algumas habitações fazem parte de S. Domingos de Benfica em termos burocráticos, mas fisicamente estão separados do resto do bairro, reforçando a necessidade de criar meios adequados de articulação entre as duas partes pertencentes à mesma origem.

As sucessivas mudanças pelas quais este local foi passando, levaram a grandes alterações da paisagem, alterações nos modos de vida tal como a qualidade desta e



46 Gravura da Quinta Gerard de Visme e ao fundo o Palácio Marquês da Fronteira
© Wells

LISBOA
O BAIRRO DE S. DOMINGOS DE BENFICA

principalmente a mobilidade das pessoas que aqui se estabeleceram e estabelecem.

De lugar aprazível, destacado na periferia da cidade de Lisboa, onde a burguesia fixava as suas moradias de verão, pela abundância de água e árvores e uma fraca densidade populacional, em poucos anos, S. Domingos de Benfica passou para um lugar com enorme densidade construtivas, ausência marcante de espaços públicos qualificados e com um predomínio do automóvel sobre todo o espaço.

Esta mudança inicia-se com a construção do Convento de S. Domingos no séc. XV, atual igreja da Nossa Senhora do Rosário e, posteriormente, com a utilização e realce que as estradas de Benfica e da Luz ganham, levando a um início de ocupação, gradual, em seu redor, surgindo novamente as infraestruturas como geradoras da ocupação do território e expansão da cidade.

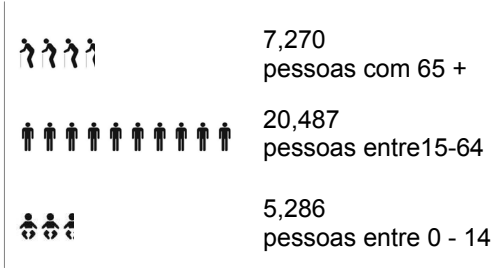
Esta realidade foi-se refletindo em S. Domingos de Benfica logo com a passagem da linha de comboios,que começou a delimitar esta área e a possibilitar a fixação de mais pessoas, contudo o grande salto demográfico e possível acontecimento responsável pela formulação deste espaço como bairro, aconteceu por volta de 1957-59 aquando do surgimento da rede pública de elétricos e seguidamente da linha de metro de Sete Rios. Começa a surgir um sem número de edifícios e ruas que, devido a urgência de construir para responder as necessidades de habitação para um grande números de pessoas, não são pensados de maneira a responder às necessidades a longo prazo de quem nelas vai residir, acabando por não refletir os intuitos que se tinha para este local e todo o contexto ambiental e histórico em que este território estava imbuído até então.

Consequência deste crescimento brusco é um território maioritariamente residencial onde se vai encontrando aqui e ali vestígios de antigas quintas retalhadas e um grande número de infraestruturas com uma grande variedade de programas que passam completamente despercebidos a quem não reside no local, principalmente por não existir uma clareza neste espaço tal como acontece em Monsanto.



47 Bairro Operário Grandella - S. Domingos de Benfica

2011



48 Pictograma de idades

Vista do lado poente da Estrada de Benfica
Notória apropriação, por parte dos automóveis,
do espaço público.



Avenida de grande dimensões, pensada
para o automóvel, o que provoca uma sen-
sação de desconforto no peão.



Tráfego automóvel na Avenida Conde Almostr
Ausência de comodidade para os peões

LISBOA
O BAIRRO DE S. DOMINGOS DE BENFICA
VIAS PRINCIPAIS



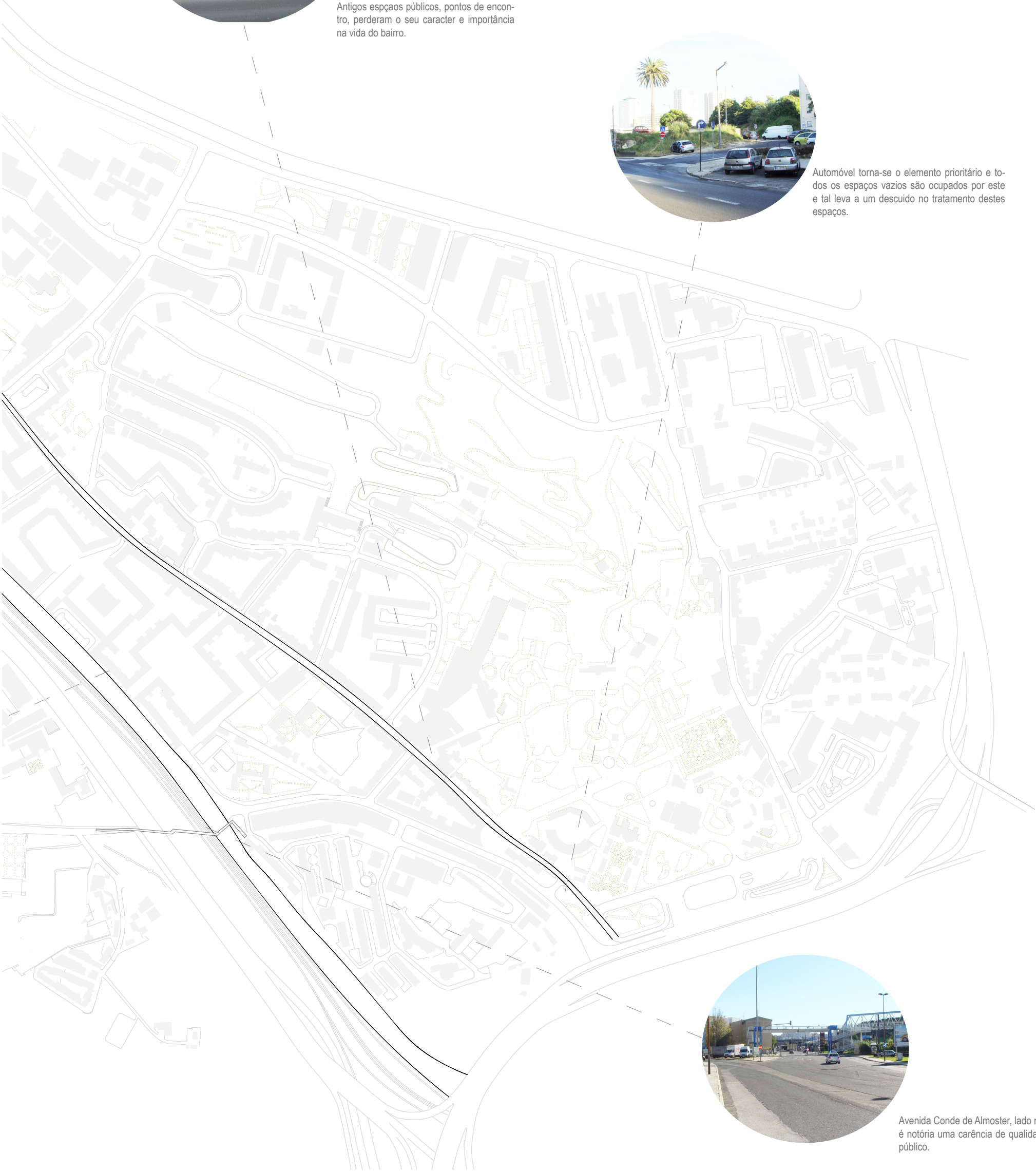
Antigos espçaos públicos, pontos de encontro, perderam o seu caracter e importância na vida do bairro.



