

A PAISAGEM NA SOCIEDADE HIPERMODERNA

A Leitura e Programa da Urbanização Extensiva. A CRIL como caso de estudo.

Luís Miguel Batista Jerónimo

Dissertação para obtenção do Grau de Mestre em

Arquitectura Paisagista

Orientador: **Doutor João Rafael Marques Santos**

Co-orientadora: **Doutora Maria Teresa Amaro Alfaiate**

Júri:

Presidente: Doutora Ana Luísa Brito dos Santos Sousa Soares Ló de Almeida, Professora Auxiliar do Instituto Superior de Agronomia da Universidade de Lisboa

Vogais: Licenciada Catarina José da Silva Raposo, Assistente Convidada do Instituto Superior de Agronomia da Universidade de Lisboa

Doutor João Rafael Marques Santos, Professor Auxiliar da Faculdade de Arquitectura da Universidade de Lisboa

Agradecimentos

Agradeço ao Professor Doutor João Rafael Santos e à Professora Doutora Maria Teresa Alfaiate pelo acompanhamento deste trabalho, pela discussão de ideias e pela motivação constante.

Agradeço à minha Mãe, ao meu Pai e ao meu Irmão.

Agradeço à Inês.

Resumo

A metrópole globalizada, produto da hipermodernidade e da *Sociedade em Rede*, origina no território uma *urbanização extensiva*, assente em meios tecnológicos, permitindo à cidade expandir-se para territórios que antes não eram urbanos.

Tendo como ponto de partida o estudo da evolução da Área Metropolitana de Lisboa ao longo do século XX e XXI ao nível da infraestrutura e do crescimento urbano, pretende-se contextualizar o tema da hipermodernidade segundo a realidade portuguesa de modo a identificar quais os processos sociais que a sustentam e quais as consequências dos mesmos na conformação do território metropolitano de Lisboa, centrando a discussão nas características formais do espaço não edificado.

De maneira a compreender as especificidades da hipermodernidade que resultam do contexto metropolitano de Lisboa partiu-se para o estudo de uma via infraestrutural – a Circular Regional Interior de Lisboa e espaços adjacentes. Neste sentido é desenvolvida uma metodologia que pretende identificar as principais problemáticas e revelar o potencial do espaço não edificado como elemento motriz de desenvolvimento e reabilitação metropolitana: em primeiro lugar é feito um estudo diacrónico (1); de seguida parte-se para a experiência individual da paisagem (2) através da delimitação de percursos; por último é feita uma análise da composição espacial e das principais dinâmicas (3) – naturais e antrópicas.

Palavras-chave: Hipermodernidade; Paisagem Metropolitana; Área Metropolitana de Lisboa; Infraestrutura; Espaço Não Edificado;

Abstract

The global metropolis, product of the hypermodernity and *Information Society*, originates within a territory a extensive urbanization, based on technological means, allowing the city to expand into territories that were not previously urban.

Taking as starting point the evolution of infrastructure and urban growth in the Lisbon Metropolitan Area along the XX and XXI century, this study aims to contextualize the issue of hypermodernity according to the Portuguese reality in order to identify the social processes that sustain it and what their consequences in shaping the metropolitan territory, focusing the discussion on the formal characteristics of unbuilt space.

In order to know and understand the specificities of hypermodernity that resulted in the metropolitan context of Lisbon, this dissertation focuses on a road infrastructural - Circular Regional Interior de Lisboa and adjacent spaces. In this sense it's developed a methodology that aims to identify the main problems and reveal the potential unbuilt space as a driving element for metropolitan development and rehabilitation: first is made a diachronic study (1); then proceed to an individual experience of the landscape (2) through the delineation of several pathways; and an analysis of the spatial composition and the main dynamics (3) - natural and anthropogenic.

Keywords: Hypermodernity; Metropolitan Landscape; Lisbon Metropolitan Area; Infrastructure; "Unbuilt" Space;

Extended abstract

Nowadays, the life in cities develops in a metropolitan scale potentiated by infrastructure technologies and by the decentralization of services, industries and commerce, where the metropolitan center is losing importance at the expense of a polycentric organization of the multiple urban tissues. The new means of transportation of people, goods and information have enabled the society to emancipate itself of temporal and spatial constraints, giving rise to an extensive territory but, paradoxically, socially and spatially fragmented, where none built space in its many forms and functions became the common element of the metropolitan territory. Consequently part of which is the local identity of the place was colonized by globalization, forming a hybrid landscape between the local and the global.

The global metropolis, a product of the hypermodernity and *Information Society*, originates within a territory a extensive urbanization, based on technological means, allowing the city to expand into territories that were not previously urban. Thus the metropolitan landscape can be seen as a hybrid spatial form based on the diversity and complementarity of urban, rural and global. However the process of infrastructuring the territory does not erase the differences between large metropolises. As seen in this study the Lisbon Metropolitan Area (LMA) is configured by a specific landscape and specific social processes that in a way or another, makes her a unique territory. Within the territory of LMA, what we are witnessing today is not so much the uniformity of the landscape but rather an inclusion of different landscapes in the same typology - the metropolitan landscape.

Taking as starting point the evolution of infrastructure and urban growth in the LMA along the XX and XXI century, this study aims to contextualize the issue of hypermodernity according to the Portuguese reality in order to identify the social processes that sustain it and what their consequences in shaping the metropolitan territory, focusing the discussion on the formal characteristics of unbuilt space and its relationship with these social processes.

In order to know and understand the specificities of hypermodernity that resulted in the metropolitan context of Lisbon, this dissertation focuses on a road infrastructural - Circular Regional Interior de Lisboa (CRIL) and adjacent spaces - taking into account the logics that are in her origin, the spaces she originated and the ones that are related to her. In this sense it is developed a methodology that aims to identify the main problems and reveal the potential unbuilt space as a driving element for metropolitan development and rehabilitation: first is made a diachronic study (1) of the CRIL exploring the process of metamorphosis and this the adjacent spaces; then proceed to an individual experience of the landscape (2) through the delineation of several pathways that enhance a direct contact and a reading of the complex and diverse spatial forms that compose the landscape; and an analysis of the spatial composition and the main dynamics (3) - natural and anthropogenic - that act in this landscape and that reflects a unique character and distinctive when compared with other metropolitan contexts both inside and outside of the LMA.

The evolution of the CRIL is characterized by the formation of a discontinuous and fragmented landscape, spatially and socially. The spatial fragmentation is a result of the extreme diversity of morphologies and typologies of the urban fabric, of the magnitude of expectant or rustic "gaps" and the existing of natural, agricultural, forest and coastal spaces that resisted urbanistic pressure surrounding it, and also because of the absence (in most cases) of structures that articulates them. In metropolitan areas the proximity of spaces from different times or between spaces with different characters and functions that are not integrated into a common strategy generates discontinuities, "mischaracterizing" the identity of the metropolitan territory of Lisbon.

Of all the spaces that were found and studied the interstitial is the most common space and which occupies the second largest area (22.6%) immediately after Monsanto Park (33.8%), functioning then as the dominant element within the metropolitan landscape under study. The discontinuity generated by these spaces characterizes the current composition of LMA. Although the interstices don't appear to have neither a structure nor a function, have an inherent potential for conversion that can give rise to multiple spaces and functions, thus presenting a high flexibility in relation to future scenarios.

The proposal developed in this study focuses on a program that includes and "works" with the diversity of urban tissues, unbuilt spaces, uses and natural and anthropogenic dynamics to support a continuity in the landscape and relations between a complex and diverse "social fabric". Sought that the proposed program was consistent with the structural systems of this landscape, resulting in three sub-programs – Algés Valley, Rio da Costa Valley and Alcântara Valley - divided into two phases that enhance not only a relationship and articulation between the multiple urban fabric and unbuilt spaces at the local level but also at the metropolitan scale.

Índice

I.	INTRODUÇÃO	1
II.	A METRÓPOLE COMO CONTEXTO TERRITORIAL E SOCIAL	3
	2.1 Da dicotomia Rural vs Urbano ao Híbrido Rural – Urbano – Global	3
	2.2 A Urbanidade Extensiva como forma espacial resultante do contexto hipermoderno da AML	7
	2.3 As lógicas espaciais da Urbanização Extensiva: a contiguidade fragmentada e a acessibilidade. A Circunvalação Regional Interior de Lisboa como caso de estudo.	16
III.	A LEITURA DA URBANIZAÇÃO EXTENSIVA: O PERCURSO COMO ELEMENTO MOTRIZ	26
	3.1 A complementaridade dos percursos: a experiência da paisagem dentro e fora da CRIL	26
	3.1.1 Percurso A: CRIL/Autoestrada n.º 8	29
	3.1.2 Percurso B: Algés – Loures exterior À CRIL	31
	3.1.3 Percurso C: Várzea de Loures	34
	3.1.4 Percurso D: Portas de Benfica – Costeiras da Luz – Frielas	36
	3.1.5 Percurso E: Camarate – Sacavém – Parque das Nações	38
	3.2 Análise da composição espacial e das dinâmicas estruturantes da paisagem	40
	3.2.1 O uso da paisagem e os fluxos naturais e humanos	40
	3.2.2 Estrutura, carácter, interdependência, potencial e quantificação	54
IV.	PROGRAMAR A URBANIZAÇÃO EXTENSIVA: CONSOLIDAR, RECONVERTER, COMPLEXIFICAR E ARTICULAR	60
	4.1 Da experiência e análise da paisagem ao programa	60
	4.2 Fase 1: Materialização e sintetização dos sistemas e processos estruturantes da paisagem	63
	4.2.1 Vale da Ribeira de Algés	63
	4.2.2 Ribeira de Alcântara	64
	4.2.3 Vale do Rio da Costa	65
	4.3 Fase 2: Expansão e complementaridade da rede estruturante	70
	4.3.1 Vale da Ribeira de Algés	70
	4.3.2 Ribeira de Alcântara	71
	4.3.3 Vale do Rio da Costa	71
	4.4 Relação do programa à escala metropolitana	76
V.	CONCLUSÃO	78
VI.	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	81
VII.	ANEXOS	1
	Anexo 1. Demografia e Infraestrutura da AML	2

Anexo 2. Estrutura Ecológica	6
Anexo 3. Simulações do Programa	10

Lista de Figuras

FIGURA 2.1 Evolução dos Tecidos Urbanos da AML e respectivos Espaços de Oportunidade	8
FIGURA 2.2 Evolução da Infraestrutura de Transportes Colectivos e Individuais da AML	9
FIGURA 2.3 Pólos Especializados AML	12
FIGURA 2.4 Espaço Edificado, Espaço Não Edificado e Principais Infraestruturas Rodoviárias e Ferroviárias da AML	15
FIGURA 2.5 Estrada Nova da Circunvalação e Principais Acessos à Cidade de Lisboa	19
FIGURA 2.6 Estrada Nova da Circunvalação. O período da fragmentação. 1922 – 1995	20
FIGURA 2.7 Evolução do Edificado. 1938 – 1993	21
FIGURA 2.8 A Circular Regional Interior de Lisboa – 2011	24
FIGURA 3.1 Percursos A, B, C, D e E	28
FIGURA 3.2 Percurso A e Estudo das Vistas: CRIL / Autoestrada N.º 8	30
FIGURA 3.3 Percurso B: Algés – Loures exterior à CRIL	32
FIGURA 3.4 Percurso C: Várzea de Loures	35
FIGURA 3.5 Percurso D: Portas de Benfica – Costeiras da Luz – Frielas	37
FIGURA 3.6 Percurso E: Camarate – Sacavém – Parque das Nações	39
FIGURA 3.7 Levantamento dos Usos e Formas Espaciais	45
FIGURA 3.8 Levantamento das Intersecções	46
FIGURA 3.9 Dinâmica Estruturante – Água	51
FIGURA 3.10 Dinâmica Estruturante – Luz	52
FIGURA 3.11 Dinâmica Estruturante – Fluxos de Mobilidade	53
FIGURA 4.1 Programa Fase 1 – Vale da Ribeira de Algés	67
FIGURA 4.2 Programa Fase 1 – Ribeira de Alcântara	68
FIGURA 4.3 Programa Fase 1 – Vale do Rio da Costa	69
FIGURA 4.4 Programa Fase 2 – Vale da Ribeira de Algés	73
FIGURA 4.5 Programa Fase 2 – Ribeira de Alcântara	74
FIGURA 4.6 Programa Fase 2 – Vale do Rio da Costa	75
FIGURA 4.7 Relação do Programa com a escala metropolitana	77

Lista de Tabelas

TABELA 3.1 Análise da Composição Espacial: Estrutura, Interdependência Espacial, Carácter, Dinâmicas Influentes, Potencial e Quantificação	56
TABELA 3.2 Análise do Levantamento das Intersecções: Carácter, Potencial e Quantificação	58
TABELA 4.1 Faseamento do Programa	62

Lista de Abreviaturas

AML – Área Metropolitana de Lisboa

CRIL – Circular Regional Interior de Lisboa

CEL- Campo Entrincheirado de Lisboa

RVMP – Relator Virtual da Memória da Paisagem

TIC . Tecnologias de Informação e Comunicação

I. INTRODUÇÃO

A contemporaneidade é frequentemente associada ao movimento pós-moderno, que surge pela primeira vez, no final da década de 1960, nas discussões conceptuais da arquitectura com a intenção de romper com o estilo moderno e dar ao espaço um valor harmónico e de conforto interior para o indivíduo. De facto, as ideias de uma sociedade sem classes, de emancipação dos indivíduos e de bem-estar universal deixaram de prevalecer como elementos motriz para o desenvolvimento da sociedade levando ao elevar de um “novo” homem – pós-moderno (MATEUS, 2010).

No entanto, os princípios pelos quais a modernidade se constituiu não foram totalmente ultrapassados ou abandonados. A valorização do indivíduo, a promoção de uma economia liberal e globalizada ou o desenvolvimento tecnológico e científico continuam a ser instrumentos que visam a promoção de riqueza material e intelectual e o enriquecimento individual e colectivo, comprovando a herança moderna na sociedade contemporânea hipermoderna (CHARLES e LIPOVETSKY, 2004).

A prefixação de *hiper* aponta então para o extremar de alguns elementos constitutivos da modernidade: o mercado, a eficiência técnica e o indivíduo. Tudo se acelera e intensifica, querendo o homem hipermoderno sempre mais e mais rápido (ASCHER, 2005). A vida nas cidades desenvolve-se hoje a outra escala – metropolitana – exponenciada pelas tecnologias de infraestruturização e pela descentralização de serviços, do comércio e da indústria, onde o centro metropolitano vai perdendo importância em detrimento de uma organização policêntrica dos múltiplos tecidos urbanos. Os novos meios de transporte de pessoas, de informações e de bens permitiram que estas se emancipem em parte dos condicionalismos espaciais e temporais dando origem a um território extensivo, mas paradoxalmente fragmentado social e espacialmente, onde o espaço não edificado nas suas múltiplas formas e funções passou a ser o elemento comum do território metropolitano. Consequentemente parte do que é a identidade local, do lugar, das relações de proximidade, foi colonizado pela globalização, formando um híbrido, entre o local e o global, gerador de um contexto social diversificado e complexo e de um território altamente acessível e conectado infraestruturalmente à escala metropolitana mas localmente desarticulado e descontínuo.

Importa por isso compreender e interpretar as transformações que a hipermodernidade preconiza não só nos diversos campos sociais mas também no território, e consequentemente na construção e concepção da paisagem de modo a actualizar os mecanismos de desenho e programação da mesma.

Tendo como ponto de partida o estudo da evolução da Área Metropolitana de Lisboa (AML) ao longo do século XX e XXI ao nível da infraestruturização e do crescimento urbano, pretende-se contextualizar o tema da hipermodernidade segundo a realidade portuguesa de modo a identificar quais os processos sociais que a sustentam e quais as consequências dos mesmos na conformação do território metropolitano de Lisboa. Centrando a discussão nas características formais do espaço não edificado e na sua relação com estes processos sociais pretende-se assumi-lo como elemento central estruturador do território metropolitano e operador de coesão e diferenciação territorial e continuidade espacial, num mundo cada vez mais globalizado e liberto em parte de relações de proximidade.

De maneira a conhecer e compreender as especificidades da hipermodernidade que resultam do contexto metropolitano de Lisboa partiu-se para o estudo de uma via infraestrutural – a Circular Regional Interior de Lisboa (e

espaços adjacentes) – tendo em conta as lógicas que estão na sua origem, os espaços que ela originou e que com ela se relacionam.

Neste sentido é desenvolvida uma metodologia que pretende identificar as principais problemáticas e revelar o potencial do espaço não edificado como elemento motriz de desenvolvimento e reabilitação metropolitana: em primeiro lugar é feito um estudo diacrónico (1) sobre a CRIL explorando o processo de metamorfose desta e dos espaços adjacentes; de seguida parte-se para a experiência individual da paisagem (2) através da delimitação de diversos percursos que potenciam um contacto e uma leitura complexa e diversificada das formas espaciais que a compõem; por último é feita uma análise da composição espacial e das principais dinâmicas (3) – naturais e antrópicas – que actuam nesta paisagem e que evidenciam um carácter único e diferenciador quando comparado com outros contextos metropolitanos quer no interior ou exterior da AML. O estudo diacrónico (1) é feito essencialmente a partir da análise do Levantamento da Planta de Lisboa 1904-1911 sobre a direcção do Eng. Silva Pinto e das Cartas Militares do Instituto Geográfico do Exército; e análise da composição espacial e das principais dinâmicas (3) resulta de levantamentos realizados com base em fotografias aéreas e do processamento de dados SIG. Da experiência individual da paisagem (2) a partir dos percursos delineados resultou num extenso e completo levantamento fotográfico que pretende transmitir a diversidade, complexidade e especificidade que esta paisagem representa.

Como proposta de intervenção é delineado um programa que pretende contribuir para a reinterpretação daquilo que deve ser a paisagem metropolitana em estudo assente na continuidade e diversidade da mesma. Tendo como elemento motor o espaço não edificado, que pode comportar e potenciar essa mesma continuidade e diversidade, é preciso apostar numa requalificação e articulação dos diferentes tecidos urbanos e espaços que os compõem e numa maior e melhor percepção e relação, individual e colectiva, com a paisagem. E ao mesmo tempo potenciar relações de complementaridade com as restantes infraestruturas (ferroviária, rodoviária, TIC, etc), no sentido de gerar um espaço contínuo e diferenciado mas ao mesmo tempo coeso e identitário de uma geografia singular que é a Área Metropolitana de Lisboa.

II. A METRÓPOLE COMO CONTEXTO TERRITORIAL E SOCIAL

2.1 Da dicotomia Rural vs Urbano ao híbrido Rural – Urbano – Global

«Não há paisagens para sempre. A paisagem é o registo de uma sociedade que muda e, se a mudança é tanta, tão profunda e acelerada, haverá disso sinais, para além de pouco tempo e muito espaço para compreender ou digerir as marcas e formas como se vão atropelando mutuamente, ora relíquias, ora destroços.» (DOMINGUES, 2011, p. 15).

A paisagem, hoje, certamente mudou. Vivemos num mundo que ultrapassou os 7 mil milhões de habitantes e em que mais de metade dessa população vive numa paisagem urbana. O processo de “modernização” da civilização está directamente ligado a uma tentativa de explicação do mundo e das leis que nele existem. A Teoria do Heliocentrismo desenvolvida por Copérnico, e mais tarde aprofundada por Galileu e Kepler, ou o pensamento introduzido por Descartes na filosofia, debruçaram-se especificamente sobre essa tentativa de explicar o mundo, mudando profundamente a visão que a Humanidade tinha dele, bem como de existir nele e de o perceber. Mais tarde, KANT (2009) introduz a ideia de que o homem tem uma “sociabilidade insociável”, isto é, uma tendência para entrarem em sociedade e que a Natureza apresenta como propósito supremo um estado de cidadania mundo como o seio em que se desenvolverão todas as disposições originais do género humano, lançando assim os pilares de que o homem caminha ou deve caminhar para uma grande interdependência cultural e social, ou por outras palavras, para uma cultura globalizada.

Efectivamente, a civilização humana, foi evoluindo de modo a criar no mundo uma forma de coexistir global e uma grande interdependência cultural e social. Com a Revolução Industrial os processos de produção massificaram-se, o território infraestruturou-se, e as distâncias temporais foram diminuindo cada vez mais com a criação e modernização sucessiva de meios de transporte e de comunicação, levando ao surgimento de uma sociedade cada vez mais acelerada, e que encontra na cidade o território para o seu desenvolvimento.

A cidade cresceu sobre o campo, um território agrícola (que com tempo se tornou ex-agrícola) e que representava uma cultura, um lugar e um modo de viver distinto ao que poderíamos encontrar na cidade. Absorveu também parte da sua população, que por sua vez, passou a alimentar outra dicotomia: a urbano/suburbano ou centro/periferia. Hoje em dia, a sociedade é global e local ao mesmo tempo, e através da “telecomunicação” as distâncias deixaram mesmo de existir, tornando-se o “deslocamento e o contacto instantâneo” (VIRILIO, 2008). Criou-se a ideia que se vive numa sociedade ausente de presente, e consequentemente incapaz de produzir passado e futuro. Deste modo parte do que é a identidade local, do lugar, das relações de proximidade, foi colonizado pela globalização, formando um híbrido gerador de um contexto social e territorial que deixou de ser moderno e passou a ser hipermoderno.

A Hipermodernidade deu origem à sociedade dos extremos, mantendo porém os três axiomas da modernidade anterior: o mercado, a eficiência técnica e o indivíduo (CHARLES e LIPOVETSKY, 2004). No entanto todos os domínios passam a apresentar uma vertente de extremos, globalizada e desregulamentada, de *hiper*. Hipercapitalismo, hiperindividualismo, hiperclasse, hipermercado, são hoje conceitos correntes da sociedade. Passou-se a viver numa modernidade cada vez mais acelerada, onde a produção e consumo excessivo se tornam a premissa

de toda a organização da economia e do mundo do trabalho altamente globalizado, e consequentemente da paisagem.

A sociedade hipermoderna estrutura-se segundo uma série de redes que se processam à escala local e global que asseguram a mobilidade acrescida às pessoas, aos bens e à informação. Os novos meios de transporte de pessoas, de informações e de bens que a sociedade desenvolve e põe à disposição das organizações e dos indivíduos permitem que estes se emancipem em parte dos condicionalismos espaciais e temporais. Deste modo as estruturas urbanas radiocêntricas, baseadas em processos de crescimento contido sobre áreas de mobilidade restrita, tornaram-se desadequadas com a generalização desta mobilidade (ASCHER, 2012).

Assistiu-se também à ascensão de um individualismo cada vez mais estruturante da sociedade. O indivíduo é obrigado a fazer escolhas permanentemente: «O trabalho, a família, o consumo, a religião, a política, tudo se torna ou parece tornar cada vez mais objecto de decisão. É certo que as escolhas individuais são sempre, pelo menos em parte, determinadas socialmente. Mas o sistema no qual se constroem as decisões é mais complexo, tanto os indivíduos como as organizações têm mais consciência de que decidem sobre o efeito de uma racionalidade limitada e que as suas escolhas dependem de um número mais alargado de interações. Tanto as grandes escolhas como as pequenas escolhas do quotidiano são assim singularizadas.» (ASCHER, 2012, p. 39 – 40).

A vida nas cidades desenvolve-se agora a uma outra escala, metropolitana, e a coincidência das diferentes esferas de relações sociais é cada vez menor: «Os vizinhos são menos frequentemente os amigos de infância, os colegas, os pais ou amigos. Cada indivíduo relaciona-se com um número crescente de outros indivíduos, cada dia e ao longo da sua vida, dentro e fora do trabalho; ele escolhe um ou vários conjugues sucessivos, os seus amigos, os seus vizinhos. Utiliza nas suas relações uma gama alargada de meios: o uso das telecomunicações permite diversificar as formas das suas interações e o automóvel tornou-se a principal ferramenta para os encontros face a face.» (ASCHER, 2012, p. 45).

Actualmente as possibilidades de acção e interacção à distância espacial e temporal é tal que cada indivíduo tem a impressão de estar em vários lugares e em vários tempos em simultâneo. Deste modo assistiu-se a um processo de deslocalização que se traduz concretamente pelo enfraquecimento progressivo das comunidades locais: «(...) isto não significa o desaparecimento de toda a vida local, das relações sociais de proximidade, das escolhas locais; contudo, o local já não é o lugar obrigatório da maior parte das práticas sociais nos diversos campos de trabalho, da família, dos lazeres, da política, da religião, etc. Todavia, os novos meios de transporte e de comunicação abrem as possibilidades de escolha em matéria de localização da residência e da actividades e mudam a natureza do “local”: este já não é herdado nem imposto.» (ASCHER, 2012, p. 39).

No entanto esta nova modernidade diverge da anterior porque se mostra integradora do passado, reciclando elementos pré-modernos que outrora eram negados. Saímos de uma modernidade de negação do passado para uma hipermodernidade reintegradora do passado, reformulando-o no quadro de lógicas modernas de mercado, do consumo e do individualismo: «Não se trata de sair do mundo da tradição para aceder à racionalidade moderna, mas sim de modernizar a própria modernidade, racionalizar a racionalização – ou seja, na realidade destruir os “arcaísmos” e as rotinas burocráticas, pôr fim à rigidez institucional e aos entraves protecionistas, deslocalizar, privatizar, estimular

a concorrência (...) Na Hipermmodernidade, não há escolha nem alternativa senão evoluir, acelerar para não ser ultrapassado pela evolução: o culto da modernização técnica prevaleceu sobre a glorificação dos fins e dos ideais.» (adaptado CHARLES e LIPOVETSKY, 2004, p. 56 – 57).

Citando novamente Álvaro Domingues, facilmente se identificam as consequências desta “nova” sociedade na composição do território português:

«O território perdeu o atrito, Portugal infraestruturou-se depois de séculos de atraso e má distribuição das infraestruturas. Se formos a ver onde hoje é potencialmente possível, por razões de dotação infraestrutural, construir uma casa, um edifício de escritórios, uma loja ou um centro comercial... não chegarão os alfinetes para espetar no mapa. A *urbanização extensiva* denomina esta possibilidade totalmente contrária à imagem convencional de *cidade* como algo confiando, com uma forma, um centro e limites precisos e mapeáveis. A aglomeração é apenas uma das faces da urbanização e uma coisa que, durante séculos (ou mais), esteve dependente de um poder organizado, de uma muralha, da disponibilidade de água (aquedutos, cisternas, fontes), de haver um porto, um cruzamento de estradas ou um rio navegável. Hoje, as muralhas (reais e mentais) são outras e existem várias navegações. A *sociedade em rede* organiza-se segundo sistemas de relações e a proximidade física ou a aglomeração são apenas uma das formas de facilitar essa relação, mas não a única.» (DOMINGUES, 2011, p. 60).

Esta sociedade, *em rede e hipermoderna*, formulou novas relações sociais, alterando profundamente as relações espaciais. Consequentemente reformulou todo o território na qual ela existe e coexiste, que precisa de ser compreendido à luz de novos processos sociais, de modo a actualizar os mecanismos de desenho e de planeamento não só da cidade mas principalmente da metrópole.

A “metropolização” pode ser definida como a procura da concentração de riquezas humanas e materiais nas aglomerações urbanas mais importantes, que resulta principalmente da globalização e do aprofundamento da divisão do trabalho à escala mundial (ASCHER, 2012). As Metrópoles tornam-se cada vez mais necessárias e competitivas, com a capacidade de oferecer um mercado de trabalho vasto e diversificado, a presença de serviços de muito alto nível e um grande número de equipamentos, fundamentada numa alta acessibilidade infraestrutural, quer local quer global. Desta maneira os empregos ou o lazer das grandes aglomerações atraem igualmente as populações mais qualificadas.