Automóvel torna-se o elemento prioritário e todos os espaços vazios são ocupados por este e tal leva a um descuido no tratamento destes espaços.



Avenida Conde de Almoester, lado nascente onde é notória uma carência de qualidade de espaço público.

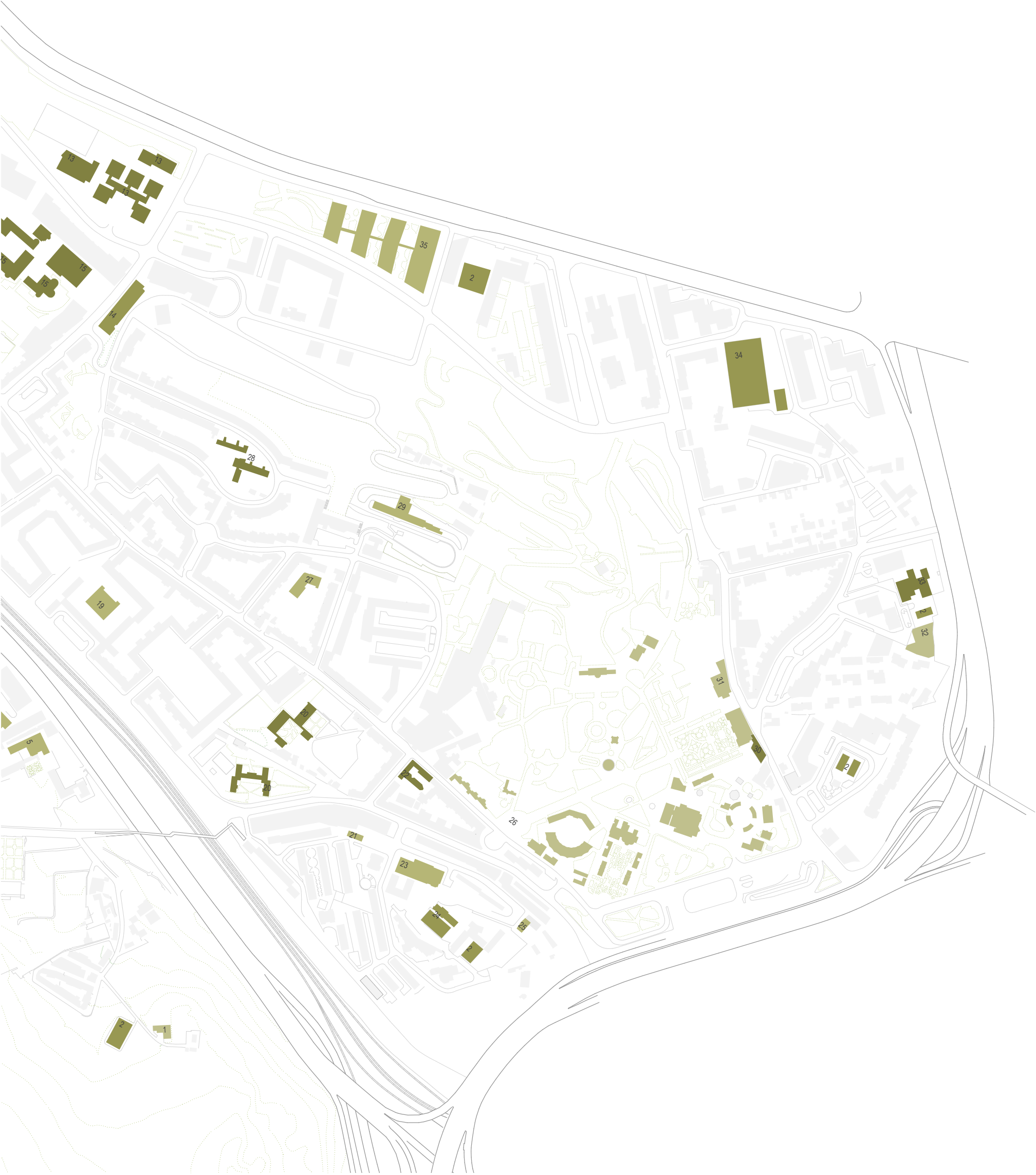




■ Educação ■ Desporto ■ Serviços ■ Cultural / Lazer

01 Centro Associativo Calhau | 02 Polidesportivo | 03 Palácio Marquês da Fronteira | 04 Lar Madre Teresa de Saldanha | 05 Instituto de Reinserção Social | 06 Igreja Nossa Senhora do Rosário | 07 Instituto Profissional Pupilos do Exército | 08 Externato Infantil e Primário Quinta da Fonte | 09 Escola de Música | 10 Instituto Superior de Educação | 11 Escola Superior de Comunicação Social | 12 Santa Casa da Misericórdia | 13 Escola Delfim Santos | 14 Associação | 15 Colégio Maristas de Lisboa | 16 Palácio Beau-Séjour | 17 | 18 Museu da República e Resistência | 19 Mercado | 20 Instituto Navarro Paiva | 21 Misericórdia | 22 Universidade Internacional | 23 Centro Paroquial | 24 Clube Recreativo | 25 Junta de Freguesia | 26 Jardim Zoológico | 27 Centro de Dia | 28 Escola Básica António Nobre | 29 Hospital da Cruz Vermelha | 30 Escola Princesa Ana | 31 Teatro Thalia | 32 Edifício Mozart | 33 Colégio Universitário Montes Claros | 34 Sport Futebol Palmense | 35 Hospital dos Lusíadas

LISBOA
O BAIRRO DE S. DOMINGOS DE BENFICA
EQUIPAMENTOS





RELAÇÃO LISBOA MONSANTO



51 Relação Lisboa Monsanto



52 Ortofotomapa Lisboa

Lisboa cidade das sete colinas, que atrai milhares de pessoas todos os dias, tanto nacionais como estrangeiras, é muito mais vasta do que aparece nos mapas turísticos. É na verdade, um sistema complexo de canais de circulação que levaram à artificialização do território, ao aparecimento de espaços sem carácter e ao esquecimento de outros, mas que podem e necessitam ser vistos como potencializadores de mudanças neste território.

Facto que rapidamente se associa à situação da atual relação entre Lisboa e Monsanto e vice versa, quando é posto o problema de como voltar a unir o Parque de Monsanto a Lisboa ou seja, voltar a colocar este espaço público como ponto de referência e de usufruição para todos.

O que leva a que se reflita e perceba o quanto a imagem mental que se criou ao longo dos tempos sobre este espaço e a sua relação com a cidade é desfocada e turva.

Só com o recurso a mapas, cartografia e sistemas digitais, que nos permitem de forma rápida perceber a atual relação da cidade com o parque, é que se compreende que este manto verde é o pulmão de Lisboa. No entanto, apesar de ser o único espaço natural que sobressai na mancha urbana é, de todos os espaços público que surgiram nas área mais próximas ao antigo casco da cidade, o que é menos reconhecido e utilizado como espaço público. Ou seja, é o que menos é visto como a função de espaço de encontro, de passeio, de estádia no global, muito em parte pela sua dimensão, mais como um lugar que alberga vários programas mas sem correlações entre si. Não é visto como um todo, mas sim considerado em partes fragmentadas.

Apesar de o objetivo inicial deste parque ser o de se poder percorrido por veículos, como já foi referido, permitindo as pessoas deste modo, usufruir da mata e dos vários programas espalhados pelo parque, a verdade é que hoje este espaço perdeu esse conceito/abordagem e é mais frequentemente usado como forma de atravessamento, um local de passagem para entrar na cidade. Esta nova função, que não estava nos objetivos do arquiteto Keil do Amaral, que projetou o Parque de Monsanto, surgiu devido ao grande tráfego que agora passa pela A5, infraestrutura que permitem o



53 Relação vale de Alcântara Monsanto
© Margarida Santos Lima

rápido acesso da periferia à cidade, mas que ao mesmo tempo corta e cria um limite/ uma barreira entre a natureza e o peão. Este facto condiciona a ideia inicial de usufruto total deste espaço por todos, impossibilitando que todas as pessoas cheguem até ele, ou a todos os programas.

A malha extensa de infraestruturas que se criou em torno de Monsanto, provoca dificuldades de mobilidade, nomeadamente chegar a este espaço, sem recurso ao automóvel privado, tornasse praticamente impossível, pela falta de infraestruturas, ou seja, a inexistência de acessos ou acessos inapropriados, como é o caso das ligações existentes com S. Domingos de Benfica, e da escassez do sistema público de transportes, que abranjam todos os espaços de lazer do parque. Contudo é de salientar um aspeto curioso e que nos faz pensar na importância ou não do Parque de Monsanto, que é o facto de se detetar uma maior facilidade de acessos das zonas mais turísticas da cidade para o parque relativamente as zonas periféricas, onde se agrega a maioria da população da zona de Lisboa.

Assim, embora existam algumas rotas que passam por Monsanto, a verdade é que só quem as utiliza com regularidade é que as percebe com clareza e delas tem conhecimento, uma vez que não existe uma identificação clara relativa a Monsanto, mas sim, informações específicas relativas a cada um dos espaços que nele existem, levando a uma informação espartilha e parcial que pode muitas vezes gerar confusões e má percepção do todo, com consequência de algumas partes do parque se tornarem desconhecidas para muitos.

Faltou, por isso, ao longo dos anos de desenvolvimento da cidade de Lisboa, um olhar crítico sobre este espaço, que tivesse tido em conta as várias etapas pelas quais o parque foi passando. Se tal tivesse ocorrido, poderia existir uma percepção mais clara sobre o espaço e como ele poderia ser, desde há muito tempo, um sistema integrante deste outro grande sistema que é a cidade de Lisboa, ou seja, o repensar da sua relação, que neste momento é ambígua, com a cidade e os seus habitantes, possibilitando novas maneiras de conexão entre estes.



54 Relação Monsanrto com zona de Sete Rios



55 Vista de Monsanto sobre Lisboa
© Marius Waagaard



01 Jardins de Belém I 02 Jardim do Ultra Mar I 03 Jardim Dulca Soares I 04 Parque Urbano dos Moinhos de Santana I 05 Jardim Botânico da Ajuda I 06 Jardim das Damas do Palácio Nacional da Ajuda I 07 Tapada das Necessidades I 08 Jardim Museu de Arte Antiga I 09 Jardim de Santos I 10 Jardim D.Luís I 11 Miradouro de Santa Catarina I 12 Jardim São Bento I 13 Jardim da Estrela I 14 I 15 Jardim das Amoreiras I 16 Praças das Flores I 17 Príncipe Real I 18 Miradouro S. Pedro de Alcântara I 19 Jardim Botânico - Universidade de Lisboa I 20 Jardim Alfredo Keil Amaral I 21 Avenida da Liberdade I 22 Jardim do Torel I 23 Jardim da Graça I 24 Jardim Botto Machado I 25 Jardim do Museu da Água I 26 Miradouro Senhora do Monte I 27 Campo Martires da Pátria I 28 Parque Eduardo VII I 29 Jardim Amália Rodrigues I 30 Parque da Casa Ventura Terra I 31 I 32 Jardim Zoológico I 33 Cidade Universitária I 34 Campo Grande I 35 Gulbenkian I 36 Jardim Amélia Carvalheiro I 37 Jardim Arco do Cego I 38 Jardim Cesário Verde I 39 Jardim Constantino I 40 Alameda Afonso Henrique I 41 Jardim Madre Deus I 42 Parque Urbano do Vale Fundão I 43 Bela Vista I 44 Campo de Golf da Bela Vista I 45 Parque de Alvalade I 46 Parque Vale do Silêncio I 47 Parque das Nações