Podemos afirmar que a metrópole, altamente globalizada, é um produto desta hipermmodernidade que origina no território uma *urbanização extensiva*, forma espacial que a cidade encontrou para se poder expandir por territórios que antes não eram os seus. Aquilo que é denominado por *Sociedade em Rede* (CASTELLS, 1989 e 1996) tem as suas origens ainda em acontecimentos pré-modernos, como já atrás referido, no entanto, espacialmente está intrinsecamente ligado à massificação das tecnologias de informação e comunicação (TIC), sustentada, apoiada e complementada por uma rede de infraestruturas – rodoviária e ferroviária – pré-existente. E é precisamente esta nova maneira de ser da sociedade, *em rede*, alicerçada em meios infraestruturais e tecnológicos, que possibilita a existência de uma “nova” paisagem, a Paisagem Metropolitana (TATOM, 2009).

Este processo de “colonização” do território, fez com que os espaços da cidade e entre as cidades se tornassem mais interligados criando uma rede, assente em infraestruturas cada vez mais capazes de possibilitar essa mesma rede. As diversas infraestruturas e tecnologias a elas associadas tornaram-se elementos centrais e organizadores da nossa vida quotidiana, e contribuíram para um processo acelerado de produção, troca e consumo entre diferentes geografias. As distâncias quer físicas quer mentais diminuíram, assistindo-se assim a uma compressão do espaço e do tempo (KIRSCH, 1995).

A paisagem metropolitana pode ser encarada como uma forma espacial híbrida assente na diversidade e complementaridade urbano, rural e global: urbano, tendo como elemento motriz a cidade; rural visto que foi o espaço para o qual se expandiu; e global, por um lado porque se encontram nela formas espaciais como *back offices* ou grandes superfícies comerciais que têm a mesma lógica de implementação independentemente da geografia em causa e por outro pela concentração elevada de infraestruturas a qual origina e possibilita fluxos (pessoas, bens e informação) globais e locais bastante intensos e constantes, inculcando-lhe a característica de não ter um limite físico, confinado a algo, “mapificável”. Estas últimas formas espaciais são possíveis de encontrar na maioria das metrópoles mundiais com lógicas de implementação idênticas, com os mesmos produtos ou serviços. De certo modo aquilo a que se assiste hoje na paisagem metropolitana não é tanto uma uniformização da mesma mas sim uma convergência com outras paisagens do mesmo tipo e ao mesmo tempo uma inclusão de diferentes paisagens (urbana e rural) numa mesma tipologia – a paisagem metropolitana.

No entanto, o processo de infraestruturização do território não apaga as diferenças entre as grandes metrópoles mundiais. Ao pensar a infraestrutura deve-se ter em conta a sua envolvência: talvez a envolvência seja mais importante (e ao mesmo tempo mais difícil) de englobar ou de projectar dentro da lógica de infraestrutura. A qualidade da cidade advém principalmente dos seus espaços públicos, dos seus tecidos urbanos, da sua complexidade, dos seus elementos de excepção, dos limites dos seus múltiplos espaços, e sobretudo da maneira como todos estes se combinam, e não apenas de uma optimização das infraestruturas de transporte e de comunicação (SOLÁ-MORALES, 2004).

A paisagem metropolitana é ao mesmo tempo um espaço de crescimento e de declínio, de concentração e descentralização, de pobreza e riqueza. Enquanto que os centros históricos continuam a manter alguma importância, *back offices*, centros comerciais, centro logísticos, aeroportos, e espaços residenciais espalharam-se cada vez mais em volta daquilo a que podemos chamar o centro metropolitano. Porém, já não se pode falar da dicotomia urbano/suburbano ou centro/periferia, mas sim de tecidos urbanos mais complexos e multifuncionais ou de tecidos urbanos menos complexos e multifuncionais. Em vez da estrutura ordenada, hierárquica e coesa da “cidade tradicional”, estamos cada vez mais perante uma “liquidificação” dessa mesma estrutura. Isto gera no território uma segregação horizontal consequência de uma malha urbana contínua mas pouco articulada, a uma escala que deixou de ser a da cidade e que passou a ser da metrópole (POLO, 1994).

Urbanistas como PAWLEY (1997), EASTERLING (1999a, b) ou KOOLHAAS (1998a, b), insistem que na cidade contemporânea, infraestrutura, arquitectura e paisagem fundiram-se e tornaram-se num único objecto. A Cidade ou Metrópole tem agora de ser compreendida como «*a continuous, topologically formed field structure, its modulated*

surface covering vast extensions of urban regions. Moreover, despite its inherent discontinuities, breaks and fragmented orders, a specific form of cohesion is attributed to the contemporary city, the urban landscape perceived as a connected tissue.» (ANGÉLIL E KLINGMANN, 1999). Esse único objecto sempre foi e continuará a ser a paisagem, no entanto a importância das diversas infraestruturas tornou-se cada vez mais importante na sua concepção.

Porém, a paisagem é também o resultado da relação de diversos processos naturais (ex.: o avanço e recuo de florestas e glaciares; a formação de lagos ou deltas; a erosão de praias e falésias, terremotos, etc.) com processos antrópicos (ex.: irrigação, construção de estradas, de habitações, de pontes, de diques, de barragens, de tuneis, reflorestação, agricultura, etc.) que fazem dela um espaço em constante metamorfose. Desde o momento em que uma população se fixa num determinado território, estabelece com ele uma relação que tem a haver com o ordenamento e planificação do mesmo, resultando numa alteração da sua situação inicial. Por outras palavras, a paisagem é não só um objecto de construção mas também um produto dessa construção. Esta necessidade de estabelecer uma relação entre uma superfície topográfica e a população que a ocupa permite concluir que não existe uma paisagem sem um imaginário dessa mesma paisagem. A paisagem expressa-se não só em termos quantitativos (área, altitude, temperatura, etc.), mas ao ser um projecto, está semantizado, susceptível de um discurso. Vinculam-se a si múltiplas projecções dela mesma, que a transformam em sujeito (CORBOZ, 2004).

Deste modo, importa hoje construir o enquadramento da urbanização extensiva, projecto e paradigma do contexto hipermoderno da Área Metropolitana de Lisboa (AML), reconhecendo-lhe as suas características próprias. Mesmo que não a defendamos como ideologia, aceitar a urbanização extensiva na sua expressão territorial é um passo fundamental para a abordar; e isto não significa que essa aceitação tenha que ser acrítica, e menos ainda que aquele tenha alcançado a estagnação, ou que lhe seja negado a possibilidade de evoluir para um estado mais equilibrado. Significa, antes, que a compreensão do seu sentido e a “eficácia” das acções sobre ela empreendidas não acontecerão a menos que abandonemos atitudes preconcebidas e comecemos a olhá-la como uma entidade de pleno direito (GARCIA, 2010). É necessário reconhecer as suas qualidades, no sentido de a diferenciar das demais, pressupondo que a hipermodernidade não tem necessariamente de ser só e apenas um processo uniformizador da paisagem da metropolitana.

2.2 A Urbanização Extensiva como forma espacial resultante do contexto hipermoderno da AML.

Não só no caso da AML mas na generalidade das metrópoles mundiais, o processo de “metropolização” coincide inicialmente com o processo de suburbanização. A suburbanização é apreendida através de duas medidas: a primeira incide nas taxas de crescimento demográfico evidenciadas tanto pelos subúrbios como pelo centro metropolitano e, por seu intermédio, se assinalam os momentos em que o povoamento dos territórios periféricos registam crescimento superior ao verificado no centro metropolitano; a segunda obtém-se pela comparação entre as grandezas demográficas da população residente na periferia e no centro metropolitano face ao total da população da região urbana ou da aglomeração (CHAMPION, 2001).

Três factores contribuíram, a partir do século XIX, tanto para o desenvolvimento da cidade de Lisboa bem como das suas linhas de crescimento, «dando aos arredores não a feição de uma auréola difusa onde se penetram o campo

e a cidade, mas tentáculos que prolongam esta em direcções e segundo estímulos de preferência. Esses factores são a indústria, resultante da revolução industrial, ou da transformação do artesanato tradicional, o veraneio, que, com a lenta elevação social não se reserva apenas às classes privilegiadas, e os transportes mecânicos, que tornam possível estender a acção urbana, os seus estilos de vida e do trabalho, a arrabaldes cada vez mais vastos.» (RIBEIRO, 1994, p. 106).

«Entre o final do século XIX e os anos de 1940, Lisboa urbaniza-se; concentra população; no seu interior diversificam-se os lugares do estabelecimento humano. A frente urbana de Lisboa estava ainda longe atingir o limite administrativo do concelho e os arrabaldes representavam ainda uma considerável área expectante. Nesse período, crescendo à razão de cem mil habitantes por década e densificando-se, a cidade atinge um enorme peso demográfico face ao conjunto dos concelhos da margem norte e da margem sul do Tejo» (NUNES, 2011, p. 74 – 75). Entre os anos 20 e 40, os concelhos que mais cresceram, com taxas mais elevadas às ocorridas em Lisboa, foram precisamente os concelhos que beneficiavam da maior proximidade com a mesma e por isso com relações mais fortes, visto que nesta época a distância física era um factor preponderante no que toca às relações inter-municipais (NUNES, 2011). Segundo CERDÁ (1992), eram territórios que viviam da cidade e em menor grau para a cidade – quer enquanto pólos industriais, quer facultando espaços de residência suburbana.

A partir da década de 40, a situação altera-se, a periferia começa a concentrar cada vez mais população. No entanto, Lisboa mantém a sua posição como principal centro urbano e demográfico,

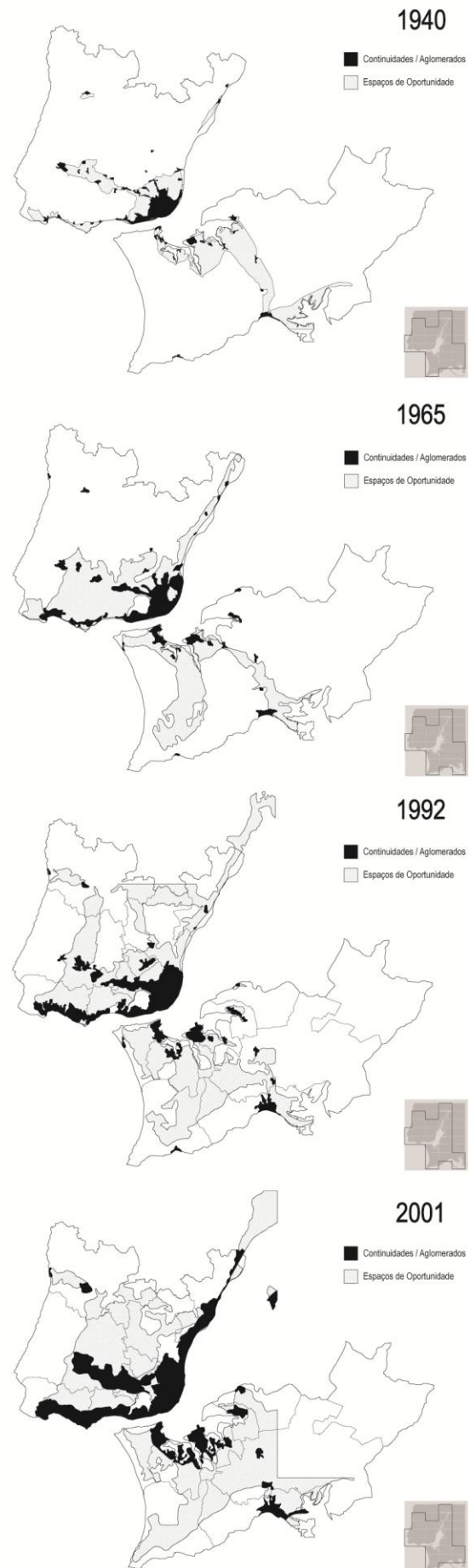


FIGURA 2.1 | Evolução das *Continuidades / Aglomerados* e respectivos *Espaços de Oportunidade*; baseado em MORGADO (2005)

representando 50% da população da AML. Nas décadas de 50 e 60 praticamente todos os concelhos limítrofes de Lisboa vivem o processo de suburbanização e chegam mesmo a apresentar taxas de crescimento muito elevadas, como é o caso de Loures, com uma frente ribeirinha em franca industrialização, que se encontra já nesta altura bem servido de infraestruturas rodoviárias e ferroviárias, ou o caso do concelho de Oeiras, do qual ainda fazia parte a freguesia da Amadora. «Nos anos 70 e 80, as taxas de crescimento dos concelhos limítrofes serão sempre superiores às da capital que pela primeira vez no século XX vê sua população crescer a ritmo negativo. O decénio 1960-1970 revela-se especialmente sintomático da intensidade da suburbanização. A queda demográfica da capital ocorre justamente quando uma parte significativa dos seus concelhos vizinhos evidência taxas superiores a 50%. Se os três concelhos com uma história de suburbanização consistente ilustram essa condição de acentuação da suburbanização – isto é, Almada, Oeiras, e Loures – outros há – como Sintra, Barreiro ou o Seixal – que nos anos de 1970 crescem rápida e fortemente, contribuindo para a difusão do fenómeno» (NUNES, 2011, p. 74).

Após 1970, os concelhos da margem norte, exceptuando Lisboa, e da margem sul do Tejo todos somados perfazem mais de 50% da AML, e daí em diante o peso será cada vez maior. Em 1991, o processo suburbanização na AML é evidente, visto que os concelhos envolventes de Lisboa, na margem Norte e na margem Sul do Rio Tejo, concentram a maioria da população (NUNES, 2011).

O surgimento e crescimento da AML é explicado principalmente pelo crescimento demográfico acelerado que ocorreu neste território desde o fim do século XIX até aos dias de hoje (ANEXO 1), e

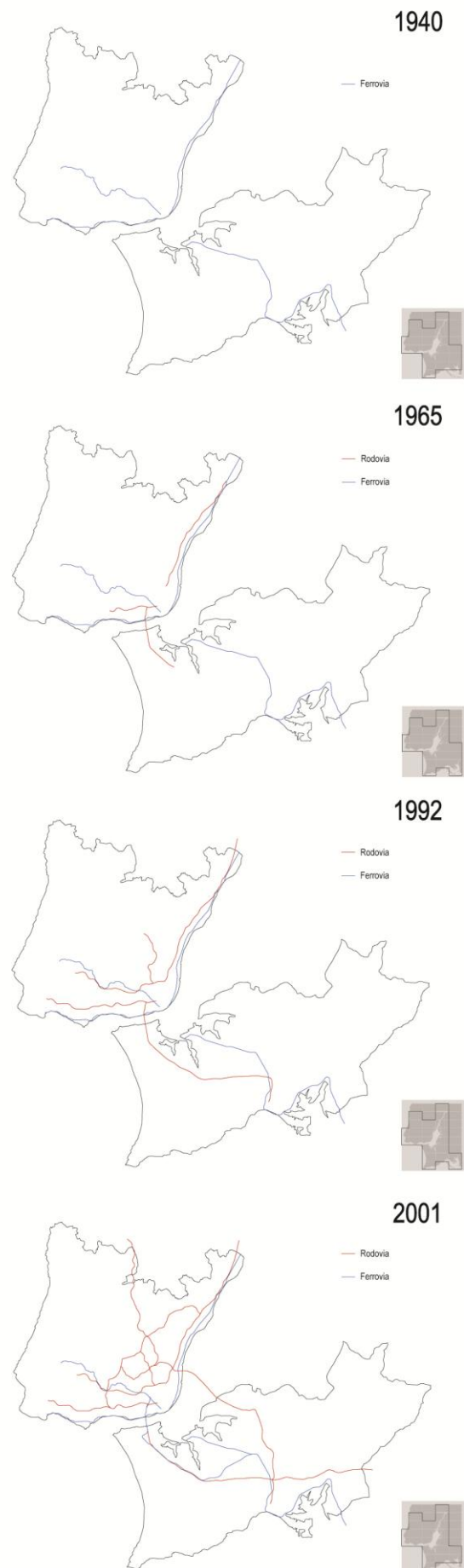


FIGURA 2.2 | Evolução da Infraestrutura Ferroviária e Rodoviária

também por migrações excepcionais que ocorreram em Portugal, como é o caso do Êxodo Rural a partir da década de 50 ou o movimento dos Retornados no pós – 25 de Abril de 1974. Porém, a maneira como este território foi “colonizado” nem sempre teve a mesma lógica. Ao longo do século XX o crescimento da população mundial foi também exponencial, concentrando-se principalmente nas cidades ou nas metrópoles. Para isto foi necessária a conquista e consequentemente antropização de territórios muito vastos, por um lado para exploração de matérias primas ou aumento da área agrícola capaz de sustentar esse crescimento, por outro para a construção de tecidos urbanos cada vez menos densos e extensos para albergar uma população urbana cada vez maior.

O processo de infraestruturização do território por si só não dá origem à metrópole, apenas explica como é que os crescimentos demográficos se implementam e se estruturam no mesmo. E através do estudo deste processo consegue-se perceber como é que o homem o foi ocupando e construindo a paisagem, e consequentemente as relações sociais e espaciais que daí surgiram. Portanto, para entender a sociedade hipermoderna necessariamente tem de se estudar o processo de infraestruturização precedente que por sua vez ela veio modificar, originando novas formas espaciais ou alterando as já existentes, contribuindo assim para a reformulação da paisagem.

Como já referido anteriormente, entre o fim do século XIX e a década de 1940 Lisboa cresce dentro dos seus limites administrativos e começam-se também a desenvolver alguns tecidos urbanos que serão futuramente conhecidos como núcleos residenciais suburbanos. «O crescimento urbano tendia sobretudo a assumir uma forma lateral. Quer isto dizer que ao edificado existente ia sendo acrescentado outro, na sua proximidade, sobretudo a distâncias que podiam ser vencidas a pé.» (NUNES, 2011, p. 84).

Outro aspecto importante do crescimento da cidade de Lisboa nesta época é a inclusão recente dos arrabaldes na sua órbita: «o comboio primeiro, o carro eléctrico em seguida, e finalmente os automóveis e camionetas, permitiram chegar em pouco tempo ao centro activo da cidade (...) Do Rossio, em torno do qual se distribuem as estações de partida dos carros eléctricos, é possível ganhar em pouco mais de meia hora os pontos extremos (Benfica, Dafundo, Lumiar, etc.). A linha vem assim acorrentar aos destinos de Lisboa às povoações dos arredores.» (RIBEIRO, 1994, p. 19). O eléctrico torna-se o principal meio de transporte urbano, chegando a atingir em 1950 140 quilómetros dispostos em 28 linhas e 40 percursos, e o comboio o transporte responsável pelos movimentos pendulares entre a Lisboa e a periferia: «O grande meio de transporte urbano da capital – o eléctrico – constituída um esquema de circulação ao longo do qual se ia incrementando a actividade construtiva e acumulando população residente (...) Nos arredores, as vias-férreas organizavam um padrão de crescimento semelhante e igualmente compacto. Em redor das estações e no seu raio de acesso pedonal ir-se-ão fortalecendo os núcleos residenciais suburbanos. Em ambos os casos, a urbanização tendia a seguir as vias e os principais traçados...» (NUNES, 2011, p. 84 – 85).

«Do ponto de vista da morfogénese da metrópole de Lisboa, o curso destas duas redes de transporte durante as décadas de 1950 e 1960 é muito significativo. Numa cidade onde os transportes colectivos assumem posição central, os cidadãos deslocam-se a pé dos lugares de origem para as interfaces das redes de transportes e das interfaces para os lugares de destino. Essa condição mostra como a deslocação pedonal assumia uma particular importância numa aglomeração do transporte colectivo. A capacidade e as condições de a pé vencer a distância entre os lugares

de residência ou de trabalho e as paragens, gares e cais definiam em muito a experiência de circulação e de residência na capital e nos seus subúrbios.» (NUNES, 2011, p. 157).

Na década de 1950, com o primeiro Plano de Fomento, assistiu-se a um forte investimento na infraestrutura ferroviária na região de Lisboa. As linhas-férreas do Carregado e Sintra são electrificadas, tornando possível velocidades mais elevadas, rentabilizando a nova maquinaria tecnologicamente mais evoluída, e possibilitando também uma maior periodicidade. Desta maneira, o desenvolvimento de centros urbanos periféricos, já existente nesta época, sofre um importante *input*, visto que a distância temporal em relação a Lisboa se tornava menor.

A partir da década de 1960, começa a ganhar importância a circulação automóvel. Surgem iniciativas de loteamento de grandes conjuntos residenciais que se situam estrategicamente na proximidade de vias rápidas, existentes ou projectadas, como é o caso de Carnaxide ou de Alfragide. De facto estes grandes conjuntos residenciais eram promovidos como destinos a cerca de uma dezena de minutos da Praça Marquês de Pombal, sugerindo-se na publicidade a vantagem da residência fora de portas e o acesso automóvel à zona central da cidade. Esta nova forma de urbanização rompe com a lógica de concentração de população na cidade rádiocêntrica e cria um novo sistema de mobilidade, Metropolitano, em que o principal actor na vida quotidiana se torna o automóvel. Efectivamente, num curto espaço de tempo, 20 anos, o paradigma de mobilidade na AML altera-se. Entre 1981 e 2001, na Grande Lisboa, a utilização do automóvel nos movimentos pendulares quer de residentes activos quer de estudantes passa de 15% para 46% (NUNES, 2011). Nesta nova forma de ocupação do território, difusa e descentralizada, os interstícios tornaram-se objectos centrais: numa primeira fase são espaços expectantes para o desenvolvimento de tecidos residenciais, e mais recentemente no desenvolvimento de edificado com funções comerciais, empresariais e culturais.

O desenvolvimento destas novas competências nos tecidos suburbanos, que até então eram maioritariamente residenciais, está muito ligado ao crescimento da infraestrutura rodoviária em correlação com o desenvolvimento e massificação das TIC e respectiva infraestrutura. Nas últimas duas décadas estas duas infraestruturas foram responsáveis por uma profunda alteração na organização económica e nas novas segmentações do processo produtivo da AML. Com o desenvolvimento da ferrovia e da rodovia assiste-se à descentralização da residência e da indústria, com as telecomunicações assiste-se à descentralização dos serviços e do grande comércio, dando um *input* multifuncional a todo o território e que até a este momento estava inteiramente dependente de um centro monopolista – Lisboa (Figura 2.3). Neste processo não se pode negar também a importância do aumento das competências e recursos a que os municípios periféricos foram sujeitos (SALGUEIRO, 2001).

O policentrismo, sucessor do processo de suburbanização, marca a passagem da cidade para a metrópole resultado da complexificação dos tecidos urbanos periféricos e da explosão e multiplicação de novas zonas de actividades e atracção, denominadas “novas centralidades”. Porém, este policentrismo rompe com a hegemonia não só do centro Metropolitano – Lisboa –, mas também de centros urbanos secundários como Cascais ou Oeiras. Com o desenvolvimento das acessibilidades e das TIC, a liberdade de localização de “novas centralidades” está fortemente restringida pelo acesso fácil às respectivas infraestruturas: a interdependência entre áreas funcionalmente diferenciadas está a ser substituída por interdependências complexas entre bens, serviços e lugares ligados pelos padrões da vida social organizada em e por meio de determinados lugares e a continuidade ou oposição centro-

periferia dá lugar a organizações em rede devido à multiplicação das centralidades associados aos novos pólos de escritórios e grandes superfícies comerciais (URRY, 1995). Estes novos centros, surgem não tanto no interior da cidade mas sim na periferia ou nalguns casos na periferia da periferia, e quase sempre na proximidade de grandes eixos de circulação ou dos respectivos nós de acesso. Tornaram-se centros com elevada carga de atracção e alcance devido à multifuncionalidade que os caracteriza, apresentando um misto entre serviços, indústria, comércio e lazer (SALGUEIRO, 2001). Hoje em dia, a acessibilidade/conectividade não é apenas local ou regional, mas também global, fruto do desenvolvimento e massificação das TIC. Desta maneira ficamos perante um funcionalismo que já não é moderno mas sim hipermoderno, a uma escala que já não é só local e regional mas também global.

FISHMAN (1987) afirma que o processo de suburbanização norte-americano termina com o desenvolvimento das tecnologias de informação e comunicação, as quais foram capazes de transformar territórios predominantemente residenciais em espaços com funções produtivas e lúdicas. Com a expansão e disseminação destas tecnologias, associadas a um território assente principalmente numa mobilidade rodoviária, a localização de actividades económicas adquirem e desenvolvem uma independência em relação às centralidades anteriormente existentes. Deste modo os corredores de expansão da metrópole podem atingir centenas de quilómetros. Segundo o autor, nesta "Technocity" as funções urbanas encontram-se cada vez mais dispersas ao longo de paisagens que não são nem urbanas, nem rurais, nem suburbanas.

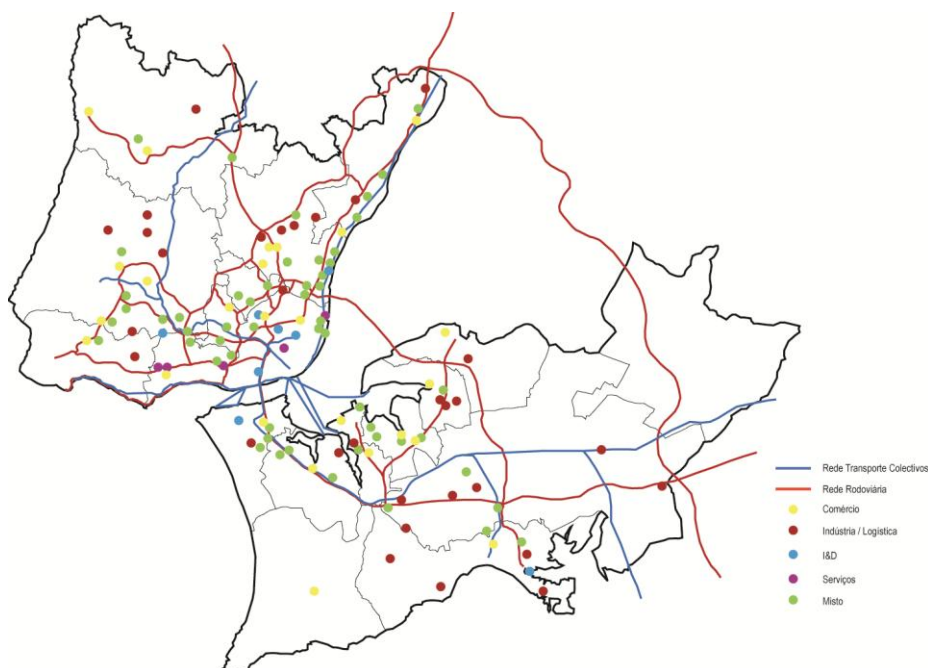


FIGURA 2.3 | Pólos Especializados AML

Fonte: Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa, 2010, p. 90

No que toca à AML SALGUEIRO (2011, p. 116) afirma que «a cidade fragmentada que está em construção no que considerámos ser o último período de produção urbana tem quatro características principais»:

- É um território policêntrico onde se assiste à perda de hegemonia do “centro” e à multiplicação de “novas centralidades”;
- Aparecem áreas mistas, muitas vezes megacomplexos imobiliários que reúnem habitação, comércio, escritórios e lazer, ou comércio, indústria e serviços, sinal evidente da negação do zonamento funcional associado à cidade industrial;
- Surgem enclaves socialmente dissonantes no seio de tecidos com uma certa homogeneidade morfosocial, base de uma nova organização em que há contiguidade sem continuidade;
- Cresce a dessolidarização do entrono próximo porque os indivíduos e actividades participam cada vez mais em redes de relações (movimento e troca de informações) à distância, fonte dos fluxos complexos que cruzam território, e que no geral não valorizam nem se exercem na proximidade imediata porque as novas acessibilidades libertaram muitas localizações dos constrangimentos da proximidade. Os padrões de actividades requerem agora uma frequência discreta (no mesmo sentido do comportamento matemático das variáveis não contínuas) de territórios afastados uns dos outros.

A metrópole do século XX e XXI fundamentada na produção de espaço urbano, construída a velocidades até então inimagináveis, transformou-se num ambiente novo para a humanidade e para as relações sociais. Estabelece hoje, através das diversas infraestruturas, relações não só entre cidades de uma mesma região mas também supranacionais, revelando uma natureza predatória capaz de alcançar múltiplas paisagens independente das distâncias, estando o seu domínio territorial de acordo com uma condição temporal ou comunicacional e não segundo uma condição espacial (MORGADO, 2005).

Ao contrário da cidade “tradicional”, onde a topografia e a fisiografia eram o principal elemento estruturador do desenvolvimento urbano, na cidade “moderna” a infraestrutura – ferroviária, rodoviária e da informação – assumiu esse papel, libertando-o de certa maneira de “condicionalismos” presentes nesse mesmo território. No final deste processo, a urbanização extensiva torna-se paradigma do contexto hipermoderno da AML, global e local ao mesmo tempo, cujas repercussões se fazem sentir no espaço físico com pouca clareza formal, ou seja, dificilmente contidas em figuras de geometria reconhecível. «(...) a grande expansão da edificação por extensas áreas que nesse desenvolvimento envolvem aglomerações maiores ou menores (que passam a ser sua parte) traduz-se, então, na coexistência de tecidos mais ou menos contínuos e temporalidades diferentes que se têm como um *todo*; o resultado final (naturalmente dependente da escala de leitura) é, portanto, não somente, a maior indefinição de limites entre áreas urbanizadas e menos urbanizadas – já que aquele *todo* pode conter uma e outra, e até áreas não urbanizadas – , mas também a impossibilidade de circunscrever a forma global segundo uma qualquer geometria reconhecível» (GARCIA, 2010, p. 58).

O que, em qualquer escala, representa tanto a cidade contemporânea e a cultura contemporânea é o fragmento (SECCHI, 2004). Frequentemente interpretada como dispersão caótica de espaços e sujeitos, de práticas e de economias, a cidade contemporânea é uma cidade fractal. Os diversos pedaços, dimensões, distâncias, épocas de construção ou habitantes mostram-nos uma cidade feita por peças que, em diferentes escalas, mantêm a separação

como carácter constitutivo próprio; e onde a organização, reconhecimento e legibilidade das suas diferentes formas é feita a partir de um variado conjunto de estruturas que fazem alusão a redes. Uma das principais causas desta fragmentação é o facto da estruturação e ordenamento da paisagem à escala metropolitana vir tardiamente (posterior à infraestruturação do território) dando origem a uma contiguidade entre espaços edificados e não edificados não articulada e por isso fragmentada.

Segundo RIBEIRO (1994, p. 20 – 21), em relação ao início do crescimento da cidade de Lisboa para a periferia, afirma que «em torno de uma grande mancha compacta formam-se tentáculos que irradiam em vários sentidos. Entre esses prolongamentos ficam extensas áreas cultivadas, algumas povoações caracteristicamente rurais, grandes zonas de fisionomia campestre. São os novos vazios que (...) marcam fases do crescimento de Lisboa. Entre o prolongamento Benfica – Amadora – Queluz e o de Alcântara – Belém – Dafundo, etc., fica a Serra de Monsanto, rodeada de casas apenas na sua base, e para Oeste, uma grande extensão de campo com pequenas e pitorescas povoações rurais, como Linda-a-Pastora e Carnaxide. Situadas quase sempre todas sobre o manto basáltico, que dá barros de grande fertilidade, orientam a sua actividade económica, à parte a exploração de algumas argilas e pedreiras no sentido da produção agrícola. E assim, quase sem sair da cidade, podem ver-se campos de trigo, terra lavrada pelas charruas ou cavada a braço de homem e pequenos rebanhos de gado miúdo.».

Efectivamente assistiu-se ao aparecimento de “vazios” que foram “apanhados” entre enclaves edificados, que não pertencem hoje nem a contexto urbano nem a um contexto rural, mas sim metropolitano. Estes espaços sem qualquer apropriação formal por parte da sociedade tornaram-se cada vez mais dominantes e frequentes no território metropolitano, numa sociedade que aposta na difusão espacial assente num aumento exponencial do transporte e mobilidade individual, da instabilidade ao nível do capital e do investimento potenciados pela importância crescente das TIC (WALL, 1999).

O espaço não edificado não é hoje apenas o intervalo entre o espaço edificado que se interconecta através de meios infraestruturais, mas sim o elemento comum e constante ao longo de toda a metrópole. Efectivamente, a difusão urbana que ocorreu ao longo do século XX e XXI na AML caracteriza-se pela formação de espaços intermédios, não só entre diferentes tecidos urbanos mas também nos seus interiores, e à medida que nos vamos afastando do centro metropolitano, o espaço edificado torna-se gradualmente o espaço minoritário.

A organização, estruturação e planeamento da metrópole deve ser feita através do reconhecimento da sobreposição de diferentes tipologias de tecidos urbanos, de fluxos, de actividades produtivas, comerciais e de serviços, mas também a partir dos múltiplos espaços públicos ou não edificados, das formas da ecologia e dos processos naturais que estão na sua origem; e não a partir dos actuais limites administrativos que já não potenciam uma gestão sustentável e eficiente da paisagem metropolitana em estudo. É preciso deixar de visualizar as cidades em termos formais rígidos e passar a olhá-las como espaços dinâmicos e que resultam de múltiplos processos: *«familiar urban typologies of square, park, district, and so on are of less use or significance than are infrastructures, network flows, ambiguous spaces, and other polymorphous conditions that constitute the contemporary metropolis. Unlike the treelike, hierarchical structures of traditional cities, the contemporary metropolis functions more like a spreading rhizome, dispersed and diffuse, but at the same time infinitely enabling»* (WALL, 1999, p. 234). A

“reabilitação metropolitana” – em oposição à reabilitação urbana – tem necessariamente de assumir o espaço não edificado como o seu principal catalisador, reconhecendo as diferentes qualidades e estruturas inerentes ao mesmo de modo a identificar o seu potencial e também os seus problemas. Metaforicamente, temos de descodificar o sistema a preto e branco (entre espaço edificado e espaço não edificado) para uma paleta de cores que comporte múltiplas entidades capazes de gerar um território coeso, diversificado e contínuo. O espaço não edificado é o que distingue o estudo da “metropolização” do estudo da urbanização. Neste cenário não só os interstícios (como espaços flexíveis a reconversão) mas todos os espaços não edificados (consolidados ou não consolidados) ganham especial importância, pois apresentam-se como espaços flexíveis e com absoluta disponibilidade para responder a cenários futuros do desenvolvimento da metrópole, tendo o potencial de conferir simultaneamente coesão e continuidade à paisagem assente na diversidade da mesma.

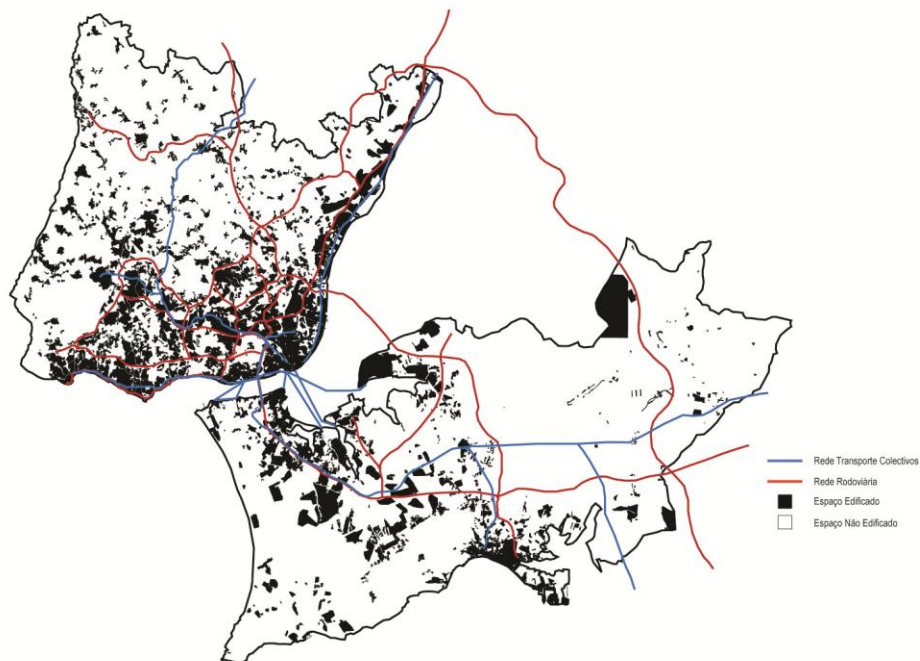


FIGURA 2.4 | Espaço Edificado, Espaço Não Edificado e principais Infraestruturas Rodoviárias e Ferroviárias da AML

O resultado do processo evolutivo infraestrutural e urbano (Figura 2.1, 2.2, 2.3 e 2.4) no contexto hipermoderno da AML é então um híbrido que comporta entidades rurais, urbanas e globais, mais “próximas” do que nunca mas descontextualizadas umas das outras, que se reflecte numa urbanização extensiva apoiada numa mobilidade, maioritariamente individual, e conectividade entre diferentes centros especializados ou não. Por outro lado, MELO (2008, p. 29) afirma «que a mobilidade no território através diferentes meios de transporte permite, paradoxalmente, melhorar a capacidade de reconhecermos a nossa localização relativamente ao meio que nos envolve (...) fomentando a redescoberta das relações entre lugares.». Em certa medida isto é verdade. A infraestruturização do

território abriu caminho à descoberta de lugares que até então eram desconhecidos ao homem comum e contribuiu para uma percepção diversificada do mesmo, ultrapassando barreiras criadas por distâncias, físicas e mentais.

O problema que se coloca actualmente na paisagem, é que quando se quebra a barreira da distância, e se estabelecem relações espaciais entre diferentes geografias, ou no caso da AML, entre diferentes cidades, entre diferentes tecidos urbanos, necessariamente se perde um pouco da percepção da identidade que é próxima, da localidade. O ser humano tem as suas limitações sensoriais, e para se poder relacionar no contexto global, inevitavelmente vai perder um pouco da sua ligação ao contexto local, ou vice-versa, funcionando como um sistema interdependente: «É útil sabermos alguma coisa dos costumes de diferentes povos, a fim de julgarmos mais rectamente os nossos e não pensarmos que tudo quanto se opõe aos nossos modos seja ridículo e contra a razão, como usam fazer os que nunca viram nada. Quando, porém, se emprega demasiado tempo a viajar, é-se estrangeiro no seu próprio país; e quando se é demasiado curioso das coisas praticadas nos séculos passados, é comum ficar-se muito ignorante das que se praticam no presente.» (DESCARTES, 2003, p. 55).

É por isso muito importante num mundo altamente globalizado aprender a ler as diferenças. A globalização não comporta, necessariamente, a anulação das diferenças, e por vezes, até as possibilita. Embora nos últimos anos todas as cidades ou metrópoles tenham assistido a um processo de crescimento e explosão de infraestruturas e de tecidos urbanos, que deram origem a uma espaço fragmento, isto não chega para afirmar que se está perante territórios ou paisagens todas iguais. Porque por esta lógica, todas as cidades do passado também se apresentavam como todas iguais visto que eram todas constituídas por ruas, edifícios, passeios e praças. Portanto, a generalização e a simplificação leva-nos por vezes a ter atitudes perante os diferentes territórios e paisagens que não são as mais corretas (SOLÁ-MORALES, 2004).

E numa sociedade que vive hoje imersa naquilo que se pode chamar uma “glocalidade” em que a metrópole se apresenta simultaneamente como forma espacial geradora de gentes, culturas e de lugares globais e ao mesmo tempo de identidades locais criadas pela evolução de uma geografia e cultura singular, é preciso encontrar um equilíbrio para que as diferentes entidades e identidades não se anulem umas às outras. Citando MITCHELL (2003, p. 207 – 208): *«In principle, we could try to return to a simpler era by limiting the scope of our interactions or by denying that they create moral obligations. Those are the strategies, at different scales and indifferent ways, of the survivalist, the xenophobe, the isolationist, and the unilateralist. But, as Marx repeatedly argued, humankind never, in the end, rejects more effective means to satisfy its material needs.»*

2.3 As lógicas espaciais da Urbanização Extensiva: a contiguidade fragmentada e a acessibilidade. A Circunvalação Regional Interior de Lisboa como caso de estudo.

Partindo da compreensão e contextualização da AML, escolheu-se o caso de estudo da Circular Regional Interior de Lisboa (CRIL) e espaços adjacentes, para melhor compreender as especificidades que até aqui foram apresentadas em relação à urbanização extensiva e consequente processo de “metropolização” da paisagem. Esta via tem particular interesse porque ao longo do tempo foi responsável pela formulação de um espaço de transição metropolitano, desde a sua origem como Estrada Nova da Circunvalação (a primeira corresponde à Rua Maria Pia) até aos dias de hoje como CRIL que possibilita, actualmente, múltiplas ligações entre os concelhos que atravessa –

Lisboa, Oeiras, Amadora, Odivelas e Loures. Na sua adjacência encontram-se também espaços comerciais, industriais e de serviços, definidores de novas centralidades, capazes não só de atrair populações próximas mas também de concelhos mais distantes. É uma também muito importante do ponto de vista paisagístico porque ao longo dela pode-se encontrar espaços altamente identitários da AML como é o caso do Parque Florestal de Monsanto, da Várzea de Loures ou do Estuário do Tejo.

A evolução da AML caracterizou-se pela formação de uma paisagem descontínua e fragmentada, espacial e socialmente. Ao contrário da escala urbana, onde se comprova uma maior continuidade e relação entre os espaços edificados e espaços não edificados, à escala metropolitana está-se perante uma contiguidade não articulada de espaços. Deste modo a contiguidade entre espaços mais recentes e espaços ancestrais que persistiram até ao presente ou entre espaços de diferentes tipologias e caracteres ao não ser complementada e integrada por estruturas que as relacionem entre si e que as contextualizem umas às outras deu origem a descontinuidades descaracterizadoras da identidade do território metropolitano de Lisboa.

Segundo PORTAS (2004) a continuidade que tem fundamentação no sistema de espaço colectivo – funcional e perceptivo – que na cidade extensiva se transfigurou no sistema multimodal cuja infraestrutura incluiu efeitos túnel e nós alternadores de velocidades e de ambientes, não devem ser comparados às ruas ou boulevards que asseguravam a conectividade da cidade compacta. Com a extensão da cidade, a continuidade torna-se mais geográfica e ao nível local menos canónica e reconhecível de unir os diversos fragmentos. A fragmentação espacial que daí resulta é causa da extrema diversificação das morfologias e tipologias dos tecidos urbanos e também da magnitude dos seus “intervalos” expectantes ou rústicos ou da defesa de espaços naturais, agrícolas, florestais e costeiros que resistiram às pressões circundantes e da inexistência (na maioria dos casos) de uma articulação entre eles. As descontinuidades/fragmentos/continuidades que atribuímos aos novos territórios urbanos têm formas e sentidos muito distintos que merecem uma avaliação cuidada das suas dimensões e respectivos processos de formação. Não interessa hoje contribuir para a ideologia de um contra-modelo dispersão/fragmentação não contabilizando as exclusões e custos de sustentabilidade que frequentemente implica.

Por outro lado, o sucessivo crescimento da periferia tornou necessário a construção de diversas infraestruturas de modo a tornar acessíveis estes “novos” territórios. Não só a CRIL e espaços adjacentes mas a maioria da AML são hoje um espaço altamente infraestruturado no qual o policentrismo se consolidou, resultado da perda da hegemonia do centro, do desenvolvimento da periferia e de “novas centralidades”. A contiguidade fragmentada é o produto da espacialidade da urbanização extensiva no contexto da AML e a acessibilidade a lógica e condição funcional que garante a rede de múltiplos centros que nela existe.

De modo a identificarmos como é que estes dois conceitos, a contiguidade fragmentada e a acessibilidade, se foram tornando as principais características desta paisagem, partiu-se para um estudo diacrónico da CRIL tendo como ponto de partida o *Levantamento da Planta de Lisboa: 1904 – 1911*, efectuado pelo Engenheiro Júlio Vieira da Silva Pinto (VIEGAS e TOJAL, 2000), e das Cartas Militares do Instituto Geográfico do Exército existentes das décadas de 1930, 1960, 1990 e 2000. A intenção é perceber como é que esta linha se foi metamorfoseando ao longo do século XX e XXI e quais as lógicas espaciais, distintas ao longo do tempo, que ela originou.

1886 – 1992. A dupla identidade: a Estrada da Circunvalação Fiscal e a Estrada Militar.

A lógica espacial da CRIL, tem ainda origem no século XIX, em 1886, quando se procedeu à reorganização dos limites administrativos do concelho de Lisboa, feitos a partir de uma nova Estrada da Circunvalação. Esta nova Circunvalação englobava duas linhas distintas: a Estrada da Circunvalação Fiscal e Estrada Militar do Campo Entrincheirado de Lisboa (CEL). A Estrada da Circunvalação Fiscal ligava Algés a Benfica, na qual se podia encontrar as “portas” para entrar ou sair da cidade de Lisboa como é o caso das Portas de Benfica ou das Portas de Algés. Por sua vez, a Estrada Militar ligava as fortificações do CEL – Forte Monte Sintra, em Sacavém; Forte D. Carlos I, na Ameixoeira; Forte do Marquês de Sá Bandeira, em Monsanto; e o Forte D. Luís I, em Caxias (Figura 2.5) (SANTANA e SUCENA, 1994). Nesta época, esta linha do território não servia tanto para efeitos de circunvalação, mas para controle de todos os movimentos para dentro ou fora da cidade de Lisboa, por um lado para colectar o imposto *Real de Água* nas diversas “portas” existentes, por outro lado para defendê-la de qualquer ataque terrestre ou marítimo. Deste modo a “permeabilidade” entre o território *intra- e extra-cidade* era muito baixa.

1922 – 1995. O processo de suburbanização e a sucessiva fragmentação e diluição da Circunvalação.

Após a Primeira Guerra Mundial dois factores contribuíram para alterar o modo como esta linha “actuava” no território: a aprovação da Lei Fiscal n.º 1368 em 21 de Setembro de 1922 (e consequente abolição do Imposto *Real de Água*) e a desactualização do conceito de defesa militar do CEL e consequente abandono (SANTANA e SUCENA, 1994). Desta maneira a truncagem pela qual esta linha era responsável até ao momento deixou de existir e o território tornou-se mais “permeável”, assistindo-se a um desenvolvimento da periferia devido à alocação de indústrias e de residências. Este facto contribuiu para o desenvolvimento de tecidos urbanos periféricos e para o surgimento do fenómeno de pendularização entre a cidade de Lisboa e a sua periferia, tornando-se este fenómeno o principal processo de desenvolvimento da AML desde os anos 1920 até ao final do século XX.

Neste período a perda de importância da Estrada Nova da Circunvalação é notória. Por um lado o desenvolvimento de tecidos urbanos na sua adjacência, devido ao processo de suburbanização, tinham um efeito diluidor na linha. Por outro a modernização, intensificação e construção de várias infraestruturas transversais à mesma – rodoviárias e ferroviárias – que regulavam os movimentos entre o Lisboa e a periferia tinha um efeito fragmentador (Figuras 2.6 e 2.7). Localidades como Algés, Amadora, Carnaxide, Odivelas, Loures e Sacavém, são alvos de grandes expansões urbanísticas, beneficiadas pela proximidade com a capital e pelo fácil acesso a infraestruturas que se foram construindo e modernizando, contribuindo para um aumento das acessibilidades assente num modelo de centro e periferia onde o “movimento da circunvalação” perdia o seu sentido.

O processo de suburbanização, muito marcante deste território, foi bastante problemático e contribuiu para o desenvolvimento de tecidos urbanos bastante difusos, fragmentados, e pouco estruturados resultado em parte de uma especulação imobiliária. Não se teve em conta pré-existências geográficas (vales, serras, linhas de água, linhas de

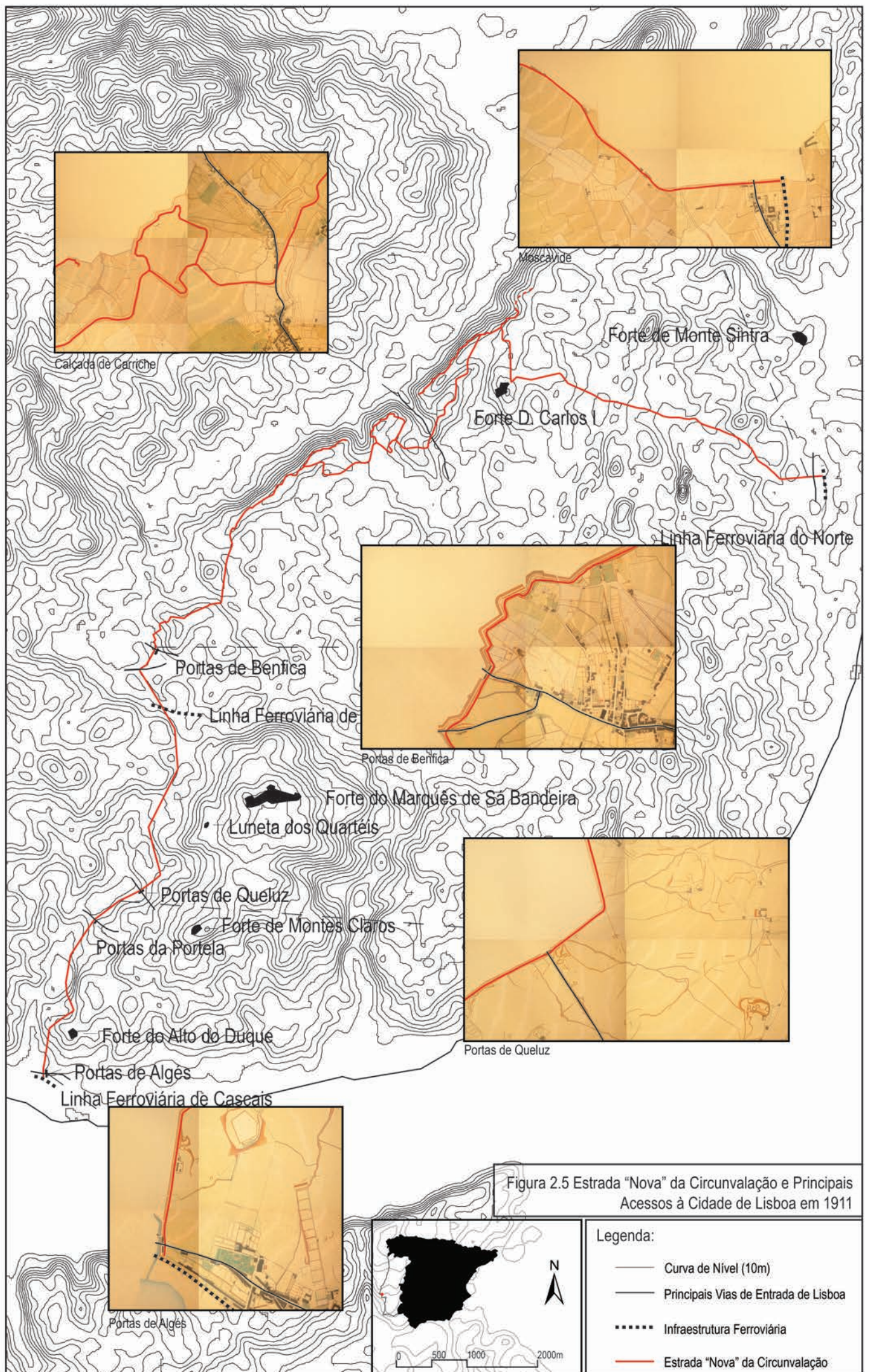


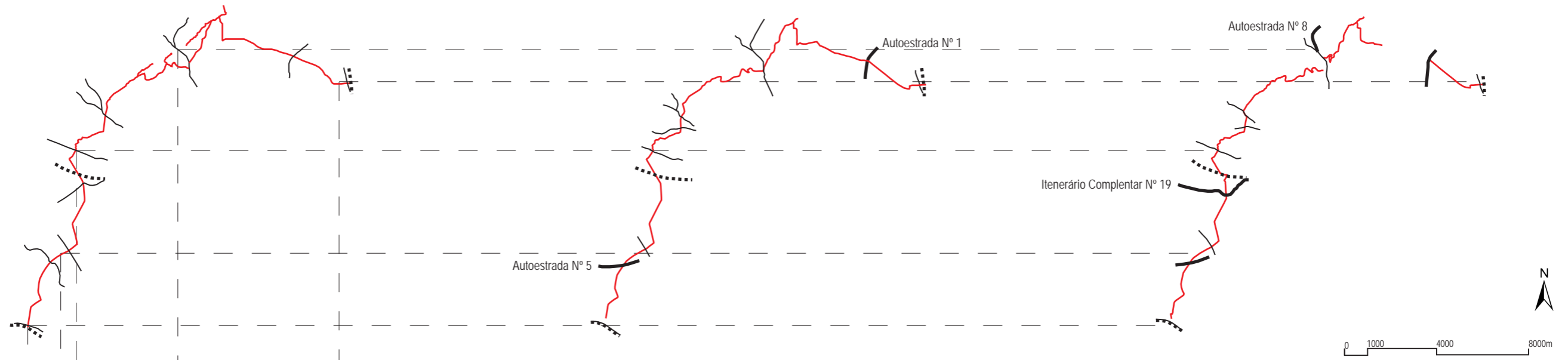
Figura 2.5 Estrada "Nova" da Circunvalação e Principais Acessos à Cidade de Lisboa em 1911

Legenda:

- Curva de Nível (10m)
- Principais Vias de Entrada de Lisboa
- Infraestrutura Ferroviária
- Estrada "Nova" da Circunvalação

N

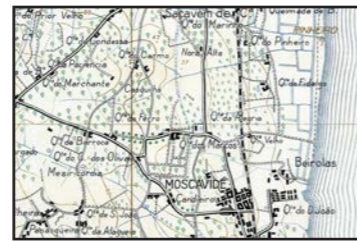
0 500 1000 2000m



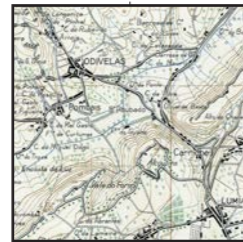
1938

1971

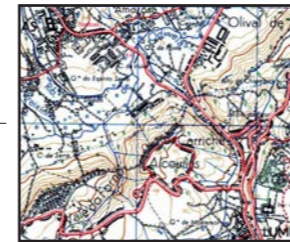
1993



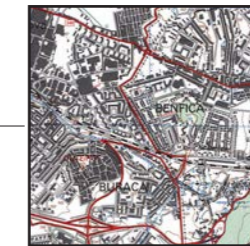
Moscavide



Calçada de Carriche



Benfica



Carnaxide



Alges



Figura 2.6 O período de fragmentação da Estrada "Nova" da Circunvalação: 1922 - 1995



Legenda:

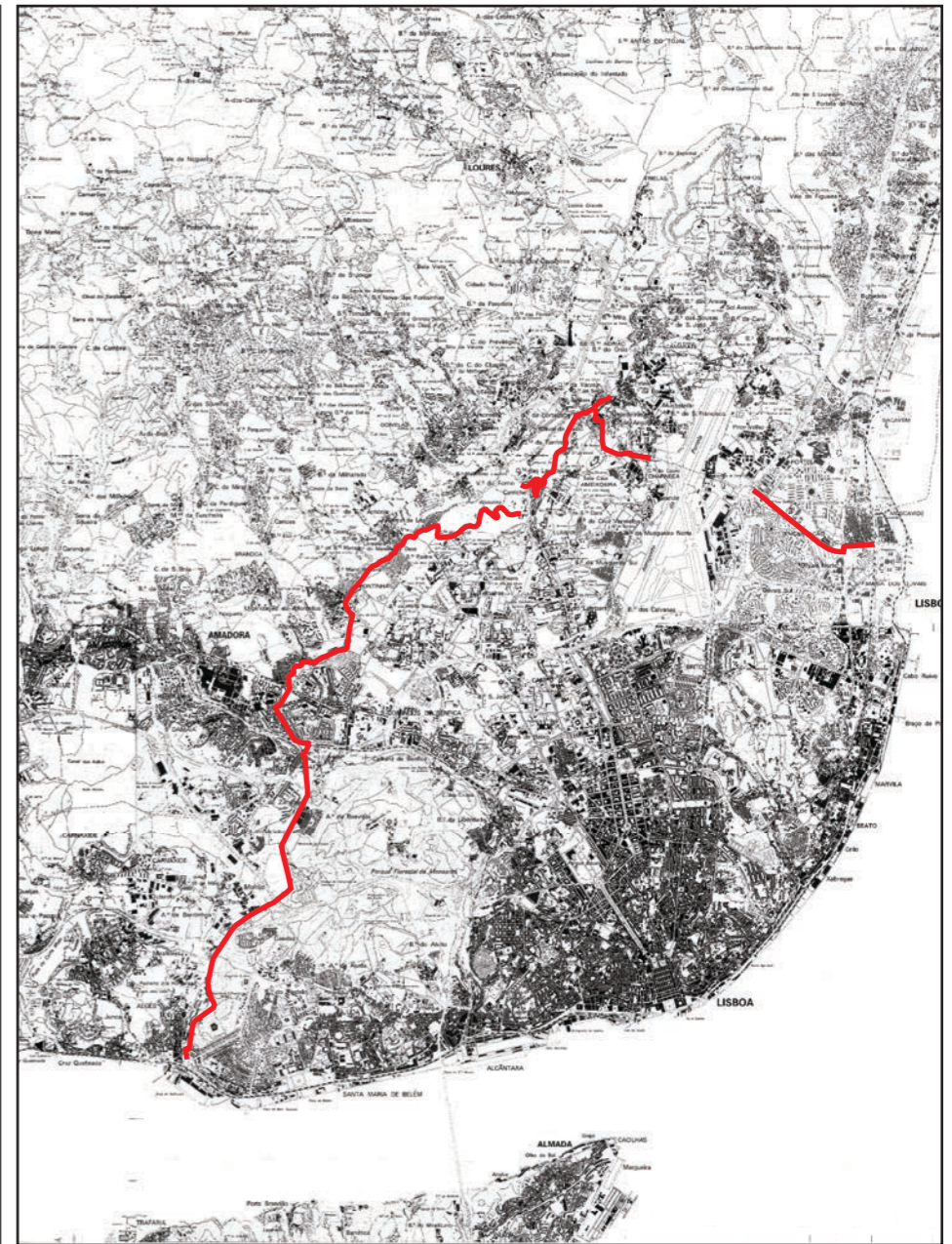
- Infraestrutura Rodoviária - 1º Nível
- Infraestrutura Rodoviária - 2º Nível
- Infraestrutura Ferroviária
- Estrada "Nova" da Circunvalação



1938



1971



1993

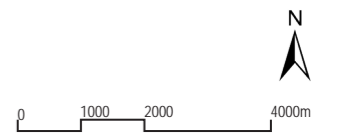


Figura 2.7 Evolução do Edificado: 1938 - 1993

cumeada, etc.) ou usos estruturantes (agricultura, floresta) que aqui existiam e que nalguns espaços continuam a existir, que de uma maneira ou de outra tinham o potencial de dar alguma articulação e continuidade à paisagem, garantindo uma boa articulação e relação entre o espaço edificado que ia surgindo e o espaço não edificado. O caso do Concelho de Odivelas ou de Loures é paradigmático desta análise. Tecidos urbanos como a Serra da Luz, em Odivelas, construídos em zonas de costeiras (zonas declivosas), ou mais recentemente a Urbanização do Infantado, em Loures, construída em zona de várzea, não estabelecem qualquer relação de simbiose com as zonas agrícolas adjacentes tornando-se assim elementos descaracterizadores da paisagem e por consequente da identidade específica destes lugares.

Desde os meados dos anos 80 que na AML se instalou um urbanismo fundamento nas grandes vias de comunicação, muito por causa dos apoios europeus que Portugal teve aquando a entrada na CEE, nos quais as rodovias adquiriram especial importância, canalizando muito do investimento: «A justaposição entre os investimentos rodoviários e a estruturação do parque habitacional surge bem nítida quando se identificam as freguesias dos arredores cujo parque é composto sobretudo por edificado construído entre 1981 e 1991(...) Ao longo da A1, é o caso da freguesia da Póvoa de Santa Iria; ao longo da A2 e das vias rápidas a sul do Tejo, as freguesias da Caparica, Charneca de Caparica, Costa da Caparica, Cova da Piedade, Feijó, Laranjeiro, Pragal, Sobreda, Arrentela, Seixal, Corroios e Fernão Ferro (...) ao longo da A5, em Alcabideche, Carcavelos e Cascais, Estoril, Parede, São Domingos de Rana (...) em Loures é o caso das freguesias da Apelação, Bobadela, Bucelas, Camarate, Fanhões e Frielas; em redor da CREL, as freguesias de Odivelas, de Olival Basto, da Pontinha, da Póvoa de Santo Adrião e da Ramada; e “naturalmente” é o caso também das freguesias situadas ao longo do IC19. Em suma, são os territórios que compõem os corredores de expansão metropolitana.» (NUNES, 2011, p. 162 - 163).

Segundo, Nuno Soares no *Atlas da Área Metropolitana de Lisboa*, estas vias de circulação têm um efeito paradoxal no crescimento urbano, criando uma forma extensa e «inacabada manta de retalhos» onde «os espaços construídos (...) dificilmente se ligam entre si» (SOARES, 2003, p. 149). O uso do automóvel foi-se banalizando tornando-se o principal meio de transporte metropolitano. Deste modo o território perdeu rigidez, a mobilidade ganha importância, associada a uma descentralização da cidade e sociedade nas quais as TIC passam a ter uma grande importância na sua conformação. No final deste período está implementada a urbanização extensiva em que a contiguidade fragmentada e a acessibilidade se tornam as suas principais características, numa paisagem onde a oposição entre rural e urbano deixou de fazer sentido e passou a ser um híbrido entre espaços de carácter rural, urbano e global.

1995 – 2011. O retorno ao movimento da circunvalação consequente do policentrismo.

As últimas duas décadas alteraram o paradigma de organização da AML e consequentemente deste caso de estudo (Figura 2.8). Os tecidos urbanos que até ao momento se conotavam como periféricos ou suburbanos e que eram maioritariamente residenciais, ganham *inputs* quer ao nível das infraestruturas de transporte, como por exemplo a chegada do Metropolitano de Lisboa à Amadora e a Odivelas em 2004, quer ao nível de serviços públicos – Hospital Amadora-Sintra ou o Hospital de Loures, em 1995 e 2012 respectivamente. Os investimentos em infraestruturas rodoviárias e das telecomunicações possibilitaram a descentralização económica, quebrando de vez a hegemonia do

centro metropolitano – Lisboa –, dando origem a um território multifuncional e atractivo do ponto de vista económico e do trabalho à escala regional. De facto, ao longo destas duas últimas décadas passou-se de um modelo centro/periferia para um modelo policêntrico. Assim, o movimento da circunvalação que foi perdendo utilidade desde o princípio do século XX até à década de 90 ganha de novo importância, contribuindo para a formação e organização desta nova “rede de vários centros”.

Com a conclusão da CRIL em 2011 gerou-se uma nova dinâmica no território metropolitano que a mesma atravessa. Até aqui existiam três principais corredores de expansão do território metropolitano: o eixo Lisboa – Cascais, o eixo Lisboa – Sintra e o eixo Lisboa – Vila Franca de Xira – os quais não se encontravam interligados, favorecendo em muito a lógica de centro/periferia e não uma complementaridade entre tecidos urbanos periféricos. Efectivamente a CRIL veio preencher essa lacuna, porém essa ligação apenas é gerada através de uma mobilidade rodoviária. A acessibilidade rodoviária é muito importante no contexto metropolitano em que vivemos actualmente, no entanto esta estratégia tem de ser complementada com outros tipos de mobilidade espacial de modo a não gerar conflitos nos tecidos urbanos já existentes. A contiguidade dos tecidos urbanos Algés, Miraflores, Carnaxide, Alfragide, Buraca, Benfica, Alfovelos, Brandoa, Odivelas, Camarate e Sacavém que se foi desenvolvendo ao longo do século XX e XXI, apresenta-se como um contexto social e urbano fragmentado. Neste caso a sequência de espaços edificados e não edificados não é estruturada tendo em vista a continuidade na paisagem, resultando apenas numa estratificação desarticulada de espaços de diferentes tempos e campos sociais. Outro dos aspectos do contínuo processo de infraestruturização neste território é o efeito barreira que vias como a CRIL (bem como as linhas ferroviárias) causam localmente. Ao gerarem uma mobilidade e acessibilidade à escala metropolitana, paradoxalmente, o que sobressai localmente é o fragmento devido à sua escala de implementação. Torna-se cada vez mais difícil percorrer distâncias se se optar por outro meio de transporte que não o que estas infraestruturas possibilitam, revelando assim um carácter monopolista.

É também possível encontrar hoje na adjacência da CRIL inúmeros espaços comerciais, industriais e de serviços, como por exemplo o Centro Comercial Dolce Vita Tejo Amadora, Centro Empresarial Arquiarque em Miraflores ou o IKEA Loures. Estas “novas centralidades” assentes num modelo de mobilidade no território e não numa associação directa com tecidos urbanos pré-existentes são capazes de gerar fluxos no território muito para além de condições de proximidade ou de limites administrativos. Posto isto pode-se afirmar que a cidade contemporânea (onde a AML se inclui) é portanto o lugar privilegiado da *mixité* (SECCHI, 2004). É o lugar da co-presença: de figuras sociais, de técnicas produtivas, de produtos, de materiais urbanos, formas espaciais pertencentes a diferentes períodos da história; figuras, técnicas e formas do passado e outras que anunciam os aspectos do futuro. A cidade da *mixité* é resultado de novos sistemas de compatibilidade e incompatibilidade entre os diversos usos, sujeitos e práticas, entre o presente e o passado.

A contiguidade fragmentada, que caracteriza esta paisagem, tem de ser combatida de modo a existir continuidade e articulação entre os espaços edificados e não edificados, atenuando também o efeito barreira causado pela CRIL fruto da acessibilidade necessária na organização e estruturação da AML. Para isto é preciso ler e decodificar as múltiplas formas, usos e dinâmicas que actualmente existem na paisagem para encontrar o potencial e qualidades inerentes à mesma. A urbanização extensiva como entidade própria encontra a sua riqueza na

2011

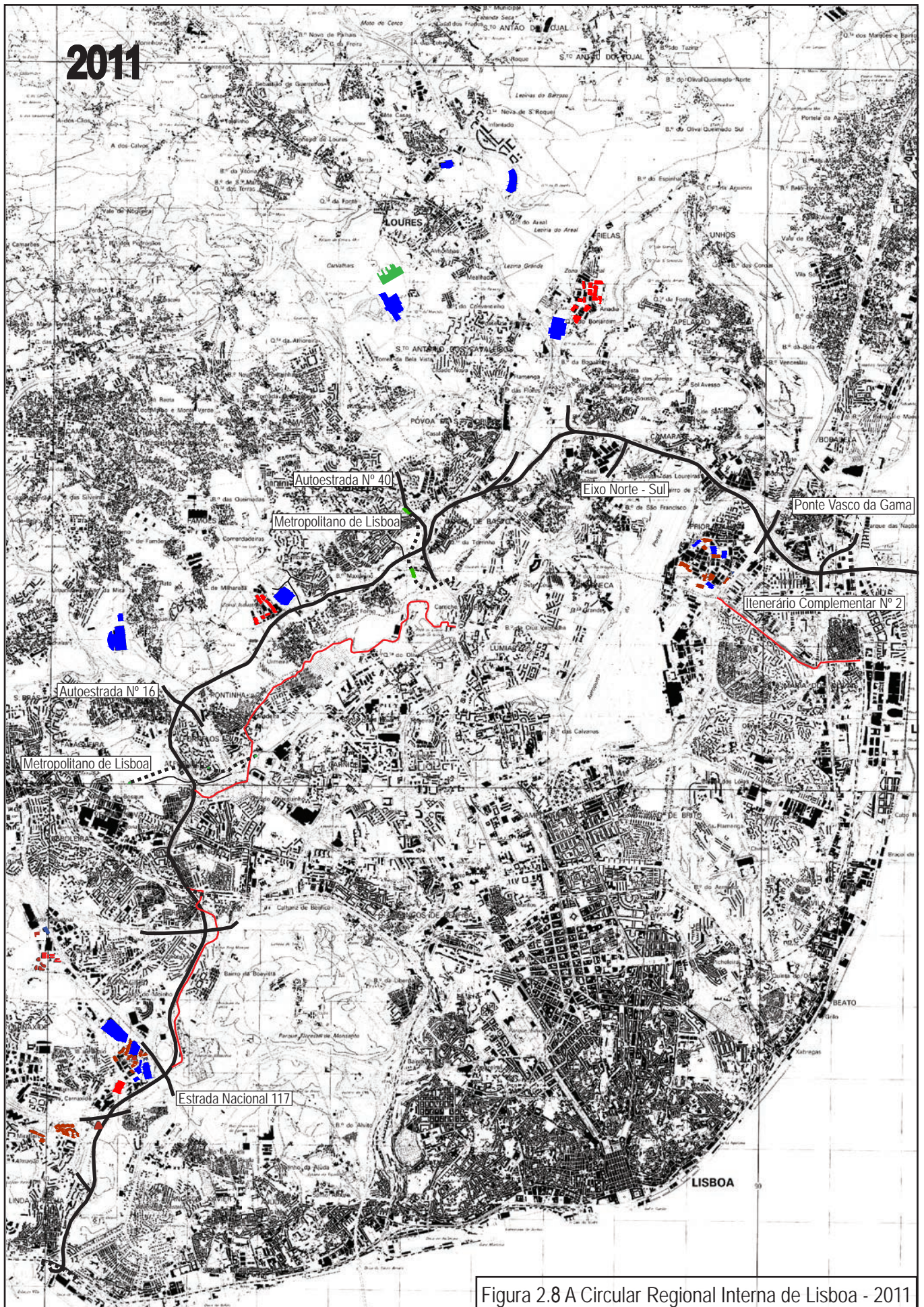
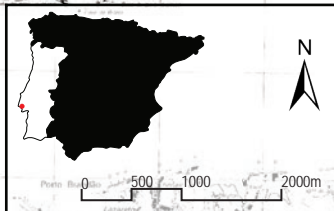


Figura 2.8 A Circular Regional Interna de Lisboa - 2011



Legenda:

-  Infraestrutura Rodoviária - 1º Nível
-  Infraestrutura Rodoviária - 2º Nível
-  Infraestrutura Ferroviária
-  Estrada "Nova" da Circunvalação
-  Serviços posteriores a 1993
-  Indústria posterior a 1993
-  Comércio posterior a 1993
-  Serviços Públicos posteriores a 1993

sobreposição de diferentes tempos e na alternância constante de diferentes lógicas de espaço edificado e não edificado. É preciso uma leitura e contacto *in situ* não só para reconhecer a diversidade de formas, de usos, de dinâmicas e suas qualidades e potenciais mas também para reconhecer o potencial do tempo – passado, presente e futuro – na concepção da paisagem. Apenas deste modo a urbanização extensiva pode ser programada para ser um objecto diferenciador e potenciador do contexto metropolitano de Lisboa.

III. A LEITURA DA URBANIZAÇÃO EXTENSIVA: O PERCURSO COMO ELEMENTO MOTRIZ.

3.1 A complementaridade dos percursos: a experiência da paisagem na CRIL e percursos paralelos.

Na urbanização extensiva o tempo constitui um dos factores que mais dificultam a apreensão da mesma. É composta por uma sobreposição de layers de diferentes tecidos urbanos, de diferentes lógicas de implementação, de diferentes tempos, que geram um território na sua maioria desarticulado e difuso. Outra problemática é que a formação da metrópole ao longo do tempo apagou ou esbateu os factos ou elementos que nos vários momentos constituíram as referências físicas dessa formação. Por outro lado as infraestruturas, que potenciam o crescimento da cidade em direcção ao campo, contribuíram em muito para essa difusão (GARCIA, 2010).

Como já referido, a paisagem metropolitana pode ser encarada como uma forma espacial híbrida assente na diversidade e complementaridade urbano, rural e global. É também caracterizada pela presença de “vazios” entre tecidos urbanos e com poucas continuidades formais, apresentando-se como uma manta-de-retalhos contígua, desarticulada, difusa e descaracterizada pelo tempo. Se encararmos a metrópole como uma cidade contidora de várias cidades, que contém múltiplas formas no seu interior, o “espaço entre cidades” ou o “espaço intermédio” é onde essa diversidade adquire as suas mais evidentes expressões (GARCIA, 2010).

Corajoud defende a instrumentalização do campo no desenho da cidade, do uso de princípios organizacionais da paisagem rural, não como um retorno ao passado mas como uma actualização do presente e melhoramento do futuro na organização espacial e formal da nova realidade territorial que neste trabalho é defendida como hipermoderna: «(...) desde que saímos da cidade sedimentária fechada, onde o céu está muito enquadrado pelos edifícios, e vamos para a cidade difusa, que temos como vantagens? O vasto céu, as grandes aberturas, os horizontes, a vista sobre a montanha ou os campos.» (CORAJOUD, 2004. p. 49). No crescimento da cidade para o campo, o parcelamento rústico teve um papel estruturador visto que tanto os limites da parcela e os caminhos se apresentavam como elementos difíceis de “apagar”. Assim a cidade aceita-os e serve-se deles, no entanto esta relação mostra-se bastante desigual. No processo de expansão da cidade para o campo, devia-se ter compreendido e salvaguardado as especificidades próprias de cada um, as quais convenientemente exploradas e articuladas poderiam contribuir para valorizar o conjunto. Com o sucessivo desenvolvimento das tecnologias de infraestruturização que potenciaram e aceleraram o crescimento da metrópole, e conseqüentemente o processo de difusão espacial, esta relação foi-se tornando mais desigual ou inexistente. Vive-se cada vez mais num território sincrónico, que apenas se interessa com o simultâneo e que despreza o papel estruturador do passado.

Deste modo, a apreensão daquilo que se denomina como urbanização extensiva, tornou-se bastante difícil. No entanto é premente que se consiga aceitar esta nova realidade, de modo a poder ser compreendida e trabalhada formal e espacialmente. Após a contextualização e compreensão do processo de metropolização da paisagem e formação da sociedade hipermoderna tendo em conta as suas origens e conseqüências no território metropolitano de

Lisboa, e mais especificamente na evolução da Estrada “Nova” da Circunvalação, feita no capítulo anterior, importa agora identificar as estruturas espaciais que são possíveis encontrar nos dias de hoje, de modo a gerar uma imagem do que é a paisagem metropolitana em causa.

Para além das abordagens convencionais como o levantamento cartográfico e a pesquisa bibliográfica, no contexto hipermoderno onde a paisagem apresenta uma sobreposição de “tempos” na sua maioria desarticulados entre si, o percurso torna-se importantíssimo na compreensão e aceção da mesma. A relevância de percorrer a paisagem é fundamental para reflectir sobre as potencialidades de intervenção que se pode realizar na mesma, através da recolha de informação pelo contacto pessoal. A observação de uma determinada paisagem possibilita ao individuo, primeiro uma ideia física da mesma, e depois, através das suas referências, a formulação de uma imagem (BRITO, 2011).

Segundo LYNCH (2008, p. 12), «no processo de orientação, o elo estratégico é a imagem do meio ambiente, a imagem mental generalizada do mundo exterior que o individuo retém. Esta imagem é o produto da percepção imediata e da memória da experiência passada e ela está habituada a interpretar informações e a comandar acções. A necessidade de conhecer e estruturar o nosso meio é tão importante e tão enraizada no passado que esta imagem tem uma grande relevância prática.». O autor refere também que «as imagens do meio ambiente são o resultado de uma processo bilateral entre o observador e o meio. O meio ambiente sugere distinções e relações, e o observador – com grande adaptação e à luz dos seus objectivos próprios – seleciona, organiza e dota de sentido aquilo que vê.» (LYNCH, 2008, p. 14). Pode-se porém substituir o significado de meio ambiente pelo significado de paisagem.

A experiência da paisagem permite então «a construção de representações do conhecimento de nós próprios e do meio envolvente, através dos mecanismos de auto-percepção e de percepção dos fenómenos exteriores ao nosso corpo, respectivamente. O sujeito tem consciência do corpo através do mundo e tem consciência do mundo através do corpo, é simultaneamente “coisa pensante” e “objecto pensado”, é o meio pelo qual a percepção é possível.» (BRITO, 2011, p. 6). Por outro lado, os atritos ou por oposição as continuidades, bem como as referências espaciais ou a falta delas, existentes ao longo da paisagem percorrida, ajudam-nos na compreensão e orientação do e no território.

Para o caso de estudo – a CRIL – foram reconhecidos cinco percursos (Figura 3.1):

- Percurso A: CRIL/Autoestrada n.º 8
- Percurso B: Algés – Loures exterior à CRIL
- Percurso C: Várzea de Loures
- Percurso D: Portas de Benfica – Costeiras da Luz – Frielas
- Percurso E: Camarate – Sacavém – Parque das Nações

Estes cinco percursos podem ser divididos em duas lógicas distintas, que garantem assim uma interiorização da diversidade, multiplicidade e especificidade das ocorrências espaciais da paisagem metropolitana em estudo. Na primeira, a percepção da paisagem é feita a partir da CRIL (Percurso A), funcionando este como ponto de partida. Na segunda, a percepção da paisagem é feita a partir de percursos exteriores e paralelos à CRIL (Percursos B,C,D e E), para uma interiorização mais complexa e localizada da paisagem. Esta dualidade da percepção da paisagem, uma

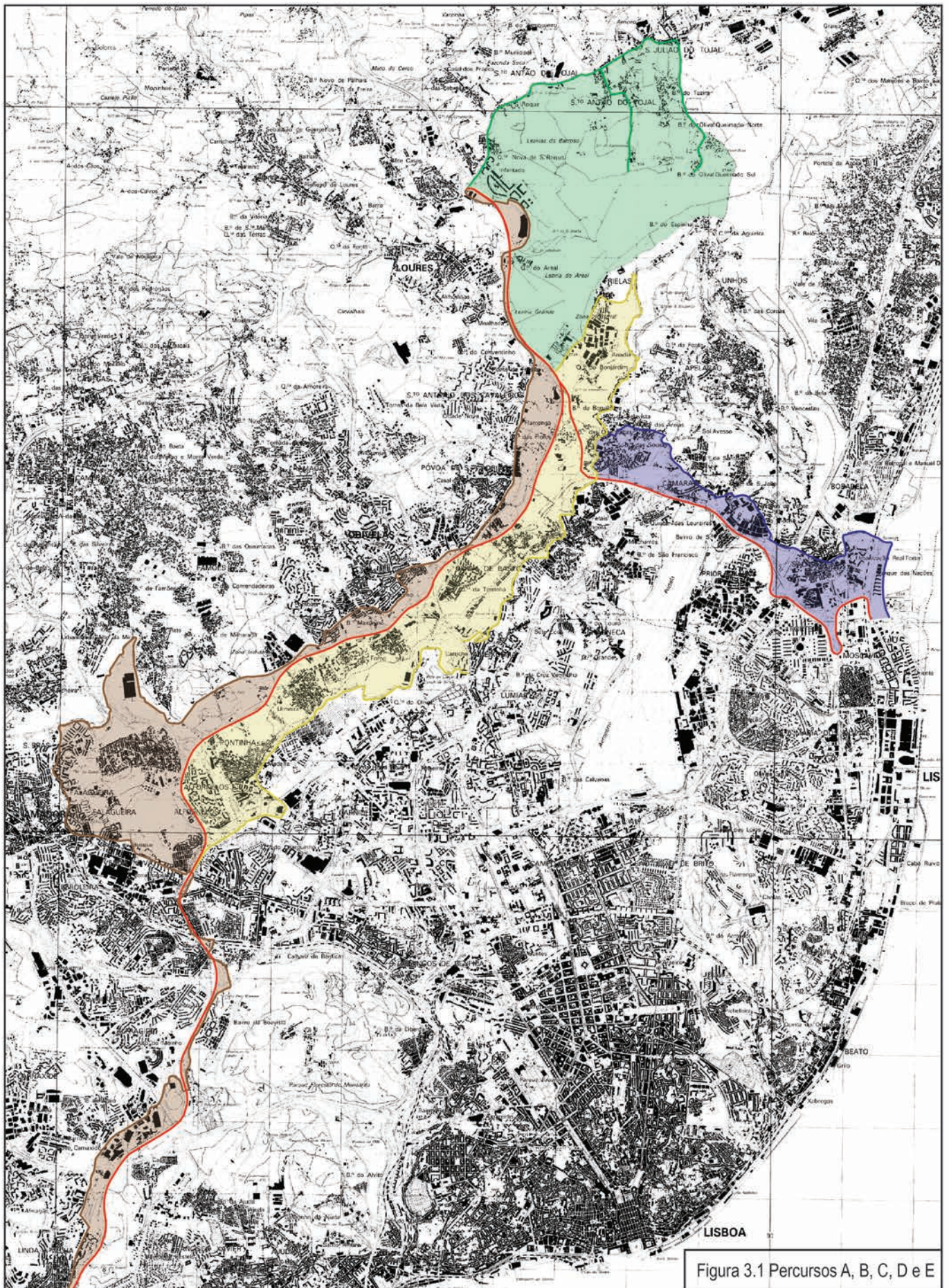
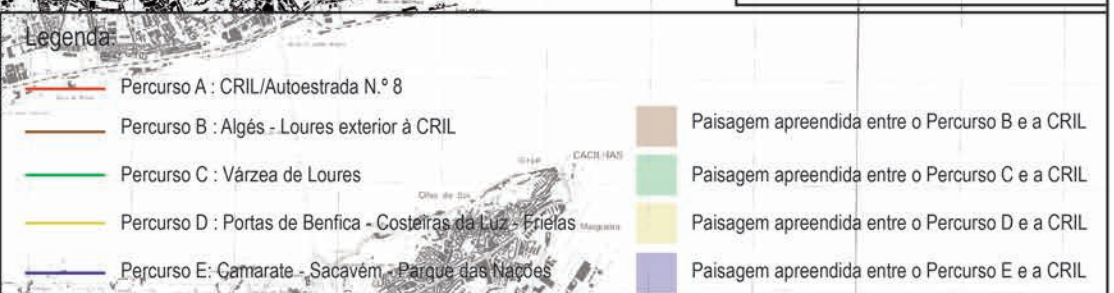


Figura 3.1 Percursos A, B, C, D e E



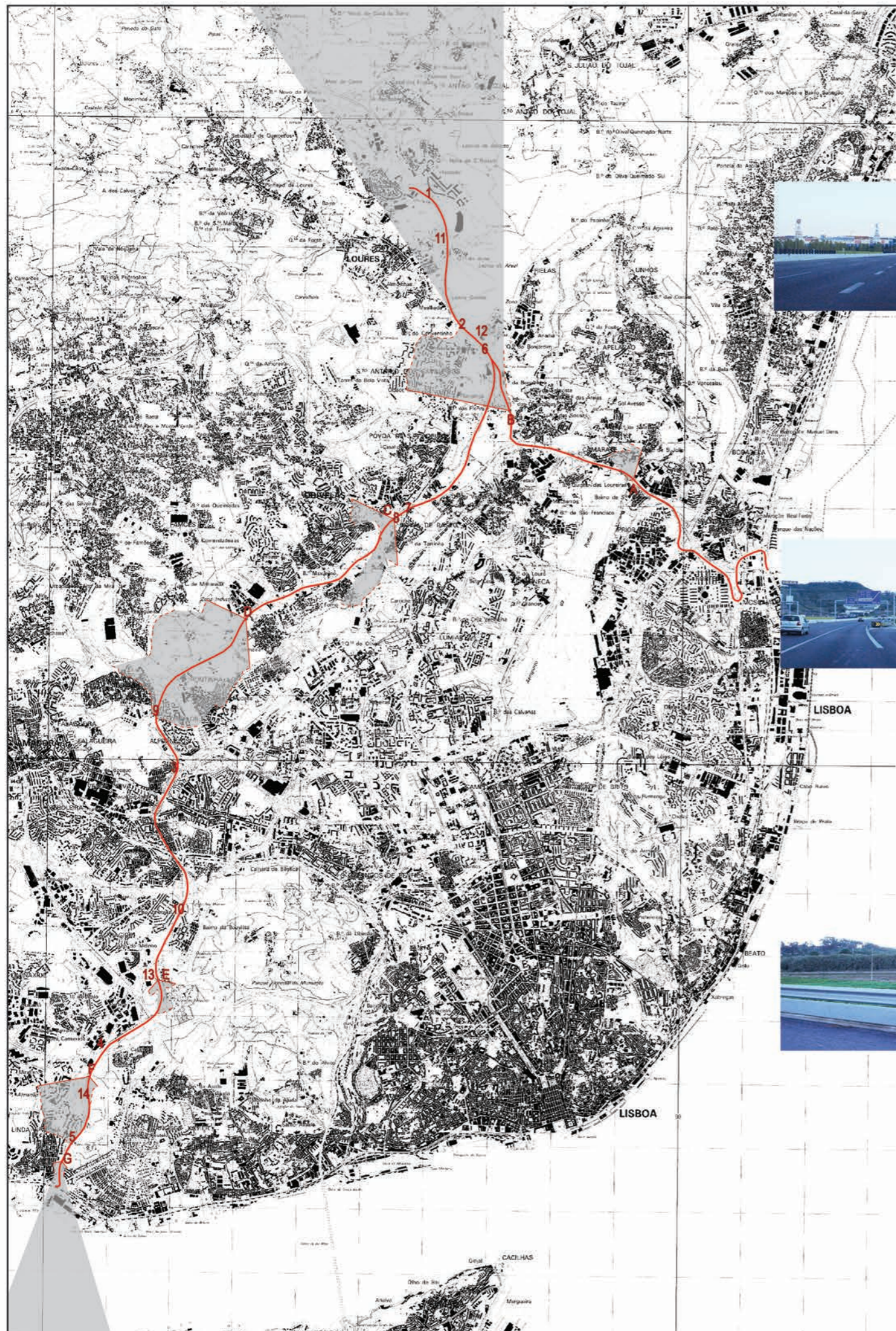
de dentro para fora e outra de fora para dentro, criando paralelismos entre duas observações distintas mas complementares, nos permite perceber e apreender a complexidade e natureza da Paisagem Metropolitana, e ser simultaneamente sujeito e objecto da mesma.