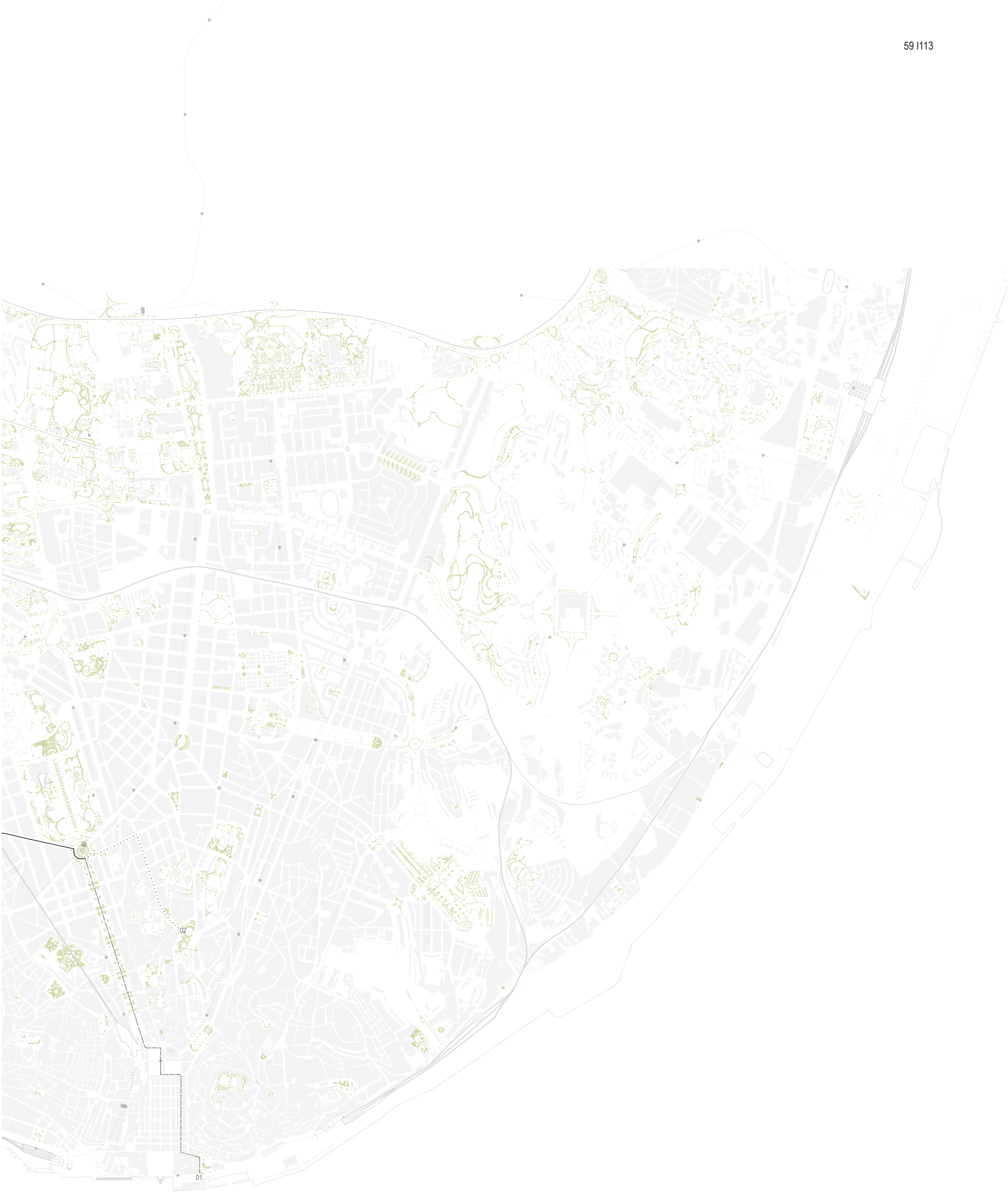


56 Planta I Espaços de lazer de lisboa versus Monsanto
Monsanto é o pulmão de Lisboa, mas apesar de ser o único espaço natural que mais sobressai na mancha urbana é, de todos os espaços público, o que menos reconhecido e utilizado como espaço público num todo ou seja o que menos é visto com essa função de espaço de encontro, de passeio, de estádia no global e sim mais como alguns espaços de lazer dentro de uma zona não construída, dentro de uma densa mata.



troço comum ———
linha de metro●.....

01 Terreiro do Paço - Damaia | 02 Desterro - Algés | 03 Bairro Padre Cruz - Algés | 04 Alcântara (calçada da tapada) - Pontinha | 05 Sete Rios - Sete Rios





RELAÇÃO MONSANTO S. DOMIGOS DE BENFICA





59 Ortofotomapa - Monsanto e S. Domingos de Benfica

Monsanto antes de ser projetado pelo arquiteto Keil do Amaral como parque de lazer, correspondia a mais uma elevação do território onde existia uma mistura de atividades e de diferentes usos: zonas agrícolas, áreas arbóreas de carácter selvagem, moinhos e quintas de recreio. Era um espaço permeável em todo o seu redor, pois a única barreira que por esta altura existia era a ribeira de Alcântara que era transposta através de pequenas pontes em lugares estratégicos de atravessamento. Com o tempo e a evolução da cidade a permeabilidade que existia perdeu-se, o parque e outras áreas adjacentes a este ganham formas de ilhas rodeadas por infraestruturas viárias. (imagem 59)

A análise anterior, sobre o Parque e a sua atual relação com o território da ampliada cidade de Lisboa, leva a que se olhe de maneira mais cuidada para outra zona que sempre foi vista como lugar de interesse por quem habitava na cidade, como se de uma continuação de espaço se tratasse, falasse de Domingos de Benfica. Antigo lugar de recreio da burguesia Lisboaeta, onde predominavam palacetes e quintas senhoriais que continham, por vezes os seus limites em terrenos hoje em dia do atual Parque de Monsanto, mas que hoje é um lugar repleto de edifícios de habitação, com um carácter de periferia. Também ele rodeado de infraestruturas viárias que levaram ao seu isolamento e consecutivamente à sua mudança de paradigma de espaço de referência fora da cidade a área dormitório como já foi referido.

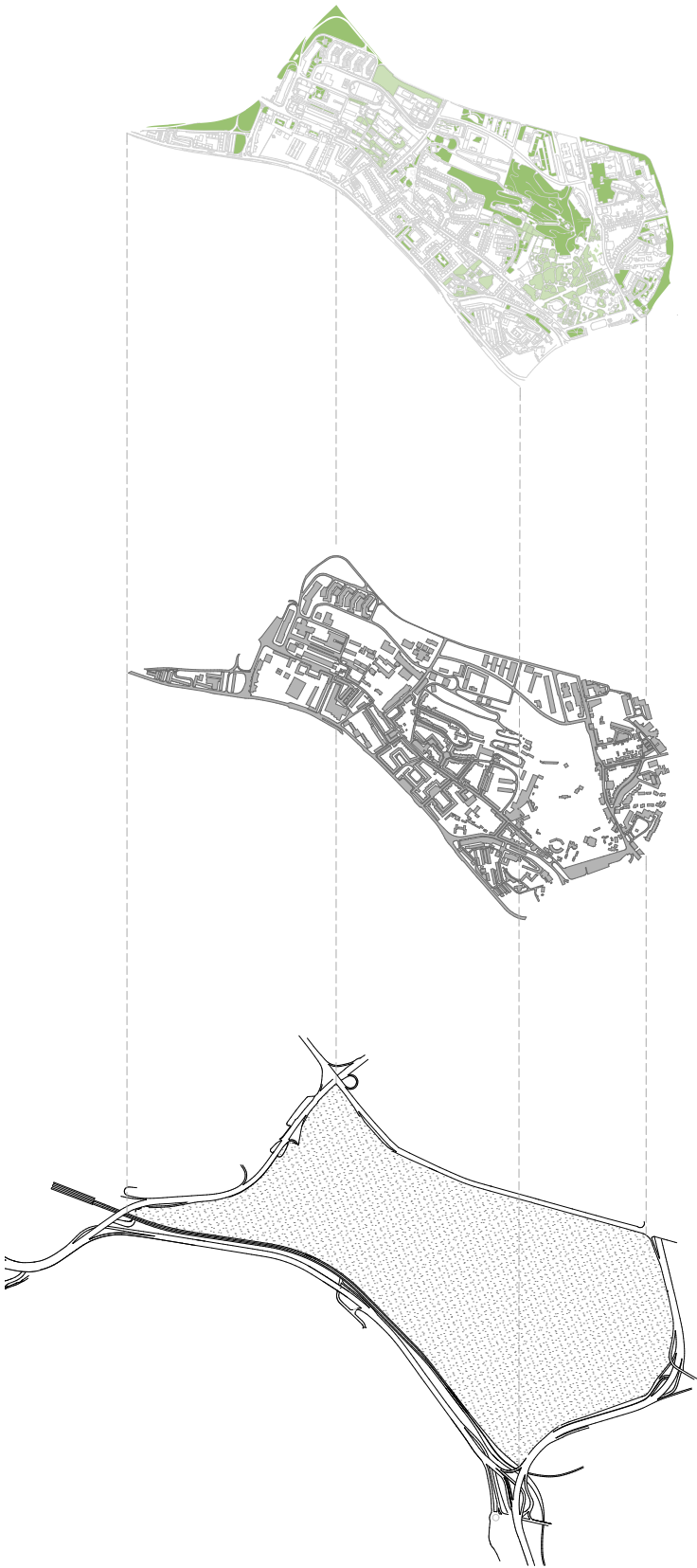
Este local outrora privilegiado, que se começou a formar junto a um caminho, atual Estrada de Benfica, que ligava o casco antigo ao campo e às zonas periféricas, como por exemplo Sintra, foi vendo a sua continuidade com o Parque cortada. Esta intervenção, manipulada primeiro com a construção da linha férrea Sintra- Alcântara em 1887, que se sobrepôs à ribeira de Alcântara drenada e tapada, mas que mesmo assim ainda mantinha algumas ligações entre os dois lados, foi mais tarde, com o crescimento da cidade e com o aparecimento de fundos para construção de mais e mais infraestruturas, alargada e este espaço “entre” é novamente utilizado para pas-

sagem de uma via rápida, Radial de Benfica, por volta dos anos 90.

Com o desenvolvimento galopante desta área, S. Domingos de Benfica, é completamente absorvida por uma nova malha urbana que emerge da necessidade de expansão da cidade, sendo hoje, à semelhança de Monsanto uma ilha rodeada por vias de circulação automóvel, onde este impera, tanto nos seus limites como dentro dela, com implicações negativas ao nível dos espaços públicos, os quais não conseguem transparecer a função para a qual foram construídos, tratando-se apenas de um conjunto de espaços residuais, resultantes da prevalência de interesses privados ou da negligência construtiva que determina a quantidade destes. (imagem 60)

Assim, a relação entre Monsanto e S. Domingos de Benfica pode ser vista, principalmente para os residentes neste local, como um viajante que olha para um oásis no deserto, ou seja, de difícil alcance. Embora se veja que houve um esforço para tentar minimizar o corte, entre estes dois elementos (Monsanto e S. Domingos de Benfica), através de travessias pedonais elevadas, a verdade é que estas soluções apresentadas, e que encontramos construídas no local, demonstram não serem as mais apropriadas, tanto pela sua dimensão como pelo tipo de materialidade que lhes foi dada, existindo uma falta de cuidado e de manutenção por parte dos responsáveis.