3.1.1 Percurso A: CRIL/Autoestrada n.º 8

Este percurso é em si pouco revelador da especificidade das formas espaciais ocorrentes nesta paisagem. A CRIL tendo a estrutura de uma via-rápida apresenta fortes condicionantes no que toca à percepção e interpretação do território que atravessa, porque por um lado obedece a critérios de grandes velocidades rodoviárias e por outro pelos fortes fluxos rodoviários caracterizadores destas tipologias de vias. Estes dois factores juntos fazem com que o utilizador que nela circule esteja mais preocupado com a sua velocidade e com o trânsito, no sentido de garantir a sua própria segurança, do que em ler o território que está a percorrer. As sucessivas intersecções e cruzamentos com outras vias geram também bloqueios visuais, impedindo-o de perceber a paisagem como uma estrutura contínua (Figura 3.2, Fotografias 6 – 10). Funcionalmente estruturas como a CRIL não são projectadas para que os seus utilizadores possam compreender e apreender as paisagens que atravessam, mas simplesmente deslocarmo-nos de um ponto A para um ponto B, ou seja, transitar no espaço e não percorrer um espaço.

No entanto, através deste percurso é possível ter uma compreensão superficial, ou antes um “resumo”, da paisagem que se está a percorrer. No que toca aos tecidos urbanos facilmente se identificam diferentes tipologias, quer a níveis de densidade habitacional quer a níveis de função (Figura 3.2, Fotografia 1 – 5). A distinção entre tecidos urbanos como a Urbanização do Infantado e a Serra da Luz facilmente é identificável: o primeiro apresenta uma densidade habitacional elevada, com construções em altura, e o segundo o seu contrário. Quem circula na CRIL também consegue identificar facilmente distinções ao nível da função dos espaços edificados adjacentes: por exemplo, a Urbanização de Sto. António dos Cavaleiros que apresenta uma função maioritariamente residencial facilmente se distingue da zona industrial e comercial de Alfragide. Ao longo desta via são várias as grandes superfícies comerciais que tentam tirar partido da proximidade com a mesma e dos fortes fluxos que gera apresentando grandes outdoors publicitários ou luzes fortes (Figura 3.2, Fotografias 1 e 13) capazes de atrair até o condutor em excesso de velocidade, um pouco semelhante à Las Vegas Strip (BROWN e IZENOUR e VENTURI, 1977) mas a uma escala metropolitana (e num contexto europeu).

No que toca à estrutura biofísica da paisagem mais uma vez também só se fica com uma visão superficial. Por vezes no exercício do desenho da paisagem o desenhador semicerra os olhos de maneira a ter uma visão desfocada sobre a mesma onde só sobressaem as principais linhas do relevo e as principais manchas da paisagem. Quando circulamos na CRIL a ideia com que se fica da paisagem e da sua estrutura é a mesma, um semicerrar dos olhos que gera uma percepção generalista e desfocada que torna difícil a identificação de especificidades ocorrentes neste espaço. Estruturas como a Várzea de Loures ou a Serra de Monsanto facilmente se identificam (Figura 3.2, Fotografias 11, 12, 12(1) e 14), no entanto é difícil identificar por exemplo que tipos de agricultura é que se praticam na várzea, ou que formas espaciais distintas é que se encontram em Monsanto. Porém num ambiente de movimentação rápida estas estruturas tornam-se referências da paisagem e ajudam a dar à CRIL um sentido de pertença a um “lugar”.



1



2



3



4



5

Tipologias de Edificado



6



7



8



9



10

Nós Infraestruturais



11



12



12(1)



13



14

Tipologias de Espaços Não Edificados

Carácter dominante: Rural, Urbano e Global

Figura 3.2 Percurso A e Estudo das Vistas: CRIL / Autoestrada N.º 8 Distância: 32km Tempo: 24 min.

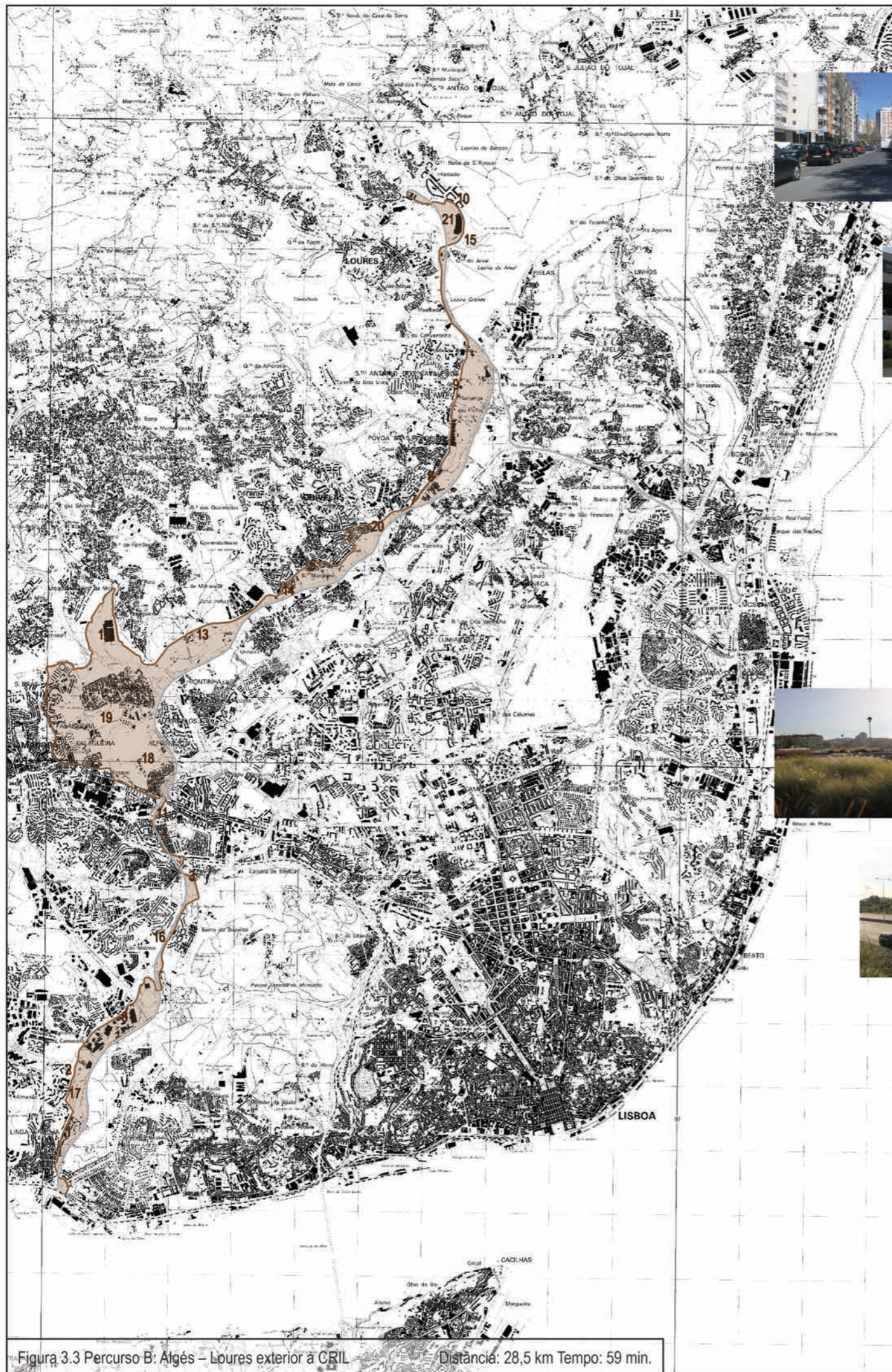
Pode-se então questionar a importância deste percurso e consequentemente de linhas como a CRIL na percepção da paisagem, visto que apenas se fica com uma visão superficial da mesma. Porém, é talvez essa visão superficial, mas abrangente e resumida, que torna este percurso tão importante, servindo de ponto de partida para uma leitura e compreensão mais aprofundada e rica da paisagem.

3.1.2 Percurso B: Algés – Loures exterior à CRIL

Para melhor compreender a diversidade e multiplicidade de informação existente ao longo do percurso, este encontra-se dividido em três segmentos: Algés – Buraca, Buraca – Dolce Vita Tejo e Dolce Vita Tejo – Urbanização do Infantado. Ao longo deste percurso identificaram-se múltiplas tipologias de tecidos urbanos, variando entre funções residenciais, comerciais, industriais ou de serviços, e também no que toca a densidades habitacionais. No primeiro segmento, partindo de Algés, os tecidos urbanos são maioritariamente residenciais complementados pelo pequeno comércio. Antigamente, Algés funcionava como uma porta de entrada para Lisboa onde se localizavam as Portas de Algés. Hoje em dia, a matriz histórica encontra-se bastante diluída restando apenas alguns espaços marcadores de uma ocupação mais antiga, como é o caso do Palácio Anjos, e respectivo jardim, datado do final do século XIX (<http://camb.cm-oeiras.pt/default.aspx?pg=d98939e7-2f58-4a4f-a007-cd5dc48866ea>) que recentemente foram recuperados e convertidos num centro de arte contemporânea e num jardim público. As antigas Portas deram lugar à Interface de Transportes de Algés, reconfigurando o modo de funcionar deste espaço, antigamente de paragem e actualmente de passagem. A Linha Ferroviária de Cascais e a Estação Ferroviária de Algés funcionam hoje como uma barreira espacial de ligação com o rio Tejo, gerando uma “permeabilidade” baixa com a linha de costa e consequentemente uma fraca articulação com espaços públicos próximos como o Jardim da Torre de Belém ou a Ciclovia de Belém.

À medida que nos afastamos do centro de Algés em direcção a Miraflores, os tecidos urbanos tornam-se mais recentes. Assistimos a uma maior densidade habitacional com uma escala do edifício muito superior, podendo atingir os 15 andares (Figura 3.3, Fotografia 1), ao contrário da média de 3/4 andares no centro de Algés. O espaço não edificado carece de estruturação e planeamento exceptuando alguns casos como o Parque Prof. Francisco Caldeira Cabral (Figura 3.3, Fotografia 17 e 17(1)) ou o Parque da Quinta de Santo António. Na proximidade do cruzamento da CRIL com a Autoestrada n.º 5 surge o Parque Empresarial Arquiparque, no qual se situam vários escritórios de empresas multinacionais. Este espaço tira partido e encontra a sua génese no fácil acesso a infraestruturas rodoviárias, e estruturalmente não se relaciona tanto com tecidos urbanos como Algés ou Miraflores mas sim com Lisboa, estando o centro de Lisboa à mesma distância temporal do centro de Algés.

Em Carnaxide o edificado toma um carácter maioritariamente industrial, comercial ou de serviços, estando todo o espaço estruturado de acordo com uma mobilidade rodoviária e intrinsecamente conectado a infraestruturas como a CRIL ou a Estrada Nacional 117 que também tem a forma de uma via-rápida. Começam também a surgir alguns tecidos urbanos de habitação social: o Bairro do Zambujal, o Bairro da Boavista ou o Bairro 18 de Maio (integrado no Projecto SAAL) que recentemente foi objecto de uma requalificação ao nível do espaço edificado e do espaço público. Em directa associação com esta tipologia de tecido urbano surgem hortas urbanas (Figura 3.3, Fotografia 16), devido à condição social frágil da sua população (que deve ser tida em conta aquando o planeamento de espaço não



1



2



3



4



5



6



7



8



9



10

Tipologias de Edificado



11



12



13



14



15



16



17



18



17(1)



19



20



21

Tipologias de Espaços Não Edificados
Carácter dominante: Rural, Urbano e Global

Figura 3.3 Percurso B: Algés - Loures exterior à CRIL Distância: 28,5 km Tempo: 59 min.

edificado destes tecidos urbanos) e também alguns parques urbanos, como é o caso do Parque do Zambujal, utilizados como estratégia de requalificação e maior integração dos seus habitantes na sociedade. No entanto, este primeiro segmento do percurso é fundamentalmente caracterizado pela simultânea presença e ausência da Serra de Monsanto. Por um lado, a presença da Serra de Monsanto como uma grande mancha verde com potencial de subverter e de se sobrepor a qualquer outro espaço, e por outro lado a ausência de relações espaciais com os múltiplos tecidos urbanos existentes na sua adjacência. Aqui a CRIL tem um papel central, visto que funciona como barreira que dificulta trocas entre as suas adjacências, tendo um papel semelhante à Linha Ferroviária de Cascais na relação entre a linha de costa e Algés.

No segundo segmento, entre a Buraca e o Dolce Vita Tejo, passando pelas Portas de Benfica e Amadora, a CRIL perde um pouco da importância que vinha a ter, pelo menos à superfície. Historicamente o eixo Lisboa – Sintra foi um dos principais eixos de crescimento da AML. Por isso as relações espaciais, e a própria estrutura do tecido urbano, têm muito mais força no sentido Lisboa – Sintra (Linha Ferroviária de Sintra e IC19) ou seja transversal à CRIL. A própria CRIL toma a forma de um túnel libertando desta maneira o espaço à superfície para um reforço da continuidade e articulação dos tecidos urbanos adjacentes, sendo este convertido em jardins ou espaços ajardinados. Espaços da matriz histórica (Figura 3.3, Fotografia 11), como as Portas de Benfica (que recentemente foram alvo de um projecto de requalificação nas quais se situam várias sedes de instituições culturais e sociais da freguesia de Benfica), foram englobados nesta conversão promovendo, desta maneira, o espaço público como aglutinador e gerador de continuidade espacial e coesão social. Os tecidos urbanos neste segmento são na sua generalidade consolidados e têm uma densidade habitacional elevada, porém existem também bairros como a Brandoa ou a Quinta da Laje (Figura 3.3, Fotografia 19), ambos loteamentos ilegais, que se encontram um pouco desarticulados do resto da malha. É possível identificar vários interstícios entre estes e o resto da malha urbana, como prova da fraca articulação e consolidação destes tecidos urbanos. Mais uma vez, em directa associação com estes tecidos urbanos encontramos hortas urbanas, que no caso da Brandoa e da Quinta da Laje apresentam uma área bastante considerável. (Figura 3.3, Fotografia 19)

No último segmento deste percurso, entre o Dolce Vita Tejo e a Urbanização do Infantado, a estrutura biofísica da paisagem ganha outra vez a importância igual à do primeiro segmento, mas em vez da Serra de Monsanto temos agora o Vale do Rio da Costa em continuidade com a Várzea de Loures. O sistema-vale neste caso tinha e tem o potencial de ser o elemento estruturante e aglutinador da ocupação urbana. No entanto ao olhar para os tecidos urbanos mais recentes, que são a maioria, que apresentam diferentes tipologias e formas de ocupar o território (Figura 3.3, Fotografia 9 e 10) todos têm em comum que de uma maneira ou de outra rejeitaram a matriz desta paisagem.

Antigamente as localidades de Odivelas e Loures eram pontuadas por várias quintas agrícolas que abasteciam, por via fluvial através do rio Trancão, a cidade de Lisboa: «As comunicações terrestres eram difíceis, o que levava a aproveitar ao máximo as vias fluviais. (...) Pela Ribeira de Sacavém alcançava-se Santo antão do Tojal, e ainda aí desembarcavam os sinos fundidos no Arsenal e destinados ao Mosteiro de Mafra.» (RIBEIRO, 1994, p.97). Estas localidades funcionavam também como zonas de veraneio para os senhores de Lisboa. Porém, esta forma de ocupação do território, quintas de recreio associadas à produção agrícola, praticamente desapareceram, “apagadas”

pela matriz suburbana que lhe seguiu. Este passado apenas prevalece na zona da Escola Profissional Agrícola D. Dinis em Paiã, situada na antiga Quinta da Paiã (Figura 3.3, Fotografia 13), e em algumas quintas em Famões como a Quinta dos Cedros, esta última sobre fortes pressões urbanísticas. Nas freguesias da Póvoa de Santo Adrião (Odivelas), do Olival de Basto (Odivelas) e de Santo António dos Cavaleiros (Loures) também se encontram pequenas propriedades agrícolas, mas que já nada têm em comum com antigas quintas. Segundo PROENÇA (2006, p. 470) no início do século XX a imagem desta paisagem seria um pouco distinta da actual: «Passada Carriche (...) o caminho, que se aprofundava entre sebes e muros de quintas, desafoga, diante do Olival Basto, em vistas de colinas coroadas de moinhos de vento. Para a direita as oliveiras sobem flancos avermelhados, que sangram ao sol.»

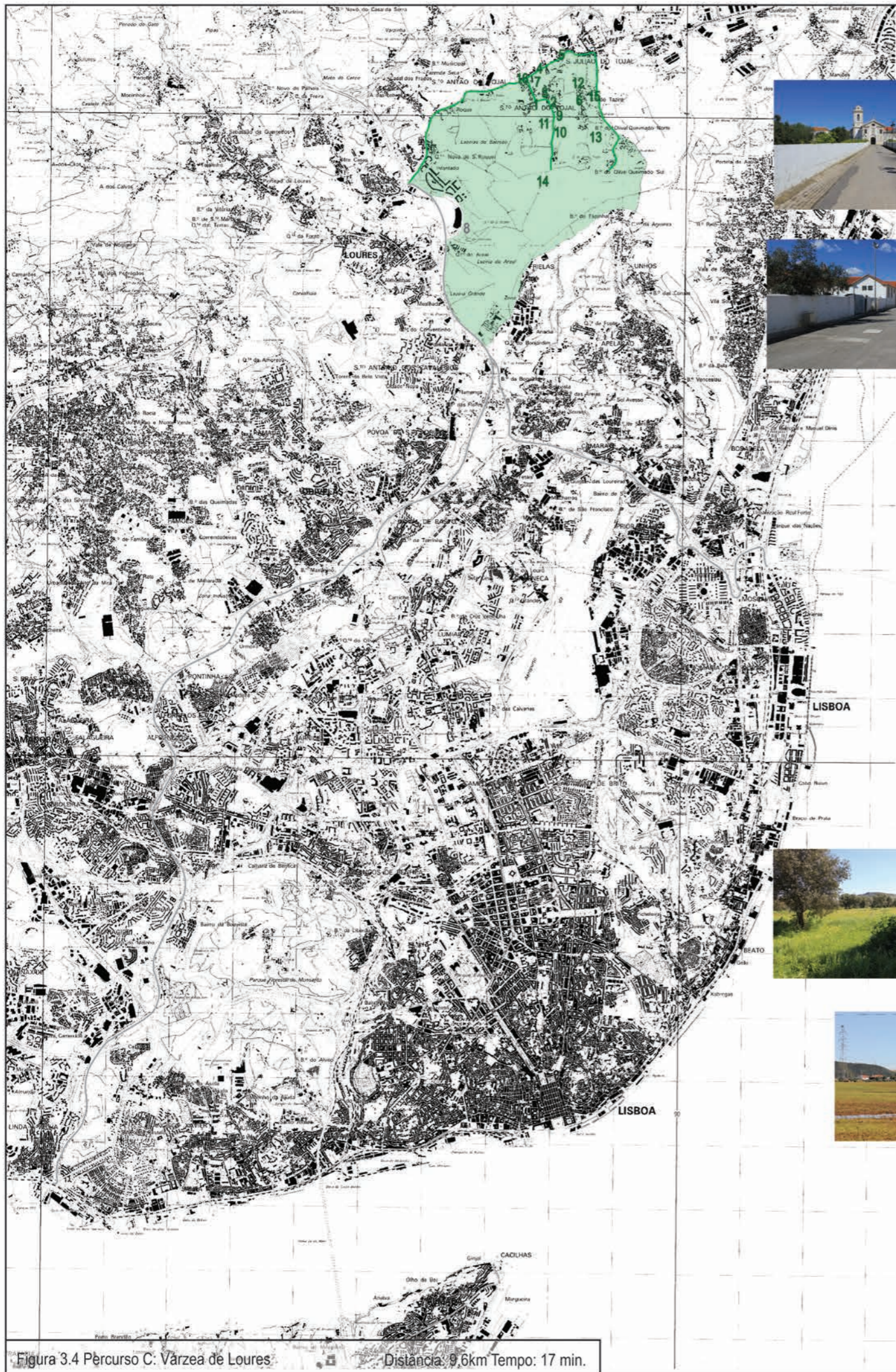
No final deste percurso encontram-se as propriedades agrícolas de maior dimensão, comumente conhecido como a Várzea de Loures, embora este sistema húmido se alongue até aos concelhos de Odivelas e de Vila Franca de Xira. A produção agrícola sempre fez parte da matriz de ocupação do solo da várzea sendo esta pontuada por várias quintas (ex.: Quinta de Santo Antão do Tojal), no entanto a partir da 1930 devido ao projecto “Aproveitamento Hidroagrícola de Loures” passou a beneficiar de uma área agrícola com cerca de 700ha. É possível obter uma produção agrícola elevada (solos de elevado valor ecológico) e competitiva (proximidade com o Mercado Abastecedor da Região de Lisboa e consequentemente com a cidade de Lisboa), porém nos últimos anos assistiu-se a uma crescente impermeabilização dos solos que levou à diminuição sucessiva da área agrícola (AVILLEZ, 2009).

Infelizmente a pressão urbanística de que foi alvo esta paisagem a partir da segunda metade do século XX, descaracterizou e mascarou em parte o cultivo agrícola que até então era o principal motor de desenvolvimento desta paisagem. Tecidos urbanos como a Póvoa de Santo Adrião ou a Urbanização do Infantado são cada vez mais a tipologia escolhida de ocupação urbana desta paisagem, que funcionam como dormitórios periféricos e que estruturalmente estão intrinsecamente associados a grandes infraestruturas rodoviárias como a CRIL ou a Autoestrada n.º 8, rejeitando qualquer relação simbiótica com o sistema de várzea ao nível do ordenamento do espaço não edificado e edificado (Figura 3.3, Fotografia 10). Existem também grandes superfícies comerciais como o Loures Shopping ou o IKEA Loures, construídos em zona de várzea, que dão suporte à ocupação urbana atrás descrita.

Assistimos também a uma “colonização” das zonas de costeiras por habitações de génese ilegal pouco estruturadas e que hoje são uma das problemáticas desta paisagem pelo facto de se situarem em zonas de risco (PDM Odivelas, 2009) e pela difícil articulação que é possível estabelecer com o resto dos tecidos urbanos existentes. Não só nas costeiras é possível encontrar habitações sociais ou de génese ilegal, mas um pouco por todo este último segmento. As hortas urbanas continuam a existir na proximidade destas habitações independentemente dos declives ou qualquer outro condicionante biofísico, confirmando mais uma vez a estreita relação entre estes espaços não edificados e a população que os circundam.

3.1.3 Percurso C: Várzea de Loures

A área estudada ao longo deste percurso revelou-se bastante distinta do observado até então, uma surpresa não esperada no seio de uma matriz até então suburbana. O elemento central de todo este percurso é o núcleo histórico de Santo Antão do Tojal, no qual se situa o Palácio da Mitra datado do século XVI, e reconstruído em estilo



1



2



2(1)



2(2)



3



2(3)



4



5



6

Tipologias de Edificado



7



8

Pressão Urbanística



9



10



11



2(4)



12



13



14



15



16

Tipologias de Espaços Não Edificados

Carácter dominante: Rural

Figura 3.4 Percurso C: Várzea de Loures. Distância: 9,6km Tempo: 17 min.

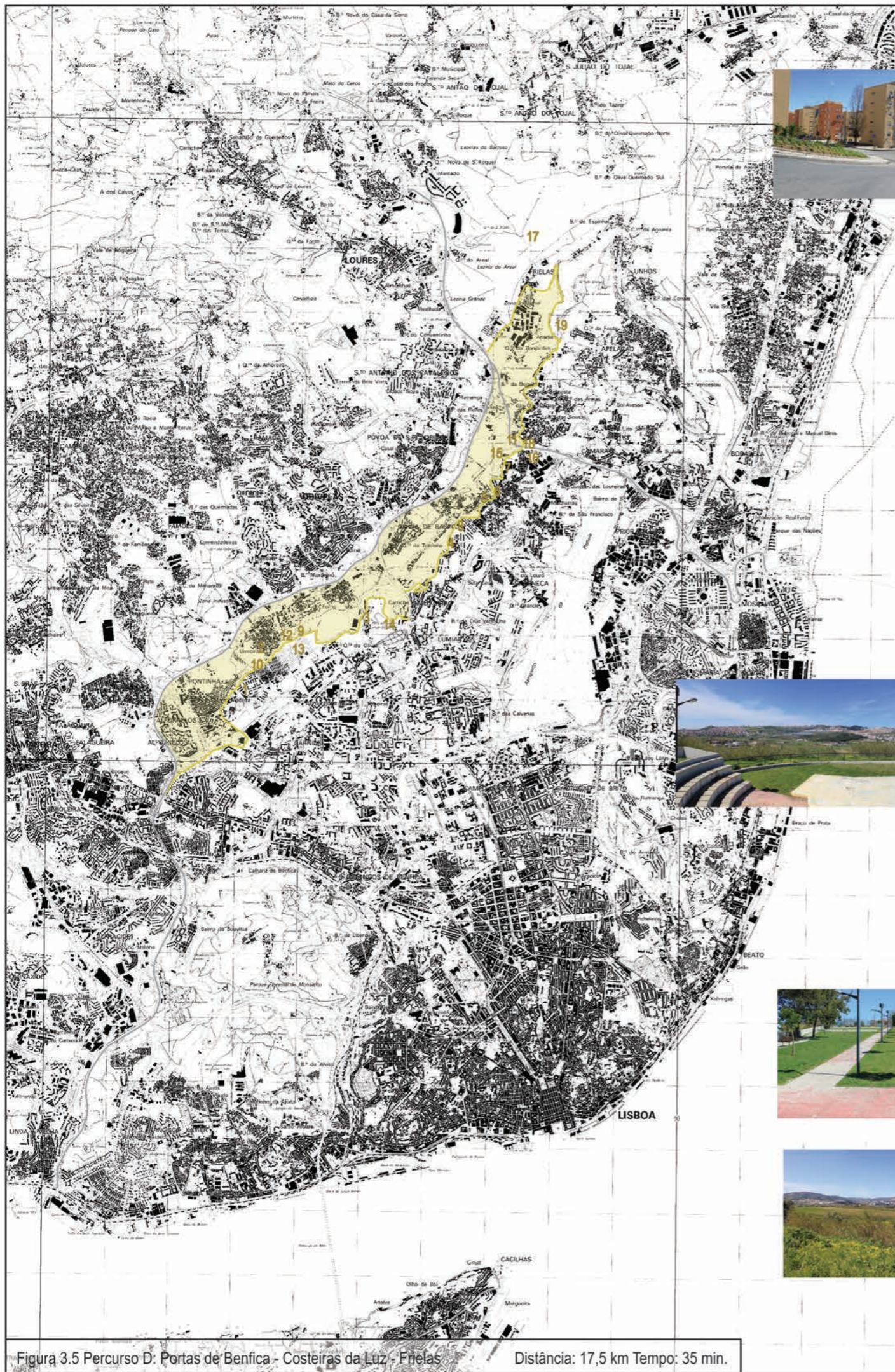
barroco no século XVIII (http://www.monumentos.pt/Site/APP_PagesUser/SIPA.aspx?id=29767), que funcionava como residência de verão dos arcebispos de Lisboa (Figura 3.4, Fotografia 1 – 3). São vários as estruturas monumentais que lhe estão associadas como por exemplo o aqueduto, com uma extensão de 2 km (Figura 3.4, Fotografia 4), que “alimentava” os dois chafarizes que serviam o palácio. O palácio e respectiva quinta tem ainda hoje uma área agrícola significativa, incluindo zonas de olival e pomar, e que contribuem para a manutenção da matriz histórica e agrícola desta paisagem. É de interesse observar que a maioria do edificado se situa ao longo das principais vias, como a Estrada Nacional 115, antiga estrada real que ligava Lisboa a Vila Franca de Xira passando por Loures, ou perpendicular a esta ao longo da rua Padre Américo, da rua Luís de Camões e da rua do Tazim, apresentando desta maneira uma ocupação linear bastante característica da ruralidade (Figura 3.4, Fotografia 5 e 6). A maioria do espaço edificado está intrinsecamente ligado à condição de várzea e consequentemente à produção agrícola, variando entre pequenas e médias propriedades agrícolas até pequenos quintais (Figura 3.4, Fotografia 10, 12 e 15), porém distintos das hortas urbanas até agora encontradas na proximidade de habitações sociais ou de génese ilegal. Desta maneira pode afirmar-se que estas localidades pertencem mais a um contexto rural do que urbano, dentro de uma lógica metropolitana.

Ao longo do percurso foi também possível identificar ecossistemas com elevada biodiversidade muito específicas deste contexto de zona húmida, como o Paul das Caniceiras onde se pode observar uma variedade de espécies avifaunísticas que geralmente não ocorrem a tão pequena distância da capital (<http://jornal.quercus.pt/scid/subquercus/defaultarticleViewOne.asp?categorySiteID=376&articleSiteID=1083>). No entanto, encontra-se já num estado de degradação devido à presença de lixo, de entulho e de construções cada vez mais próximas que ameaçam a sua existência.

Toda a Várzea de Loures está a ser alvo de uma forte pressão urbanística (Figura 3.4, Fotografia 7 e 8), a Oeste pela construção de zonas residenciais ligadas a Loures e a Este pelo crescimento da área industrial que rodeia o Mercado Abastecedor da Região de Lisboa, que ocupam áreas cada vez mais vastas destinadas à agricultura e à preservação da biodiversidade (Figura 3.4, Fotografia 9, 11, 13 e 14) tão importantes para a manutenção da estrutura ecológica. Devem ser tomadas medidas e orientações estratégicas de modo a garantir a preservação da matriz desta paisagem, histórica e agrícola, que funciona hoje como uma ilha dentro do contexto relacional metropolitano entre Lisboa – Odivelas – Loures, e como elemento de exceção relativamente aos tecidos urbanos mais ou menos uniformizados que a rodeiam. Não deve ser encarada como um entrave ao desenvolvimento e consolidação urbanística, mas sim como um elemento estruturante e com imenso potencial de valorização da paisagem, urbana, rural e consequentemente metropolitana.

3.1.4 Percurso D: Portas de Benfica – Costeiras da Luz – Frielas

Este percurso tem uma grande importância na percepção do Vale do Rio da Costa e da Várzea de Loures porque nos dá uma visão dos dois através da linha de cumeada, dos tecidos urbanos da cumeada e costeira pela proximidade com estes e da relação entre a linha de água e a linha de cumeada. Era de esperar que ao longo da estrada da circunvalação se conseguisse ter uma visão sobre o vale e a várzea, porém, paradoxalmente, este percurso é ao mesmo tempo o espaço de permeabilidade visual máxima e mínima.



1

2

3

4

5



6

7

2(1)

Tipologias de Edificado



8

9



10

11

12

Permeabilidade Visual Máxima e Mínima



10(1)

13

14

15

16



17

18

19

Tipologias de Espaços Não Edificados
Carácter dominante: Rural e Marginal

Figura 3.5 Percurso D: Portas de Benfca - Costeiras da Luz - Frelas Distância: 17,5 km Tempo: 35 min.

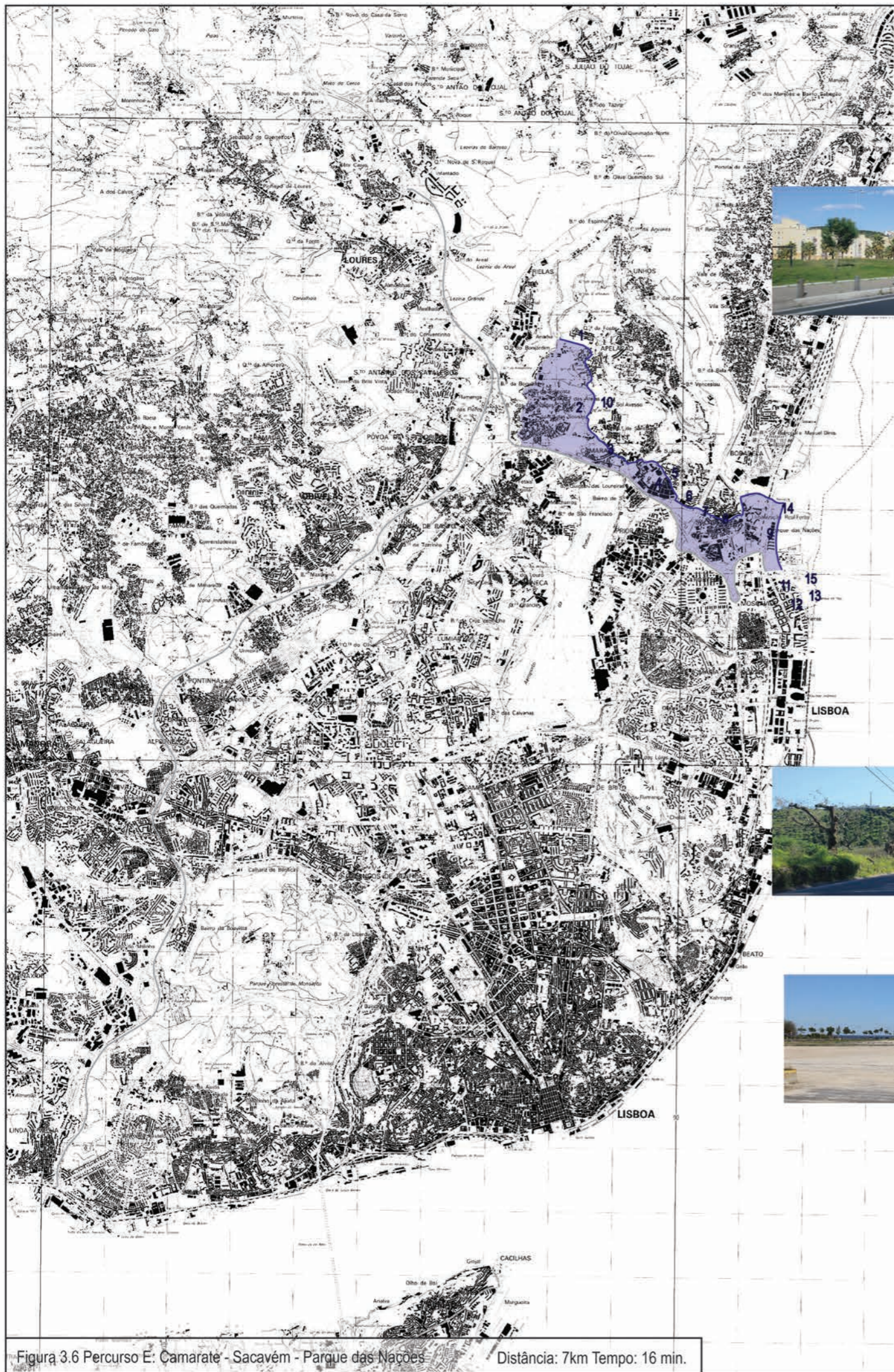
Este segmento da estrada nova da circunvalação fazia parte da antiga estrada militar que interligava as fortificações do CEL, funcionando como uma linha defensiva (Figura 2.6). Com este objectivo foi construído ao longo de toda a estrada um talude defensivo (Figura 3.5, Fotografia 8, 9 e 12) para proteger a cidade de Lisboa de qualquer ataque terrestre. Mesmo com a desactivação do CEL o talude defensivo perdurou até aos dias de hoje, funcionando agora como uma barreira visual para o vale e para a várzea. A acrescentar, em meados do século XX devido ao Êxodo Rural, este espaço foi sendo ocupado por habitações de génese ilegal que iam surgindo ao longo da estrada (Figura 3.5, Fotografia 5 e 6), funcionando também elas como barreiras visuais. No entanto em qualquer regra existe uma excepção, e é precisamente nessa excepção onde se consegue ter uma permeabilidade visual máxima, seja ela a partir de espaços públicos como o Parque dos Poetas de Abril, adjacente ao Bairro Social Padre Cruz (Figura 3.5, Fotografia 10) ou de espaços de carácter intersticial resultantes da pouca consolidação destes tecidos urbanos (Figura 3.5, Fotografia 11).

A malha urbana denota pouca ordenação e forte desarticulação com os tecidos urbanos circundantes, em direcção à várzea ou em direcção a Lisboa, visto que as habitações existentes são na sua maioria habitações sociais ou de génese ilegal, e por isso marginais (Figura 3.5, Fotografia 1, 2, 2(1), 4, 5 e 6). O carácter marginal destes tecidos urbanos, com pouca estruturação e desarticulados do resto da malha urbana, e por isso gerador de múltiplos interstícios de média e grande dimensão, possibilitou a presença de espaços também eles marginais e de grande dimensão, normalmente não associados a tecidos urbanos centrais ou consolidados: o Parque do Vale do Forno da Câmara Municipal de Lisboa que funciona como depósito de veículos em fim de vida; o Cemitério de Carnide, construído em 1996 tendo adoptado o modelo anglo-saxónico, que funciona como um cemitério-jardim (<http://revelarlx.cm-lisboa.pt/gca/?id=687>) (Figura 3.5, Fotografia 13); e também o Clube de Golfe Paços do Lumiar e respectiva urbanização (Figura 3.5, Fotografia 14). Na aproximação a Frielas, já na fase final deste percurso, consegue-se ter uma visão global da Várzea de Loures, e perceber a verdadeira extensão das áreas agrícolas que esta comporta e as pressões urbanísticas a que se encontra hoje em dia sujeita (Figura 3.5, Fotografia 17). É também importante referir na parte final deste percurso, toda a zona de encosta é povoada pela a cultura de olival (Figura 3.5, Fotografia 19), no entanto em abandono, revelador deste modo de uma anterior matriz rural devido à existência de antigas quintas nas freguesias de Camarate, Apelação e Unhos.

3.1.5 Percurso E: Camarate – Sacavém – Parque das Nações

Na parte inicial deste percurso encontra-se uma malha urbana típica da ocupação da zona das costeiras, já referida no percurso anterior, de génese ilegal e com pouca estruturação (Figura 3.6, Fotografia 2). Estas habitações foram construídas e sobrepuseram-se a espaços onde anteriormente existiam quintas que abasteciam a cidade de Lisboa de produtos agrícolas devido aos ricos solos que aqui existiam. Esse passado agrícola praticamente já não está presente, exceptuando pequenas e médias propriedades agrícolas, algumas que derivam ainda de antigas quintas e que funcionam como zonas de descompressão e reveladores da matriz rural que caracterizava os espaços periféricos da cidade de Lisboa até meados do século XX (Figura 3.6, Fotografia 10).

À medida que nos aproximamos do cruzamento entre a CRIL e a Autoestrada n.º 1 o tecido urbano altera-se constantemente no que toca à sua função. Numa curta distância deste percurso tem-se a Zona Industrial de Sacavém



1



2



3



4



5



6



7



8



9

Tipologias de Edificado



10



11



12



13



13(1)



14



15



11(1)

Tipologias de Espaços Não Edificados

Carácter dominante: Rural e Urbano

Figura 3.6 Percorso E: Camarate - Sacavém - Parque das Nações Distância: 7km Tempo: 16 min.

(Figura 3.6, Fotografia 4), que tira partido da proximidade do Aeroporto de Lisboa e do fácil acesso à Autoestrada n.º 1 e que possibilita o rápido escoamento de produtos a nível nacional e internacional; o Bairro Social Quinta do Mocho onde vivem cerca de 3500 pessoas (Figura 3.6, Fotografia 5) e onde mais uma vez se encontram hortas urbanas na sua adjacência; e ainda a Urbanização Terraços da Ponte (Figura 3.6, Fotografia 16) de génese bastante recente que beneficia de vistas privilegiadas para o Mar da Palha.

Depois de se passar a Autoestrada n.º 1 encontra-se o centro de Sacavém, que apresenta uma densidade habitacional muito elevada, pouco estruturada e um pouco cerrada devido à inexistência ou secundarização do espaço público. Na última fase deste percurso, já na zona do Parque das Nações, o espaço público toma um papel estruturante e ordenador do espaço edificado. Por um lado os interiores de quarteirão funcionam como praças ou jardins interligados entre si, ancoradouros de toda a vida social (Figura 3.6, Fotografia 1ª(1)), e por outro o Mar da Palha como espaço máximo de contemplação através do Parque Tejo (Figura 3.6, Fotografia 13, 13(1) e 15), revelado por inúmeros eixos que estruturam a malha urbana em direcção a este, e consequentemente ao rio Tejo (Figura 3.6, Fotografia 12).

3.2 Análise da composição espacial e das dinâmicas estruturantes da paisagem.

3.2.1 O uso da paisagem e os fluxos naturais e humanos.

MAROT (1999) defende que as qualidades específicas do território e as suas condições e atributos do passado, que se actualizam e se projectam no presente, proporcionam a matéria-prima da forma e do carácter de um novo programa ou projecto como metodologia base para a recuperação do espaço e da paisagem.

Segundo o autor, a paisagem deve ser lida como uma expressão duma cultura passada que perdurou até ao presente, como um palimpsesto que evidencia todas as actividades que contribuíram para a sua formulação. A recuperação da memória, do legado e herança que a paisagem transporta ao longo do tempo deve ser tida em conta na projecção do futuro. Deve também ser entendida não como um produto e um fim em si mesmo, mas como um processo, flexível e dinâmico, capaz de revitalizar e incorporar nas lógicas do presente espaços que se encontram abandonados e que funcionam como vazios formais da paisagem, memórias de uma antiga cultura. Os limites, espaços adjacentes e o contexto da paisagem devem ter especial importância, no sentido de estabelecer uma relação estrutural com todos os espaços e também para poder antecipar a formulação de novos espaços. Actualmente a qualidade da paisagem tem de depender mais da qualidade das relações entre os múltiplos espaços que a constituem e menos das qualidades inerentes a cada um deles (MAROT, 1999).

A identificação da actual composição espacial e das dinâmicas estruturantes é importante para compreender a paisagem como um elemento contínuo no tempo que nos chega até hoje com um determinadas formas e usos espaciais. Esta forma e uso torna-se assim reveladora do passado, dos processos e dinâmicas – antrópicos e naturais – que a originou, bem como a possibilidade de antecipação para cenários futuros. A análise da composição espacial é composta pelo levantamento do uso e formas espaciais e das intersecções, o primeiro para identificar a multiplicidade e variabilidade de entidades e características que a constituem, e o segundo para identificar as diferentes tipologias de possíveis relações e trocas que existem entre as adjacências da CRIL. A Água e a Luz apresentam-se como as

dinâmicas naturais estruturantes da paisagem em estudo, pelo facto de a CRIL atravessar três sistemas-vale importantes no contexto desta paisagem – Vale da Ribeira de Algés, Vale da Ribeira de Alcântara e o Vale do Rio da Costa (em continuidade com a Várzea de Loures) – e relevos de excepção como a Serra de Monsanto, a Serra de Carnaxide ou as Costeiras da Luz e de Loures. Por outro lado os Fluxos de Mobilidade também são importantes visto que hipermodernidade tem como uma das suas principais características uma alta mobilidade através de meios infraestruturais capazes de gerarem rápidas modificações no funcionamento e construção da paisagem em causa.

Levantamento dos Usos e Formas Espaciais

- Aeroporto de Lisboa: é uma estrutura altamente globalizada, que faz parte do sistema de mobilidade aérea que interliga a grande maioria dos territórios humanizados, e que apresenta uma maior autonomia comparando com os restantes espaços. Influenciou mais a estruturação da infraestrutura rodoviária e ferroviária do que foi influenciado por ela, e catalisou também o desenvolvimento de tecidos urbanos (residenciais, comerciais e industriais) na sua adjacência.
- Costeiras: estas estruturas apresentam um carácter intersticial (sem estrutura ou função aparente), no entanto diferenciaram-se dos interstícios pela sua estrutura linear e geomórfica e pelo papel que têm no reconhecimento do território. Fazem parte do sistema-vale do Rio da Costa e devem ser tidas em conta como zonas de protecção da mesma. Representam zonas de elevado risco devido aos elevados declives que as caracterizam, porém é de relevar a existência de ocupações urbanas de génese ilegal nestas zonas que põem em risco o seu papel.
- Espaços de Utilização Periódica: são espaços que apresentam também um carácter intersticial, ou seja, sem estrutura e função aparente. No entanto periodicamente são utilizados para uma diversidade de acontecimentos. Como por exemplo, Festivais de Verão, Mercados ou Feiras, Circos. São também espaços de fácil e rápido acesso rodoviário, que ajuda também explicar a utilização periódica destes espaços.
- Espaços Públicos Consolidados: são espaços projectados e estruturados (parques ou jardins), que surgem na sua maioria associados a tecidos urbanos consolidados (Algés, Amadora, Odivelas, Olivais, etc.). Podem funcionar como “bolsas de ar” ou zonas de descompressão em tecidos urbanos densificados ou então apresentar um papel estruturante de toda malha urbana, como é o caso do Parque das Nações. Também é possível identificar algumas destas estruturas na proximidade de habitações sociais que foram alvo de projectos de reabilitação (Parque dos Poetas de Abril ou Parque Urbano do Zambujal na proximidade do Bairro Padre Cruz e do Bairro do Zambujal respectivamente).
- Grandes Superfícies Comerciais: neste estudo optou-se por levantar também estes espaços (ex.: Dolce Vita Tejo, Loures Shopping, Alegro Alfragide) porque uma das características da sociedade hipermoderna é utilizar através destas espaços o consumo como forma de lazer.. Nalguns casos estes espaços chegam mesmo a apresentar espaços verdes semelhantes ao “modelo” de espaços públicos, como é o caso do

Parque Verde na adjacência do Loures Shopping ou do Parque Desportivo da Decathlon Amadora. Estas pontuações estão quase sempre associadas às principais infraestruturas rodoviárias, tirando partido do fácil acesso e rápido acesso a todos os tecidos urbanos da AML. O tempo de deslocação e a possibilidade de estacionamento são valorizados em detrimento da distância.

- Hortas urbanas: resultam de um processo espontâneo de parcelamento e aproveitamento agrícola de terrenos baldios assumindo na sua maioria um carácter precário. Surgem quase sempre na proximidade de habitações sociais ou de génese ilegal e na adjacência de linhas de águas.
- Interfaces de Transportes: visto que uma das principais características da metrópole hipermoderna é a fácil mobilidade sustentada numa acessibilidade/conectividade dadas por infraestruturas de transporte individual mas também de transportes colectivos, torna-se importante identificar estes espaços no sentido de integrá-los numa futura proposta programática. Na generalidade estas estruturas não estabelecem relações de simbiose com o espaço público onde se inserem, funcionando como espaços “fechados” (ex. Interface de Transportes de Algés ou a Interface de Transportes de Odivelas. Por oposição temos casos como a Interface de Transportes Amadora Este que funciona também como espaço público e que procura potenciar uma continuidade espacial com os tecidos urbanos envolventes estando inserida numa rede de ciclovias.
- Interstícios: espaços não projectados que intervalam outros espaços (edificado e não edificado) contíguos mas não unidos, e sem uso e estrutura aparente. Surgem sobretudo devido à pouca estruturação e baixa continuidade dos tecidos urbanos metropolitanos. No entanto é possível identificar situações casuísticas específicas destas estruturas: na envolvimento de habitações marginais (social ou de génese ilegal) devido à pouca articulação que estes tecidos urbanos têm com o resto da malha urbana; devido ao abandono agrícola no Vale do Rio da Costa; ou como consequência da infraestruturização (rodoviária e ferroviária) do território que gerou “espaços sobranes” na sua adjacência.
- Parque Florestal de Monsanto: é também uma estrutura com grande autonomia e que comporta e potência em si múltiplas funções e usos: de lazer, desportivas, culturais, observação, etc. Devido à sua vasta área (cerca de 900ha) existem no seu interior também mais peculiares como o Estabelecimento Prisional de Monsanto ou a Torre de Comunicações da Portugal Telecom, entre outros. Funciona como o grande “pulmão” verde da cidade de Lisboa e desempenha também um importante papel na manutenção da biodiversidade, quer da fauna e quer da flora. É uma área vital não só da Estrutura Ecológica de Lisboa mas também da AML.
- Parques de Estacionamento: só foram tidos em conta os parques de estacionamento com áreas consideráveis. Posto isto estas estruturas surgem na adjacência de Grandes Superfícies Comerciais ou de Interfaces de Transportes, e são prova da generalização do transporte individual na AML durante as últimas décadas.

- Zonas Agrícolas: surgem principalmente na localidade de Paiã pertencentes à Escola Agrícola D. Dinis tendo desta maneira um propósito pedagógico, e também na proximidade da Várzea de Loures com um carácter produtivo e onde predomina a monocultura (cereal e tomate). É importante referir que este uso surge nestas zonas devido principalmente à existência de solos de elevado valor ecológico característicos deste sistema-vale.

Levantamento das Intersecções

- Ferroviárias: estas intersecções são coincidentes com o sistema de transportes colectivos ferroviários da AML (Comboios de Portugal e Metropolitano de Lisboa), estando presentes nos principais eixos de desenvolvimento da mesma: eixo Lisboa – Cascais, eixo Lisboa – Sintra, eixo Lisboa – Vila Franca de Xira, e mais recentemente o eixo Lisboa – Odivelas – Loures. Olhando para esta tipologia observamos que ocorre sempre em paralelo com infraestruturas rodoviárias primárias, revelando assim um sistema de transporte ineficiente, que não se procura complementar mas sim competir entre si.
- Pedonais: são caracterizadas pelo atravessamento exclusivamente pedonal da CRIL. Apenas existem dois casos, duas passagens aéreas, a primeira entre o Bairro da Boavista e o Bairro do Zambujal, em Alfragide; e a segunda entre o Bairro Vale do Forno e o Parque de Feiras do Silvado, em Odivelas. Desta forma pode-se concluir que tal como as intersecções Rodoviárias Secundárias, esta tipologia também está associada a tecidos urbanos não consolidados.
- Rodoviárias Primárias: esta tipologia é caracterizada pela intersecção rodoviária (nó de autoestrada), da CRIL com outra infraestrutura rodoviária primária, ou seja, que tem um carácter de autoestrada ou semelhante. A quantificação destas intersecções é reveladora da estratégia de mobilidade adoptada nas últimas décadas na AML – o transporte individual. A ascensão da sociedade hipermoderna, e consequentemente do hiperindividualismo, reflectida numa liberdade e oportunidade individual de circulação levou a que esta tipologia fosse cada vez mais ocorrente e comum no território metropolitana.
- Rodoviárias Secundárias: nestas intersecções existe a possibilidade de atravessamento da CRIL, rodoviário e pedonal, mas não o acesso à mesma. Visto que a estratégia de mobilidade adoptada na AML foi a da “grande” infraestrutura rodoviária, esta tipologia existe maioritariamente em tecidos urbanos não consolidados, como por exemplo Camarate ou a Serra da Luz.
- Rodoviárias Mistas: esta tipologia é caracterizada pela sobreposição entre uma intersecção Rodoviária Primária com uma intersecção Rodoviária Secundária. Estas intersecções existem principalmente em tecidos urbanos consolidados, como Algés, Benfica (Portas de Benfica) ou Odivelas.