Num lugar, onde a existência de complexos de ensino nas duas margens destas infraestruturas, tal como de espaços de carácter cultural, recreativo e social, é de fulcral importância e exigência a necessidade de se ultrapassarem as infraestruturas barreiras no sentido Monsanto S. Domingos e vice-versa, de forma a conectar estes espaços de maneira adequada. Para que esta relação funcione é necessário que exista uma articulação entre estes dois espaços, criando ao mesmo tempo uma maior permeabilidade entre estas duas ilhas e uma maior troca de vivências, permitindo que estes espaços se auto revitalizem.



- Espaço vazios não tratados
- Espaço público semi-privado

60 Esquema novas formas urbanas de S. Domingos de Benfica

Ponte pedonal do lado Oeste do bairro, que se implanta num espaço vazio, mas sem muita relação com ao algum programa



Pavimentos em mau estado de conservação e com uma materialidade desadequada

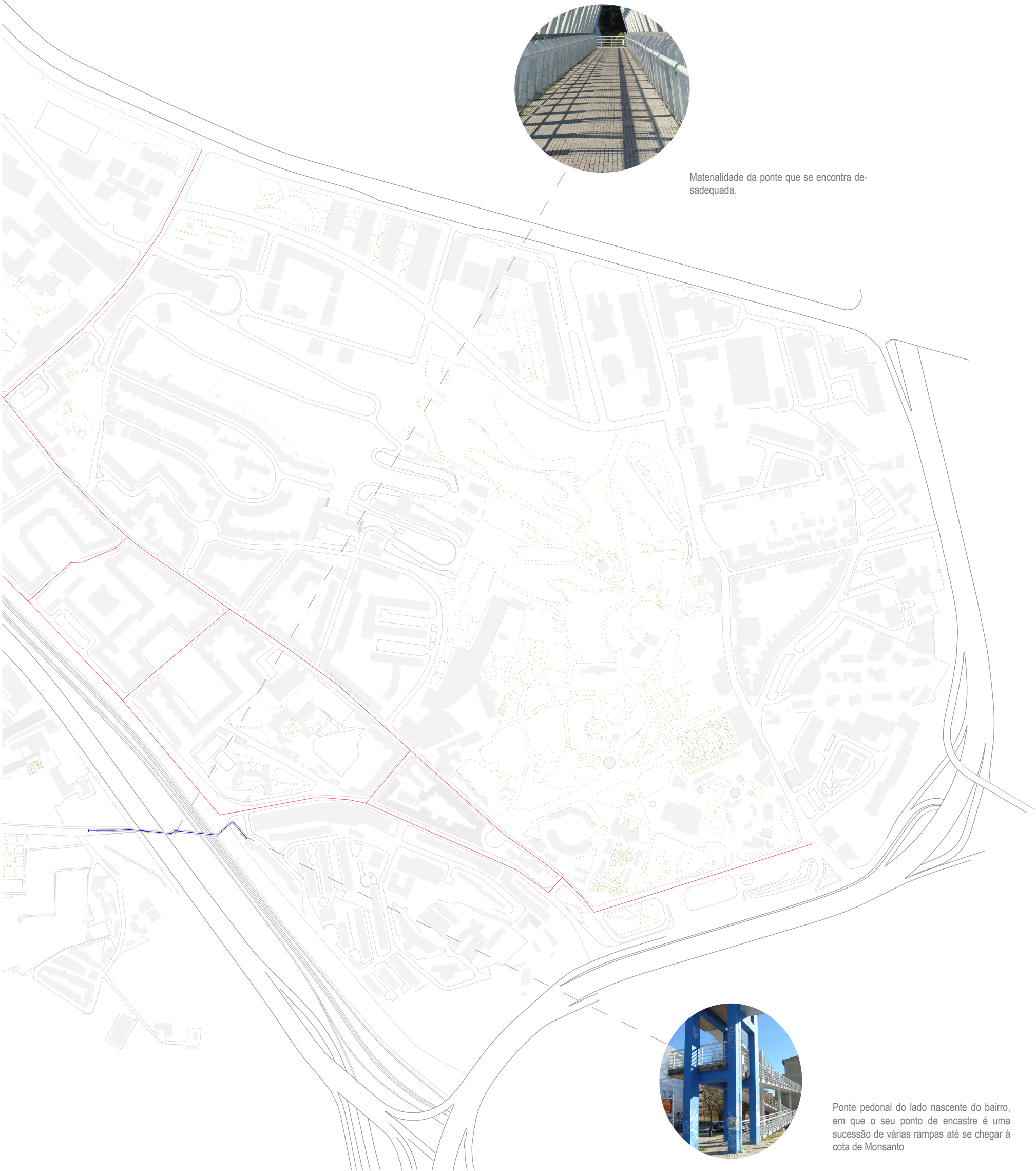


Ponte pedonal em que os seus acessos, no bairro, encontram-se junto a linha férrea e sem muito espaço para a chegada e partida das pessoas



Ponte pedonal do lado Oeste do bairro, que se implanta num espaço vazio, mas sem muita relação com algum programa

RELAÇÃO MONSANTO S. DOMIGOS DE BENFICA
LIGAÇÕES COM MONSANTO



Materialidade da ponte que se encontra de-sadequada.

Ponte pedonal do lado nascente do bairro, em que o seu ponto de encastre é uma sucessão de várias rampas até se chegar à cota de Monsanto



PROBLEMA INFRAESTRUTURA BARREIRA



62 Barreiras entre S. Domingos de Benfica e Monsanto



63 Barreira com programas em Monsanto
© Alberto Rocosa

A notória desconexão e impermeabilidade deste manto verde, Parque de Monsanto, no seu lado nordeste com a cidade, afirma de forma bastante notória o problema da expansão desta, ou seja, demonstra como as cidades vão sendo cada vez mais pensadas para o automóvel, ou simplesmente, para serem percorridas por este devido à dimensão que foram adquirindo.