- De Ruptura: estas intersecções ocorrem quando a CRIL toma a forma de túnel ou ponte rompendo com o normal traçado da mesma, libertando deste modo o espaço à superfície. Esta tipologia é bastante importante visto que pode garantir e sustentar continuidades de nível na paisagem entre as duas adjacências da CRIL. São bastante distintas entre si, tendo origens completamente diferentes. Podem ser estruturadas e projectadas, funcionando com espaços públicos, como por exemplo as Portas de Benfica (no entanto defense-se que a solução adoptada deveria ter sido bastante mais ambiciosa) ou o Parque Tejo na zona do Parque das Nações. Porém, podem também ser pouco estruturadas, com carácter intersticial, estando associadas principalmente a tecidos urbanos não consolidados, como é o caso do Túnel do Grilo em Camarate. Com o levantamento desta tipologia retira-se que a CRIL funciona como o barreira espacial porque em grande parte do seu percurso não permite continuidades de superfície. É de certa maneira paradoxal que não existam corredores verdes que relacionem o Parque Florestal de Monsanto com os tecidos urbanos de Algés ou Miraflores (mesmo estando na presença de declives acentuados) ou ao longo do Vale do Rio da Costa, de modo a afirmar o papel estruturante que estas duas entidades devem ter na formatação e coesão dos tecidos urbanos da paisagem em estudo.



Figura 3.7 Levantamento dos Usos e Formas Espaciais




Legenda:					
	Interface de Transportes		Costeiras		Grandes Superfícies Comerciais
	Parques de Estacionamento		Hortas Urbanas		Espaço Público Consolidado
	Aeroporto de Lisboa		Espaços de Utilização Periódica		Zonas Agrícolas
			Interstícios		Parque Florestal de Monsanto



Figura 3.8 Levantamento das Intersecções



Legenda:

	Pedonais		Rodoviárias Primárias
	de Ruptura		Rodoviárias Secundárias
	Ferrovíarias		Rodoviárias Mistas

Dinâmicas estruturantes

«A paisagem constitui um sistema complexo em permanente transformação. Independentemente da escala de abordagem é sempre possível encontrar evidências dessa transformação, quer como resultado de processos naturais (nomeadamente os processos erosivos), quer como resultado de processos antrópicos. O resultado dos processos de modificação da paisagem expressa-se através de alterações operadas sobre uma matriz geográfica primordial (ela própria resultado de processos de construção/alteração endógenos) definindo, em cada momento, as características que determinam as qualidades, potencialidades e simultaneamente as limitações e restrições à utilização da paisagem.» (MAGALHÃES, 2007, p. 104).

Efectivamente, todas as transformações naturais e antrópicas ocorridas ao longo do tempo num território, assentam numa base geomorfológica (ANEXO 2) que resulta primeiramente da acção, ao longo de milhões de anos, de processos erosivos (água, vento, etc.) e da tectónica nessa mesma geologia. Esta base geomorfológica que nos chegou até “hoje”, teve e continua a ter um papel estruturante no desenvolvimento da civilização humana, desde as primeiras povoações até à metrópole hipermoderna, e por consequente, na configuração actual de paisagem: numa primeira fase quando a agricultura era dominante, numa segunda fase com a industrialização e com a construção, por exemplo, de caminhos de ferro ou de canais, e numa terceira fase, mais recente, com o surgimento das autoestradas e das TIC que deram origem a tecidos urbanos cada vez mais fragmentados e descentralizados (BURNS, 2007). É portanto nessa base geomorfológica onde assentam todos os usos, formas e dinâmicas que em combinação com o homem formulam o objecto e sujeito paisagem.

A configuração da paisagem está em constante mutação devido às condições socioeconómicas e pela alteração das mesmas; ou pela reabilitação ou substituição de antigos tecidos urbanos ou a construção de novos, formulando assim novos usos, novas funções e novas relações; ou por consequência directa de forças naturais – erosão geológica, ciclo hidrológico, migrações faunísticas, etc – reveladoras das contínuas dinâmicas que nela actuam, a uma escala temporal que não é humana. Deste modo a cidade ou metrópole tem de ser um espaço capaz de conviver com dinâmicas – naturais e antrópicas – antigas e mais recentes e adaptar-se constantemente a novas condições geradas por novos processos (HOUGH, 2004). Estas dinâmicas são também importantes no sentido de perceber os ritmos existentes na paisagem. Numa fase de programa ajudam a descobrir potencialidades e oportunidades para gerar uma estrutura coesa e coerente, capaz de antecipar e possibilitar acontecimentos futuros.

Água

Entender este processo é acima de tudo perceber os elementos que o constituem, que o formulam e o modo como operam na paisagem. Neste caso foi dado principal enfoque a dois elementos – o Sistema Húmido e as Nebulosidades – os quais se enquadram no sistema-vale.

Os sistema húmido de uma bacias hidrográfica é constituído pelas linhas de água e respectivas zonas adjacentes, e correspondem às áreas planas ou concavas onde se acumula a água e o ar frio. As Zonas Adjacentes às Linhas de Água são zonas mais ou menos aplanadas, contíguas às margens das mesmas que assumem diferentes expressões consoante se situem a montante ou a jusante da bacia hidrográfica. A jusante a zona adjacente é

normalmente mais larga, mais húmida e onde frequentemente ocorrem cheias – Leito de Cheias. A montante, a humidade do solo é sobretudo consequência da escorrência das encostas. Deste modo a humidade do solo aumenta de montante para jusante (MAGALHÃES, 2007).

É também nestas zonas onde se acumulam os materiais transportados pelas Linhas de Água, dando origem a solos com elevada aptidão para a produção de biomassa (aluviossolos). As baixas temperaturas, a elevada humidade do ar e do solo e a ocorrência de aluviossolos geram condições favoráveis à prática da agricultura e, por oposição, desfavoráveis a qualquer tipo de edificação devido ao desconforto bioclimático, à instabilidade que oferecem para as fundações e ainda o risco de cheias (MAGALHÃES, 2007).

Na AML, principalmente na margem direita do Tejo, o relevo é bastante marcado por vales estreitos e encaixados e por ribeiras curtas fortemente torrenciais que alternam com cabeços relativamente estreitos. Deste modo o sistema húmido apresenta uma forma tentacular, e por isso presente em grande parte do território metropolitano. Na zona da CRIL é possível identificar três principais sistemas húmidos: o do Vale da Ribeira de Algés, o do Vale da Ribeira de Alcântara e o do Vale do Rio da Costa. Nos dois primeiros casos as pressões urbanísticas levaram à modificação do sistema húmido enquanto dinâmica estruturante da paisagem. No caso do Vale do Rio da Costa, as pressões têm sido cada vez maiores nas últimas décadas, gerando-se zonas de grande conflito entre o edificado e o sistema húmido – Urbanização do Infantado (já na Várzea de Loures) ou a baixa de Odivelas. Porém, é possível identificar o papel estruturante que este sistema húmido protagoniza nesta paisagem, muito por causa da sua escala e consequentemente da possibilidade de produção agrícola que oferece, funcionando estas zonas como elementos estanque da expansão urbanística (Figura 3.9).

As nebulosidades são também um elemento importante para compreendermos a dinâmica natural da água. No território em estudo temos a ocorrência de duas situações distintas: Nevoeiro das baixas continentais e as Vertentes nebulosas. A primeira é uma consequência directa das circunstâncias naturais do sistema húmido, pois a sua ocorrência está dependente de condições de humidade do ar elevadas e da acumulação de ar frio. É possível observar o Nevoeiro das baixas continentais a jusante da do Vale do Rio da Costa (zona mais larga) visto que a humidade do ar é mais elevada a jusante de uma bacia hidrográfica. Esta situação pode ocorrer durante as estações do Outono, Inverno e da Primavera (estações mais frias, húmidas e com maior precipitação) durante os períodos da noite e de manhã cedo, e é caracterizada por um nevoeiro pouco espesso. As Vertentes Nebulosas são um fenómeno atmosférico resultante da acumulação de ar frio e húmido, devido a baixas pressões atmosféricas, junto a uma vertente.

Luz

Neste processo o objectivo é identificar as áreas de maior insolação e de maior sombra, bem como a sua variação de intensidade e duração ao longo do ano e ao longo do dia. Para tal é preciso recorrer à Carta de Exposições (ANEXO 2), e interpretar a informação que contém de modo a extrair os dados que interessam a este estudo.

No que diz respeito ao conforto bioclimático das diferentes vertentes (no Hemisfério Norte), verifica-se que as expostas a Sul recebem maior quantidade de radiação ao longo do ano, e por isso são as mais favoráveis para a localização de actividades antrópicas. Em oposição temos as vertentes expostas a Norte que entre o Solstício de Inverno e os Equinócios praticamente não recebem radiação, e valores insuficientes entre os Equinócios e o Solstício de Verão. Entre estes dois casos, situam-se as vertentes expostas a Este (Nascente) e a Oeste (Poente). Estas duas vertentes recebem em média o mesmo número de horas de radiação solar ao longo do ano, no entanto os valores da temperatura do ar são mais baixos nas vertentes expostas a Este porque a radiação recebida durante as primeiras horas do dia é gasta na evaporação do orvalho. Por último temos as superfícies de exposição indeterminada que correspondem às zonas mais ou menos aplanadas existentes sobretudo ao longo das cumeadas e dos talwegues que têm uma exposição total (MAGALHÃES, 2007).

A exposição solar a que as diferentes vertentes estão sujeitas é variável ao longo do ano em número de horas e variável ao longo do dia tendo em conta a sua intensidade. No caso de Portugal continental o número média de horas de exposição solar num dia de verão é de cerca de doze horas, enquanto que num dia de inverno é de cerca de seis horas. Em relação à intensidade, durante o dia temos três situações distintas: o Crepúsculo Matutino, o Ocaso e o Período entre ambos. Durante o Crepúsculo Matutino as vertentes com maior intensidade de radiação solar serão as expostas a Este (Nascente) e as mais sombrias a Oeste (Poente). No Ocaso a situação é exactamente a oposta. Durante estes dois períodos as vertentes que recebem mais radiação solar são as expostas a Sul e as mais sombrias as expostas a Norte (Figura 3.10).

Se tivermos em conta o traçado da CRIL, à esquerda (Poente e Norte) as vertentes que prevalecem são na sua maioria expostas a Sul e a Este, e à direita do seu traçado (Nascente e Sul) prevalecem as vertentes expostas a Norte e a Oeste. Uma vez que à esquerda da CRIL temos as exposições preferenciais para a localização de actividades humanas e também um relevo menos acentuado, é aí que se situam os principais aglomerados urbanos que ela atravessa – Algés, Miraflores, Carnaxide, Alfragide, Odivelas. Na zona à direita, com exposições menos favoráveis e relevos mais acentuados, predomina o espaço não edificado – Serra de Monsanto, Costeiras da Luz e Costeiras de Loures (exceptuando nos dois últimos casos algum edificado de génese ilegal). Os tecidos urbanos da Amadora (à esquerda da CRIL) e Benfica (à direita da CRIL) fogem à regra porque se situam numa zona de cabeço, mais ou menos aplanada e com exposições preferenciais, que possibilita e sustenta uma maior continuidade entre os mesmos.

Fluxos de Mobilidade

Embora anteriormente já se tenha feito a distinção entre as diferentes intersecções que ocorrem ao longo da CRIL (Figura 3.11), importa também discernir, como dinâmica, os diferentes fluxos de mobilidade que a intersectam. Os fluxos de mobilidade e as suas diferentes intensidades são importantes para se compreender o funcionamento e a organização da rede de centralidades e justificar o papel que a CRIL tem na mesma.

Neste estudo distinguiram-se três níveis de intensidade – Nível 1, Nível 2 e Nível 3 – de fluxos de mobilidade. A A1, a A5 e a IC19 e as Linhas ferroviárias de Sintra e de Cascais protagonizam os fluxos mais intensos – Nível 1. Efectivamente, estas infraestruturas coincidem com os principais eixos de expansão da metrópole de Lisboa, territórios densos, com um maior grau de consolidação em comparação com os restantes e que comportam grande

parte da população da mesma. Se tivermos em conta os fluxos rodoviários deste nível e a Linha Ferroviária de Cascais, a CRIL no que toca à relação com os mesmos possibilita uma alternância no movimento, ou seja, uma alternância no sentido e direcção do movimento quer através dos nós de autoestradas – A1, A5 e IC19 – quer pela proximidade e rápido acesso à Interface de Transportes de Algés.

Os fluxos de Nível 2 são similares aos anteriores, apresentando apenas uma intensidade mais baixa, coincidindo com eixos ou movimentos secundários da AML – ex.: A8, A16 ou Metropolitano de Lisboa. A CRIL em relação aos fluxos de mobilidade protagonizados por infraestruturas rodoviárias possibilita também uma alternância no movimento através dos nós de autoestradas. Sendo o Metropolitano de Lisboa um meio de transporte urbano estabelece mais facilmente uma relação de proximidade com os tecidos urbanos que o envolvem e não tanto com infraestruturas como a CRIL com uma escala de influência metropolitana. Por último temos os fluxos de Nível 3, com baixa intensidade, que coincidem com os principais pontos de dispersão locais que a CRIL atravessa – Algés, Amadora, Odivelas. Estes são consequência da dispersão que resulta da complexidade estrutural que os tecidos urbanos apresentam e que catalisam uma multiplicidade – local – de movimentos.

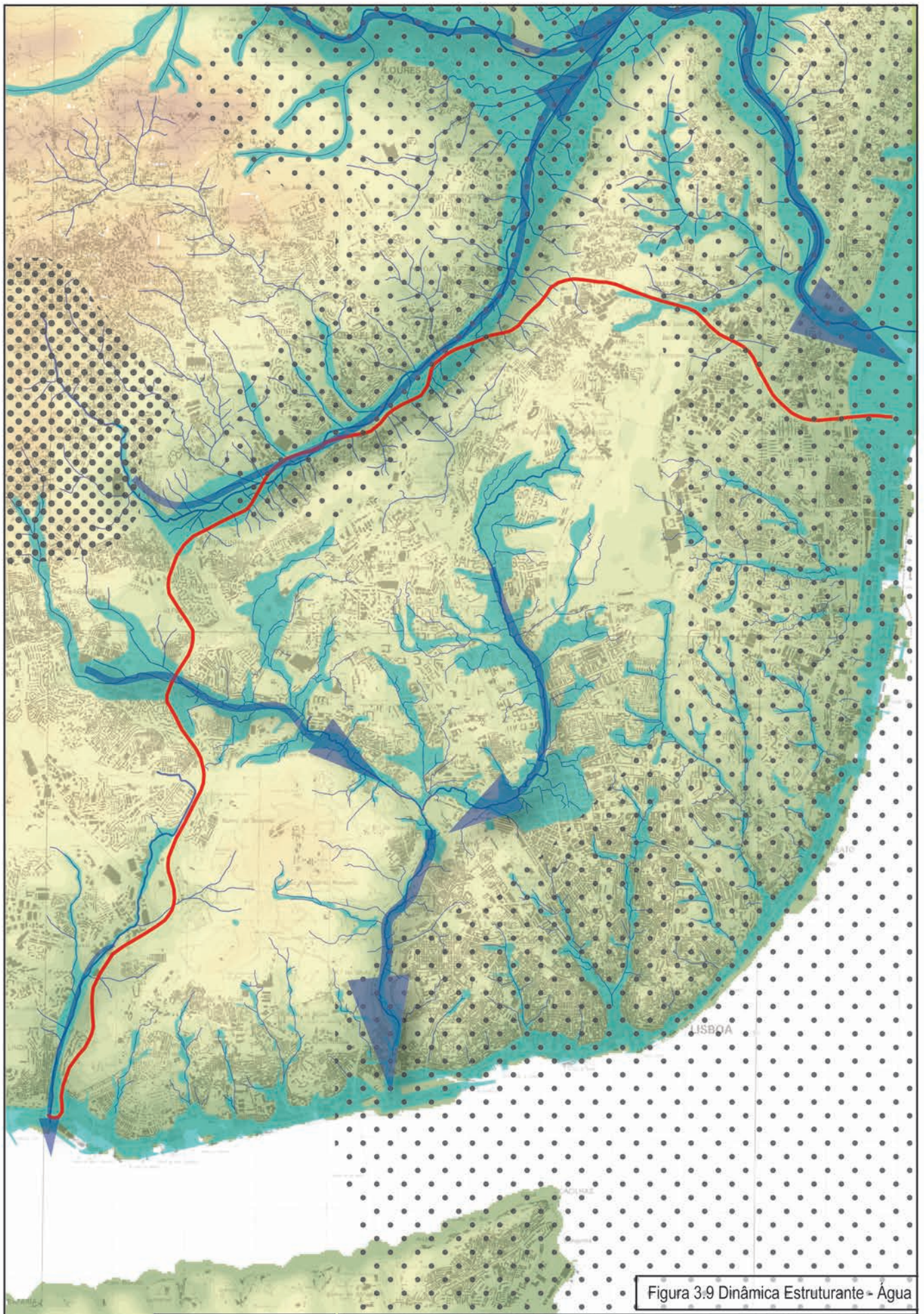







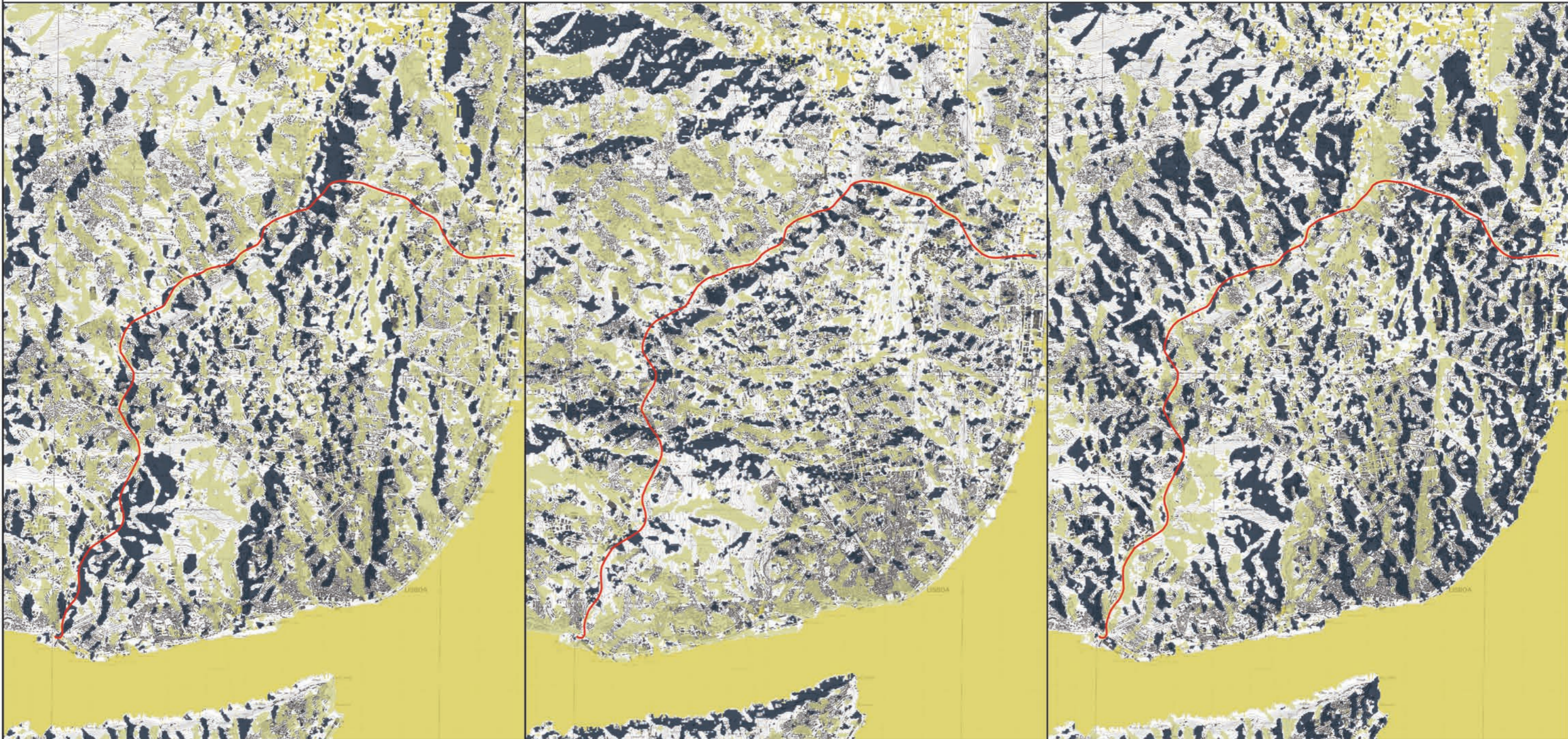


Figura 3.9 Dinâmica Estruturante - Água



- Legenda:
-  Sistema Húmido
 -  Vertente Nebulosa
 -  Nevoeiro das Baixas Continentais

-  CRIL
 -  Linhas de Água - 1º Nível
 -  Linhas de Água - 2º Nível
- 0 400m
- 



1. Crepúsculo Matutino

2. Período entre Crepúsculo Matutino e o Ocaso

3. Ocaso

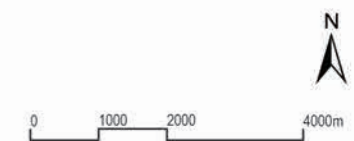


Figura 3.10 Dinâmica Estruturante - Luz



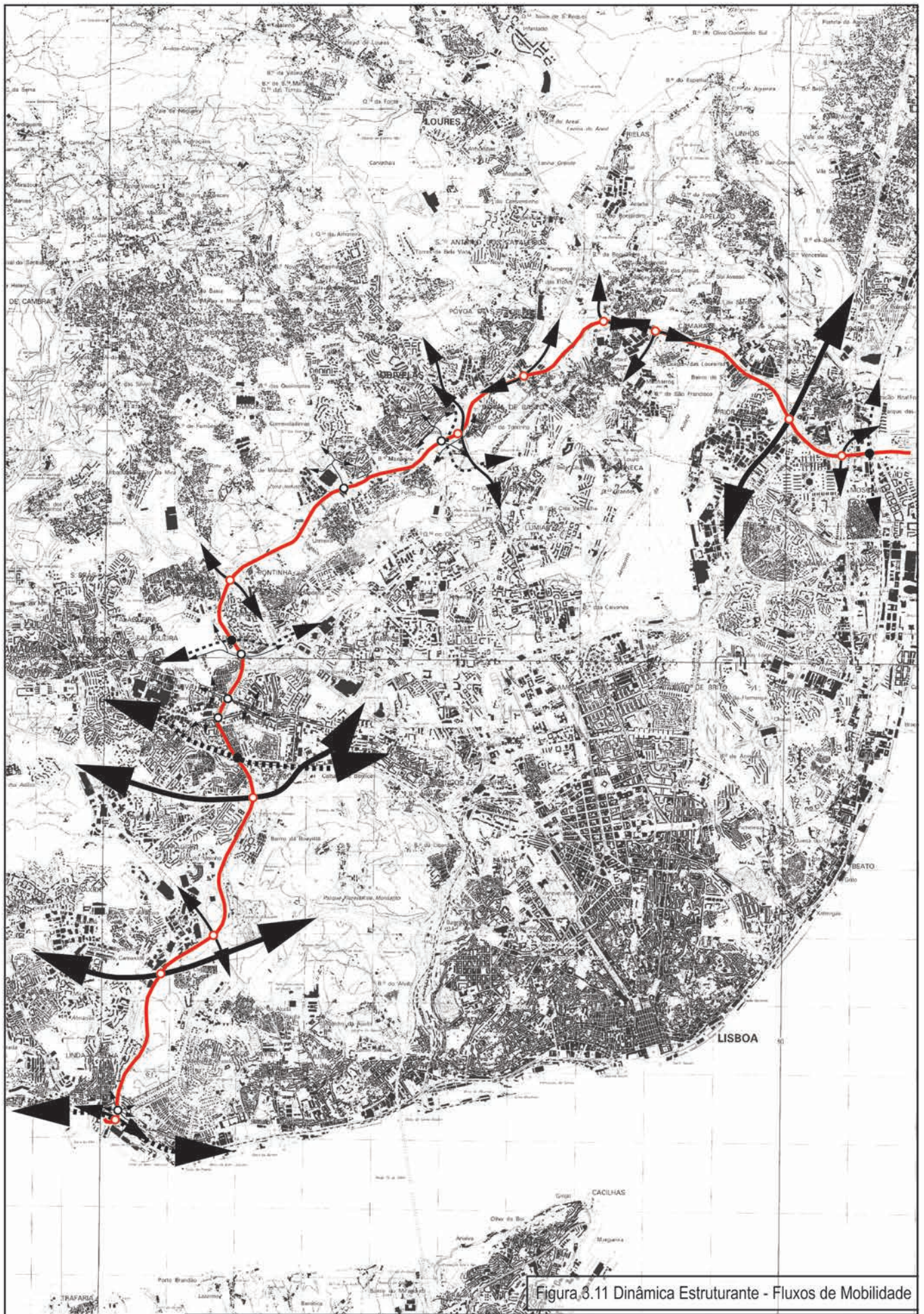
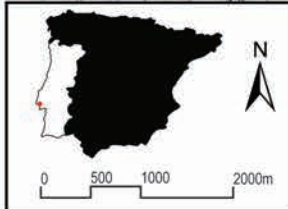


Figura 3.11 Dinâmica Estruturante - Fluxos de Mobilidade



Legenda:

- CRIL
- Ponto de Alternância do Movimento
- Fluxos de Mobilidade
- Ponto de Dispersão do Movimento
- ← — Intensidade
- Ponto Não Relacional
- Sentido

3.2.2 Estrutura, carácter, interdependência, potencial e quantificação.

Através do cruzamento entre as várias dinâmicas naturais e antrópicas que actuam continuamente na paisagem é possível justificar em parte a origem das formas espaciais que compõem hoje a paisagem metropolitana em estudo. Por exemplo, as zonas agrícolas que se encontram na adjacência da CRIL justificam-se não só através da fixação de população, e conseqüente necessidade de abastecimento de produtos agrícolas, mas também através do cruzamento entre diferentes condições naturais que dão aos solos em questão uma aptidão para aquela função – um sistema húmido com abundância de água coincidente com a existência de solos de alta produtividade e de exposições solares preferenciais. Por outro lado, as hortas urbanas resultam mais de fenómenos recentes de estratificação social do que propriamente de dinâmicas naturais. Já referido anteriormente, estas formas espaciais situam-se preferencialmente na proximidade ou adjacência de habitações sociais ou de génese ilegal, devido aos poucos recursos económicos que os seus habitantes possuem, procurando desta maneira um complemento às suas actividades económicas ou nalguns casos o único sustento que conseguem ter. No entanto estes espaços situam-se também, quase sempre, na adjacência ou proximidade de linhas de água, de forma aos seus utilizadores recorrerem a este recurso mais facilmente.