É exatamente este facto que encontramos quando olhamos e analisamos a relação de Monsanto com S. Domingos de Benfica. As barreiras de infraestruturas que cercam estes dois espaços são uma das consequências das sucessivas explosões construtivas, apoiadas muitas vezes somente em interesses simplesmente económicos, dificultando a acessibilidade, mobilidade e movimentação das pessoas pela cidade.

O problema, deste local, prendesse com a desarticulação que esta faixa, de 80 metros de infraestruturas, provoca entre este grande espaço público e os espaços públicos do bairro, assim como, entre as trocas das diferentes vivências que existem nestes espaços e, consequentemente, entre a mata e o indivíduo.

No momento atual, nem todas as pessoas têm a possibilidade de aproveitar este espaço por completo, ou zonas específicas, pois como já foi referido anteriormente, tanto o sistema de transportes públicos, como os acessos criados para superar, colmatar estas distâncias não são muito eficientes, nem eficazes. Existe apenas um autocarro que começa o seu percurso dentro de S. Domingos de Benfica, em Sete Rios, e faz a sua rota por Monsanto, contudo limita-se a um percurso pequeno que apenas contempla a extremidade de Monsanto mais próxima do bairro, S. Domingos de Benfica (imag. 57 leg. 05, pág. 58) e poucos dos programas que se encontram



64 Barreira - Avenida Conde de Almostr

dentro do Parque. Por sua vez, a rede de metro, que poderia trazer mais pessoas, das diferentes partes da área metropolitana de Lisboa, para aproveitarem este espaço, acaba por ficar distante deste, localizando-se os terminais mais próximos em Sete Rios. Assiste-se por isso, a mais uma desarticulação entre espaços, levando a uma falta de clareza de como se pode aceder ao parque de Monsanto a partir destes terminais, não sendo rentabilizados os recursos existentes.

Algo que também é notoriamente um problema e que demonstra bem esta inexistente permeabilidade deste espaço (S. Domingos de Benfica) no outro (Monsanto), é o facto de todas as circulações que se fazem para fora desta área terem que ser sempre feitas em sentidos horizontais, paralelas às infraestruturas barreiras. Quando se percorre as vias perpendiculares, às infraestruturas, choca-se sempre com uma sucessão de muros de suporte, de separação destas, o que obriga novamente a retornar para os trajetos horizontais, levando a que sejam feitos grandes percursos para conseguir chegar e entrar em Monsanto desde o bairro de S. Domingos de Benfica, quando deveria ser completamente o oposto, pela sua proximidade do Parque de Monsanto e às ligações que entre eles já existiu.

Então, como ultrapassar este problema de maneira a beneficiar o parque, devolvendo-lhe movimento, pessoas e o seu lugar de referência na memória destas? E, ao mesmo tempo assegurar a revitalização de S. Domingos de Benfica, de modo a que estes dois elementos deixem de ser ilhas rodeadas e dependentes do automóvel? São questões que surgiram, ao longo do último ano académico do curso de arquitetura, e às quais se procurou dar uma resposta de maneira mais adequada, correspondendo às necessidades que sobressaíram aquando da análise a estes dois espaços.



65 Ocupação de todos os espaços pelo automóvel



66 Ausência de espaços de lazer junto das habitações

Parque de Monsanto



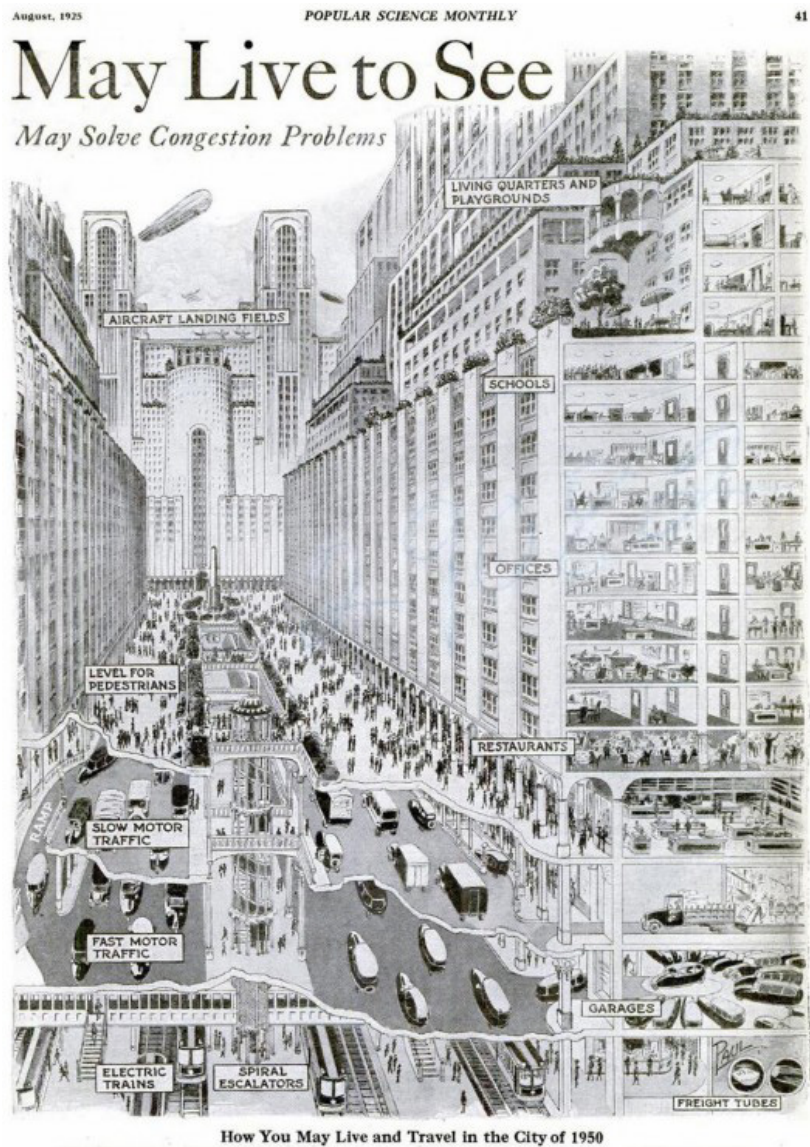
?? ??



S. Domingos de Benfica

Interior do quartirão - Actual Quinta Alfarobeira

Espaço de circulação



68 How you May Live and Travel in the City of 1950
© Popular Science Monthly

A estratégia adotada para combater o problema que se colocou em evidência, depois de feita a análise, passa por ultrapassar as barreiras existentes entre Monsanto e S. Domingos de Benfica. Através de dois momentos, Plataforma Multifuncional e Ponte entre Programas, dois pontos de ligação com características morfológicas e de funcionamento distintas, que de acordo com o seu local de fixação, vão jogar com os diferentes layers existentes no local, sobrepondo-se a estes, mas de maneira que nenhuma das funções saia prejudicada, ou seja, que a sua coexistência beneficie as pessoas e não o oposto.

Pretende-se com estas estruturas criar continuidade entre estes dois lugares expectantes, ou seja, que estas sirvam para resolver roturas e impasses existentes e ao mesmo tempo, gerar vida, cultura e novas possibilidades de viver os espaços e de se chegar a Monsanto, um lugar que esta perto, mas sempre de difícil alcance, de um modo mais funcional e prático.

Estas estruturas pretendem conseguir não só a transformação destas duas ilhas, Monsanto e S. Domingos de Benfica, desconectadas, num só espaço, mas também a modificação da perceção das pessoas sobre estes espaços, através de uma nova forma de os percorrer, observar e viver.

Trata-se de criar não só pontos de referência na cidade, no bairro, mas também novos palcos para a vida coletiva, permeáveis e acessíveis a partir de percursos que vem de Monsanto. Pretende-se que estes espaços sejam vistos como espaços articuladores e criadores de continuidades ao longo de S. Domingos de Benfica, ou seja, gerar algo que possa ser visto como uma matriz refundidora do sistema de espaços públicos de Benfica.

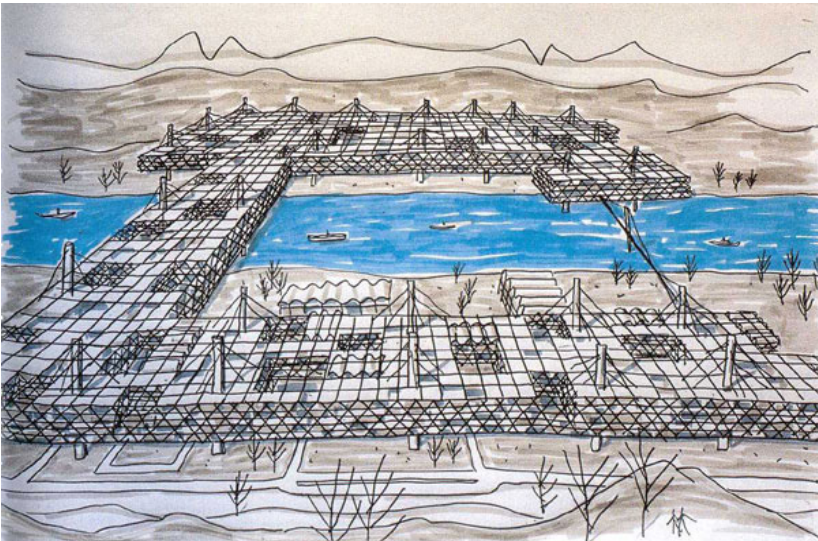
Para tal a intervenção cria, ou melhor clarifica numa primeira fase, um percurso que liga de forma clara e simples, estes dois pontos, criando um circuito entre Monsanto, os novos programas e os programas existentes na primeira faixa de quarteirões do Bairro, reforçando deste modo todas as potencialidades aqui patentes.

RESOLUÇÃO

A necessidade da criação deste novo percurso advém do facto de S. Domingos de Benfica estar cada vez mais conotado, como um espaço dormitório, onde existe uma grande dependência das pessoas em relação ao carro. Por este motivo as suas principais ruas de atravessamento: Estrada de Benfica no interior da malha e Avenida Conde de Almoester limite a sul, estão repletas de automóveis, tornando a circulação do peão, pessoas maioritariamente os 40 e 80 anos, bastante difícil, desconfortável e insegura, uma vez que os espaços próprios para a sua circulação ou não são adequados ou estão mais uma vez ocupados por automóveis, como podemos observar na análise feita do local (pág. 48). Deste modo, tornou-se evidente a necessidade de criar um caminho alternativo longe desta agitação, que garantisse comodidade as pessoas e ao mesmo tempo agregasse tanto as novas estruturas de ligação a Monsanto, como os espaços públicos existentes no interior dos quarteirões, gerando uma sucessão de espaços, com diferentes níveis de privacidade, para a comunidade, ajudando-a a circular por este lugar de maneira mais facilitada e mais funcional, fornecendo-lhe e/ou clarificando espaços de lazer junto de casa, aumentando a convivência em comunidade.

Este novo percurso consiste na apropriação dos interiores de quarteirões, aproveitando e incluindo os programas públicos existentes, requalificando e libertando-os do excesso de viaturas aí existentes. Ação esta, que é ajudada por mudanças de pavimentos, colocação de equipamentos entre outros, de maneira a criar espaço público qualificado, aproveita, por vezes, passagens existentes entre quarteirões e noutros casos, criando novos acessos, de maneira a que aja uma clara sucessão de espaços, quase em linha reta entre os vários programas que vão sendo descodificados através desta operação.

Numa primeira fase a intervenção é realizada na primeira fila de quarteirões, deixando uma matriz para que ao longo do tempo se espalhe e agregue os restantes espaços que aqui existem, de forma dispersa, num circuito que volte a ligar de forma simples, o conjunto de equipamentos existentes em S. Domingos de Benfica e Monsanto.



69 Estrutura continua
© Yona Friedman



70 Promenor do mapa de Lisboa de 1911
© Silva Pinto