A fixação do homem num determinado território é *a posteriori* sustentado por uma rede de infraestruturas, onde circulam os múltiplos bens e informações necessários para a sua existência. Desta maneira vão surgindo no território múltiplos fluxos de pessoas e bens, estando estes constantemente em evolução, e que por sua vez criam a necessidade de novas infraestruturas, dando novamente início a este processo. Este sistema relacional entre infraestrutura e fluxos que se gera e altera desde que o homem se fixa num território, e que hoje se tornou global, vai originar, sustentar e justificar alguns espaços que se encontram actualmente na paisagem metropolitana em estudo: o aeroporto, os espaços de utilização periódica, as interfaces de transportes, as grandes superfícies comerciais ou os parques de estacionamento. Estas formas espaciais são geradas e geradoras de uma mobilidade e estruturadas segundo um território altamente acessível. Embora a origem destes espaços esteja mais directamente relacionada com processos antrópicos recentes, a ocupação e fixação do homem num determinado território, neste caso a AML, é *a priori* condicionado e influenciado por inúmeras dinâmicas e condições naturais, que directa ou indirectamente ajudam também a explicá-los e a justificá-los. Segundo CANNIGIA e MAFFEI (1995) a condição essencial para a edificação de cada espaço é a presença de um trajecto que permita o acesso de um lugar a partir de outro lugar. Porém qualquer estrutura edificada pelo homem não assenta num território carente de estruturas e que não influenciam as suas actividades. Pelo contrário, o território tem um conjunto de características geomorfológicas e climáticas independentes do homem. Neste sentido o homem “trabalha” e edifica os seus lugares sobre “matéria” já existente e não tem outra opção se não adaptar-se, seja na Idade Média ou na Hipermodernidade.

Os interstícios e os espaços públicos consolidados têm origem numa multiplicidade de dinâmicas naturais e antrópicas, bem como em movimentos e condições sociais em constante mudança. Deste modo não é possível nem prático estabelecer uma associação directa a esta escala da sua origem tendo em conta apenas os processos estudados neste trabalho. O Parque Florestal de Monsanto é considerado uma entidade autónoma, mas altamente heterogénea no seu interior, que deriva também ela duma multiplicidade de acontecimentos e de dinâmicas.

No que toca à quantificação das formas espaciais da paisagem em estudo, o interstício é o espaço mais comum (281) e o que ocupa a segunda maior área (22,6%) logo a seguir ao Parque Florestal de Monsanto (33,8%), funcionando então como elemento mais “comum” paisagem metropolitana (Tabela 3.1). A descontinuidade gerada por estes espaços caracteriza a composição actual da AML, não funcionando esta como uma “arte combinatória” de espaços e de indivíduos. A reorganização e adaptação do trabalho e dos processos de produção e de consumo à escala global veio contribuir para a prevalência desta configuração espacial – urbanização extensiva – pelo facto de a maioria da movimentação de capitais não se efectuar hoje localmente mas sim por vias globais. Este “desinvestimento” e “afastamento” da localidade ou da proximidade criou uma desarticulação espacial na paisagem metropolitana, transformando-a numa colecção de entidades contíguas umas às outras (LEONG, 2007). Segundo Foucault (2006, p. 107) *«there is no privileged point around which the landscape will be organized and with distance vanish little by little; rather, there's a whole series of small spatial cells of similar dimensions placed right next to each other without consideration of reciprocal proportion (...) their position is never defined in relation to the whole but according to a system of directions of proximity passing from one to the other as if following links in a chain.»*

Resultado das especificidades geomorfológicas que caracterizam esta paisagem, as zonas agrícolas e as costeiras identificadas representam em conjunto 14,9% da área quantificada: por um lado, o aproveitamento agrícola dos solos de elevado valor ecológico que ali existem (zonas agrícolas); por outro a consequência directa da geologia daquele sistema (costeiras). Estas formas espaciais são fundamentais para a protecção da Estrutura Ecológica, e também para a descompressão espacial, à escala urbana e metropolitana.

É também importante referir que as hortas urbanas ocupam uma área idêntica (4,6%) à dos espaços públicos consolidados (5,3%). Sendo estas apropriações espontâneas da paisagem e que funcionam não só como suporte económico às classes sociais mais baixas mas também como espaços redutores da segregação e fragmentação espacial, ocupam preferencialmente espaços marginalizados (nós de autoestradas ou ex-interstícios na proximidade de habitações sociais ou de génese ilegal).

Tendo em conta que uma das principais características da sociedade hipermoderna é uma alta mobilidade – de produtos culturais, de bens materiais e de consumo, e do próprio indivíduo –, espaços como aeroportos, grandes superfícies comerciais, espaços de utilização periódica, interfaces de transportes ou parques de estacionamento vão sendo cada vez mais comuns na paisagem, e representam actualmente, 19% da área quantificada. Também o crescente aumento da mobilidade ao nível da informação sustentada pelas TIC contribuiu para a natureza deste valor (que tenderá possivelmente a aumentar no futuro).

O Parque Florestal de Monsanto é o espaço que na globalidade da paisagem em estudo ocupa maior área (33,8%). É possível encontrar no seu interior uma variabilidade e flexibilidade espacial, e consequentemente funcional, muito elevada. No entanto apresenta uma estrutura desarticulada, sem coerência quando vista como um todo. Este espaço tem o potencial de se afirmar não só à escala do município de Lisboa, mas também à escala metropolitana, estabelecendo igualmente relações e continuidades espaciais (ex.: Corredor Verde de Monsanto) com os restantes municípios adjacentes – Oeiras e Amadora.












	Estrutura	Interdependência Espacial	Carácter	Dinâmicas da Paisagem Influentes	Potencial	Quantificação (Área / Número)
Interstícios	Variável	Inexistente	Metropolitano, Urbano e Rural	Múltiplos	Abertura à reconversão espacial	 22,6 % 281
Hortas Urbanas	Ortogonal	Linhas de água e habitações sociais ou de génese ilegal	Urbano	Água e Solo	Suporte económico para as classes sociais mais baixas; Protecção da Estrutura Ecológica	 4,6 % 61
Zonas Agrícolas	Compartimentada	Solos de Elevado Valor Ecológico	Rural	Água, Luz e Solo	Zonas de descompressão Metropolitanas; Protecção da Estrutura Ecológica	 7,9 % 16
Costeiras	Geomórfica e linear	Reconhecimento territorial		Água	Protecção da Estrutura Ecológica	 7,0 % 12
Espaços de Utilização Periódica	Mutável	Infraestrutra rodoviária e ferroviária	Urbano	Fluxos de Mobilidade	Variabilidade e plasticidade funcional	 0,6 % 4
Espaço Público Consolidado	Variável	Tecidos urbanos consolidados ou habitações sociais	Urbano	Múltiplos	Suporte da multifuncionalidade da malha urbana e da Estrutura Ecológica	 5,3 % 55
Grandes Superfícies Comerciais	Concentrada e fechada	Infraestrutura rodoviária primária	Metropolitano	Fluxos de Mobilidade	Definição de novas centralidades	 1,2 % 6
Parques de Estacionamento	Rígida e em espinha	Grandes Superfícies Comerciais ou Interfaces de Transportes Colectivos	Metropolitano e Urbano	Fluxos de Mobilidade	Apoio à infraestrutura de transportes colectivos e equipamentos comerciais	 0,6 % 20
Interfaces de Transportes Colectivos	Pluridirecional	Tecidos urbanos consolidados	Metropolitano e Urbano	Fluxos de Mobilidade	Mobilidade colectiva e suporte da multifuncionalidade da malha urbana	 0,4 % 8
Aeroporto de Lisboa	Pluridirecional, globalizada e indiferenciada	Autónoma	Metropolitano e Global	Fluxos de Mobilidade	Mobilidade global	 16,2 % 1
Parque Florestal de Monsanto	Concentrada	Autónoma	Metropolitano e Urbano	Múltiplos	Variabilidade e flexibilidade espacial; Suporte da Estrutura Ecológica Municipal e Metropolitana	 33,8 % 1

Tabela 3.1 Análise da Composição Espacial: Estrutura, Interdependência Espacial, Carácter, Processos Influentes, Potencial e Quantificação

A diversidade de formas espaciais que se encontram nesta paisagem por si só não sugerem uma não articulação das mesmas. Mas visto que o interstício (elemento causador de fragmentação) é o espaço mais frequente, que existem diferentes espaços de diferentes tempos e carácter (rural, urbano ou global) e que não foi possível identificar estruturas que as relacionassem e contextualizassem umas às outras pode-se afirmar que estamos perante uma fragmentação espacial.

No caso de estudo, o sistema-vale é o principal referenciador da paisagem e nesse sentido das dinâmicas naturais que a sustentam. E são as estruturas onde prevalece o espaço não edificado e que fazem parte desse sistema (Serra de Monsanto, Serra de Carnaxide, Costeiras da Luz e de Loures, Várzea de Loures) que servem como principais registos mentais da mesma. Por outro lado são também essas estruturas que têm uma influência não só no contexto local mas também regional.

É também no espaço não edificado onde se encontra o potencial para a regeneração e reabilitação da paisagem em estudo. A existência de espaços não edificados como por exemplo as costeiras, as zonas agrícolas, as hortas urbanas ou alguns espaços públicos consolidados (ex.: Parque dos Poetas de Abril, Parque Urbano Prof. Francisco Caldeira Cabral ou o Pinhal da Paiã) que são específicos desta paisagem e que estabelecem nela uma relação com o “lugar” revela algumas das características da urbanização extensiva em estudo e que a diferencia das restantes. Por outro lado os interstícios que não aparentam ter nem uma estrutura nem uma função, são espaços com um potencial de reconversão capaz de dar origem a múltiplos espaços e funções, apresentando assim uma flexibilidade elevada em relação a cenários futuros.

No que toca à compreensão das intersecções, as intersecções rodoviárias primárias e mistas em conjunto são aquelas que apresentam maior expressividade nesta paisagem devido à sua escala de implementação e à sua capacidade de influenciar múltiplos fluxos de mobilidade e alternância de movimentos, não só no contexto da AML (Figuras 3.11 e 3.13 e Tabela 3.2). Estão principalmente associadas a tecidos urbanos consolidados, os quais são servidos das principais infraestruturas rodoviárias.

As intersecções rodoviárias secundárias são aquelas que existem em maior número, muito devido ao carácter fragmentário e não consolidado de muitos dos tecidos urbanos que se encontram na adjacência da CRIL. As intersecções de ruptura coincidem com a existência de tecidos urbanos consolidados, onde o movimento preferencial é transversal à CRIL – Algés, Portas de Benfica e Parque das Nações – tomando na maioria dos casos a forma de espaço público; ou então por condições topográficas de excepção – vales encaixados e/ou linhas de água principais – garantindo assim alguma continuidade ecológica na paisagem. Em relação às intersecções pedonais só existem dois casos, que revela assim a muito fraca relação pedonal que existe entre as adjacências da CRIL e confirma o efeito barreira que esta via provoca no contexto local.

	Carácter	Potencial	Quantificação
Rodoviárias Primárias	Metropolitano	Liberdade individual de circulação rápida à escala Metropolitana	15
Rodoviárias Secundárias	Urbano	Continuidade urbana e circulação local	27
Rodoviárias Mistas	Urbano e Metropolitano	Conjugação das duas anteriores	4
Pedonais	Local	Continuidade urbana	2
Ferrovíárias	Metropolitano	Inexistente	5
de Ruptura	Urbano e Geomórfico	Continuidade ecológica e/ou urbana	12

TABELA 3.2 I Conclusão do Levantamento das Intersecções: Carácter, Potencial e Quantificação

Esta argumentação prova que a infraestrutura, não só a CRIL mas a maioria das infraestruturas dos transportes, têm sido na sua maioria avaliadas exclusivamente tendo em conta critérios técnicos e por isso isentos da obrigação de funcionar esteticamente ou ecologicamente, separadas da paisagem envolvente, com uma forma determinada apenas pelos requisitos técnicos da sua engenharia, independentemente da sua localização (MOSSOP, 2006).

À medida que a urbanização extensiva, exponenciada e potenciada pela infraestrutura, continua imparável, os territórios vão sendo comumente caracterizados como espaços artificiais, sem fronteiras físicas ou mapeáveis, e onde discussões conceptuais sobre a dicotomia urbana/rural ou cidade/campo se tornam cada vez menos relevantes para o tema da cidade, metrópole e paisagem contemporânea. No entanto, é hoje certo que no discurso sobre a metrópole é preciso assumir o espaço não edificado como o principal elemento estruturador de toda a sua esfera de influência. Como se viu, a composição espacial da urbanização extensiva em estudo é altamente diversificada contendo formas e usos que podem ser indexadas ao rural, ao urbano e ao global, e por isso não resulta apenas de uma ocupação mais recente mas também de dinâmicas e usos com uma escala temporal que ultrapassa a hipermodernidade. Outro dos problemas é que esta paisagem é cada vez mais objecto de fragmentação, consequência do papel dominante do interstício, de distanciamento, com elevar do papel das infraestruturas de comunicação e dos transportes (efeito túnel), e de uniformização, com a presença de espaços com a mesma lógica de implementação independentemente da geografia onde se encontra (ex.: grandes superfícies comerciais), resultando em fenómenos de estratificação e segmentação social e de descontinuidade na paisagem. A intervenção nestas paisagens não deve ter em conta o alterar do traçado já consolidado da infraestrutura, neste caso da CRIL, mas sim um programa que englobe a diversidade de tecidos urbanos, espaços, usos e dinâmicas envolventes, e que seja suporte e potenciador de continuidade na paisagem e de um tecido social complexo e diversificado.

A paisagem tem também de ser abordada cada vez mais como uma entidade de incertezas e de rápidas transformações, capaz de acomodar processos mais voláteis, flexíveis e mutáveis, que recusem formas rígidas e definitivas. Deve-se abandonar a ideia de separação de diferentes entidades e conjuntos, da definição meticulosa de limites, com objectivo de formular híbridos que sejam transversais e por isso articuladores dos múltiplos espaços que constituem a paisagem, e sobretudo abandonar a ideia do “novo” e trabalhar a ideia do “modificado” (KOOLHAAS, 2007). É preciso que não seja simplesmente bem organizada, mas também simbólica, capaz de falar dos indivíduos e da sociedade (que a construiu) bem como das suas aspirações e tradições históricas, reveladora das múltiplas dinâmicas (antrópicas e naturais) e usos que comporta, sem que isso seja necessariamente um retorno nostálgico ao passado. A forma da cidade ou da metrópole será sempre uma estrutura complicada e complexa, porém tem de funcionar como um todo, contínuo, móvel e flexível, aberto a mudanças de uso e significado. A clareza da estrutura e vivacidade da identidade são um primeiro passo para a construção de um “lugar” que reforce todas as actividades humanas aí desenvolvidas e que ao mesmo encoraje a retenção da memória como processo de construção de cenários futuros (LYNCH, 2008).

IV. PROGRAMAR A URBANIZAÇÃO EXTENSIVA: CONSOLIDAR, RECONVERTER, COMPLEXIFICAR E ARTICULAR A PAISAGEM.

4.1 Da Experiência e Análise da Paisagem ao Programa.

Como se viu no capítulo anterior a paisagem metropolitana em estudo é caracterizada pela sobreposição de layers de diferentes tempos e contextos sociais resultando numa composição espacial diversificada e variável consoante as dinâmicas e sistemas que imperam *in situ*. Esta diversificação de tecidos urbanos e espaços não edificados não deve ser entendida como algo negativo mas sim como o elemento motriz na programação da paisagem metropolitana de Lisboa. O que deve ser combatido é a segregação social e fragmentação territorial exponenciadas e aceleradas pela hipermodernidade.

Actualmente, o que está em causa na construção da paisagem metropolitana, e na paisagem em geral, é procurar articular as diferenças sociais e espaciais que esta comporta tendo também em conta os processos de descentralização, desregulação, globalização, infraestruturização e virtualização (TIC) que esta tem vivido. Segundo CORNER (2006, p. 28) estes processos sociais *“are much more significant for the shaping of urban relationships than are the spatial forms of urbanism in and of themselves(...). This emphasis on urban processes is not meant to exclude spatial form but rather seeks to construct a dialectical understanding of how it relates to the processes that flow through, manifest, and sustain it.”*. Programar a paisagem é hoje entendê-la como objecto e sujeito ao mesmo tempo, ou seja como um produto e elemento motor da contínua antropização do território e dos processos sociais a que lhe estão subjacentes.

Em primeiro lugar deve-se reconhecer quais as dinâmicas e sistemas estruturantes operantes na paisagem em estudo que a diferencia das demais e que mantêm esse papel ao longo do tempo, e em segundo diversificar as estratégias de intervenção e os espaços afectos às mesmas. Segundo PORTAS (2004, p. 224) o «momento da estratégia é o momento privilegiado, e não o plano geral, para confrontar as políticas e intervenções sectoriais chave da administração da cidade com os recursos, os actores (...) e as estruturas físicas estruturantes do que já existe e do que se deseja. O importante é que a estratégia consensual dos diversos actores desencadeie directamente distintos instrumentos de intervenção (...) de acordo com graus de crença ou de incerteza no tempo presente.».

A paisagem deve assim tomar a forma de um híbrido, que seja flexível permitindo simultaneamente a manutenção dos sistemas e dinâmicas estruturantes do passado, presente e futuro, e que a configuração e utilização dos diferentes espaços possa variar com o tempo. CORBOZ (2004, p. 34), em relação às formas e estruturas do passado, diz que «não se trata de rodeá-las com um muro para conferi-las uma dignidade fora de contexto, mas somente utilizá-las como elementos, pontos de suporte, para o projecto ou ordenamento do território. Um lugar é o resultado de uma condensação.».

Neste sentido, este programa pretende contribuir para a reinterpretação daquilo que deve ser a paisagem metropolitana assente na continuidade e diversidade da mesma. Tendo como elemento motor o espaço não edificado, que pode comportar e potenciar essa mesma continuidade e diversidade, é preciso apostar numa requalificação e

articulação dos diferentes tecidos urbanos e espaços que os compõem e numa maior e melhor percepção e relação, individual e colectiva, com a paisagem. Este programa tem por base três estratégias distintas mas complementares entre si:

- Corredores: linhas responsáveis pela articulação dos múltiplos espaços, que garantem uma continuidade e coesão da paisagem. O seu carácter (mais urbano ou mais “verde”) varia consoante as propriedades dos espaços que articula. Pretende-se com esta rede de corredores realçar os sistemas (sistema húmidos ou sistema secos) e dinâmicas estruturantes através de linhas que os compõem (ex.: linhas de água ou linhas de cumeada), gerando uma sintetização daquilo que é estruturante e contínuo na paisagem em estudo.
- Reprogramação de Espaços: através de mecanismos operadores de consolidação, reconversão ou complexificação espacial, que pretendem qualificar e potenciar o papel de espaços não edificados que estão neste momento subaproveitados e que têm em conta a especificidade de cada um. A reprogramação dos espaços intervencionados visa também fortalecer a rede de corredores.
- Rede de Relatores Virtuais da Memória da Paisagem (RVMP): rede de pontuações virtuais em espaços consolidados com acesso público a *internet wireless*, através de tecnologias de informação e comunicação (*smartphones, tablets, etc.*), que possibilita uma plataforma de partilha (vídeos, fotografias, sons) da experiência individual *in situ* de cada pessoa. Esta nova “rede social” vai ser responsável pela formulação de novos significados e relações, ou por outras palavras de uma nova dimensão da paisagem. Pretende-se deste modo criar uma memória colectiva do/no espaço de modo a ser partilhada, ultrapassando a experiência do espaço público apenas como “sujeito simples” e proporcionar também uma experiência como “sujeito composto”. Estas pontuações neste programa apenas surgem indexadas a espaços acumuladores (situação de vale) ou de projecção (situação de cumeada), revelando a dualidade vale/cumeada muito marcante da paisagem em estudo, porém futuramente poderão ser expandidas para outros locais.

O programa não tem em como propósito o alterar do traçado já consolidado da CRIL mas sim criar continuidades exteriores à mesma “agarradas” às formas estruturantes da paisagem – Vale de Algés, Vale do Rio da Costa (parte integrante do sistema húmido da Várzea de Loures) e a Ribeira de Alcântara (materializada na Estrada de Benfica) – centrando-se sobretudo na condição do espaço não edificado. Tem como base a estrutura primária da paisagem e principal referenciadora da mesma – o sistema-vale – bem como a ocupação antrópica específica deste lugar e consequentemente da composição espacial a que esta deu origem.

Outro aspecto importante deste programa é o seu faseamento (Figura 4.1). A Fase 1 deste programa incide sobre os sistemas e dinâmicas estruturantes da paisagem materializando-os numa rede de corredores, espaços e pontuações virtuais. Também é proposta a reconversão, consolidação e complexificação programática de alguns espaços no sentido de os qualificar e potenciar o seu papel, de modo a fortalecer a rede de corredores primários. Na Fase 2 pretende-se complementar e expandir a rede criada na Fase 1 de modo a abranger mais tecidos urbanos e espaços que os compõem. Mais uma vez é necessária continuar a consolidação de alguns espaços (ex.: costeiras), e reconverter e complexificar outros de modo a fortalecer a rede complementar de corredores e qualificar ainda mais os tecidos urbanos e consequentemente a paisagem.

Fase 1

Corredores

Corredores Primários

Rede estruturante de corredores sustentada nos principais sistemas e dinâmicas da paisagem; responde à necessidade crescente de articulação espacial na paisagem metropolitana, confrontando também fenómenos de segregação e estratificação social; a paisagem torna-se não só infraestrutural mas também ela própria infra-estrutura

Complementaridade e Expansão da Rede

Corredores Secundários

Expansão da rede de corredores para espaços que possam complementar a Rede de Corredores, Espaços e RVMP's criada na Fase 1. Hierarquicamente funciona como rede complementar.

Relator Virtual da Memória da Paisagem

RVMP's 1ª Fase

Pontuações que surgem na 1ª Fase apenas em espaços já consolidados dos tecidos urbanos e que se sobrepõem à rede de corredores.

Complexificação Espacial

RVMP's 2ª Fase

Através da consolidação espacial e complexificação ocorrida na 1ª Fase, a rede de pontuações expande-se para novos pontos consolidados, não só jardins ou parques urbanos, mas também hortas urbanas. Este rede secundária está também ela sempre sobreposta à rede de corredores.

Reprogramação de Espaços

Costeiras

Consolidação Espacial

Sucessão Ecológica

Objectivo: protecção do solo, diminuição do risco de deslocamento de vertente, regularização bioclimática, redução do escoamento superficial de água, aumento da biodiversidade, contenção da pressão urbanística garantindo a continuidade e linearidade destas estruturas

Modo: mata (ex.: Carvalha) ou manutenção das culturas já existentes (ex.: Olival)

Consolidação Espacial

Sucessão Ecológica

(Continuação do Processo Anterior)

Espaços de Utilização Periódica

Complexificação Programática

Inputs Funcionais

Objectivo: Maior multifuncionalidade, mutabilidade e flexibilidade espacial

Modo: criação de rede de percursos e de zonas de estadia e lazer; apostar em espaços para a prática de desportos radicais (ex.: skatepark, circuito de obstáculos para bicicletas, parede de escalada); manter no entanto uma estrutura capaz de receber e potenciar usos temporários (festivals de música, mercados, circos, etc.)

Espaço Público Consolidado

Complexificação Programática

Inputs Funcionais

Objectivo: Maior multifuncionalidade, mutabilidade e flexibilidade espacial

Modo: tirar partido de estruturas já existentes na cultura e paisagem portuguesa, reformulando-as e potenciando novas funções sociais e culturais (ex.: coreto ou quiosque); apostar numa agenda cultural capaz de dinamizar o espaço (ex.: mercados biológicos, feiras de artesanato, concertos de música, peças de teatro, etc.); consolidar e reabilitar (quando necessário) as zonas de estadia e de lazer

ou

Inputs Funcionais

Objectivo: Maior multifuncionalidade, mutabilidade e flexibilidade espacial

Modo: tirar partido de estruturas já existentes na cultura e paisagem portuguesa, reformulando-as e potenciando novas funções (ex.: Coreto ou Quiosque)

Hortas Urbanas

Consolidação Espacial

Manutenção do Carácter

Objectivo: valorização social e ecológica destas estruturas; apoio às classes sociais mais baixas

Modo: consolidação dos limites; parcelamento e criação de uma rede de percursos a partir da estrutura pré-existente; criação de pontos de armazenamento de água; criação de um programa municipal de monitorização e qualificação dos utilizadores

Complexificação Programática

Inputs Funcionais

Objectivo: Maior multifuncionalidade, mutabilidade e flexibilidade espacial; criar uma simbiose entre agricultura urbana e espaço público

Modo: criação de espaços de estadia e de lazer, de parques infantis, quiosques e de um centro pedagógico

Espaço Público

Objectivo: criação de zonas de lazer em recreio onde estas são deficitárias; dotar os tecidos urbanos de uma maior complexidade programática e espacial

Modo: definição dos limites; criação de uma rede de percursos e de zonas de estadia; tirar partido de estruturas já existentes na cultura e paisagem portuguesa, reformulando-as e potenciando novas funções sociais e culturais (ex.: coreto ou quiosque); apostar numa agenda cultural capaz de dinamizar o espaço (ex.: mercados biológicos, feiras de artesanato, concertos de música, peças de teatro, etc.); consolidar e reabilitar (quando necessário) as zonas de estadia e de lazer; atender às especificidades do local no sentido de as potenciar (ex.: miradouro ou proximidade de linhas de água)

Inputs Funcionais

Objectivo: Maior multifuncionalidade, mutabilidade e flexibilidade espacial; criar uma simbiose entre agricultura urbana e espaço público

Modo: criação de espaços de estadia e de lazer, de parques infantis, quiosques e de um centro pedagógico

Interstícios

Reconversão Espacial

Horta Urbana

Objectivo: valorização social e ecológica destas estruturas; apoio às classes sociais mais baixas

Modo: consolidação dos limites; parcelamento e criação de uma rede de percursos; criação de pontos de armazenamento de água; criação de um programa municipal de monitorização e qualificação dos utilizadores

Complexificação Programática

Inputs Funcionais

Objectivo: Maior multifuncionalidade, mutabilidade e flexibilidade espacial; criar uma simbiose entre agricultura urbana e espaço público

Modo: criação de espaços de estadia e de lazer, de parques infantis, quiosques e de um centro pedagógico

Espaço de Protecção Agrícola e da Galeria Ripícola

Objectivo: Retenção de água no solo; formação e desenvolvimento do solo e manutenção do nível de fertilidade dinâmico; regularização da humidade atmosférica; protecção mecânica das margens e quebra do impacto das cheias; saneamento biológico das águas; aumento da biodiversidade

Modo: apostar na mata para enquadrar as zonas agrícolas (sebes e orlas); combate às espécies infestantes; manutenção e desenvolvimento da galeria ripícola através de espécies específicas destes espaços (ex.: freixo, ulmeiro, amieiro, choupos, salgueiros, etc.)

Consolidação Espacial

Sucessão Ecológica

(Continuação do Processo Anterior)

Interstício

Objectivo: manter um conjunto de espaços que esteja aberto a receber intervenções futuras e que seja flexível perante novos cenários que poderão surgir.

Parques de Estacionamento

Consolidação Espacial

Manutenção do Carácter

Objectivo: suporte e complementariedade com as interfaces de transportes e actividades económicas; **Modo:** Pavimentação e estruturação dos parques de estacionamento não consolidados

4.2 Fase 1: Materialização e sintetização dos sistemas e processos estruturantes da paisagem.

4.2.1 Vale da Ribeira de Algés

A Ribeira de Algés é a linha de água que separa e faz a transição entre a Serra de Monsanto e a Serra de Carnaxide, característica que a identifica como um limite geográfico que veio a influenciar a construção da Estrada “Nova” da Circunvalação e conseqüente limite administrativo de Lisboa. Actualmente apresenta um perfil transversal bastante assimétrico no que toca à antropização do mesmo: a Oeste (Serra de Carnaxide) o crescimento urbano deu origem a um contínuo de edificado com diferentes funções e lógicas de implementação – residencial, industrial, comercial ou de serviços – em oposição ao perfil a Este (Serra de Monsanto) onde se situa o Parque Florestal de Monsanto e por isso liberto em grande parte de qualquer estrutura edificada. Ao longo do perfil longitudinal os espaços não edificados que se encontram na adjacência vão variando em função e forma consoante o contexto social e grau de consolidação do edificado onde se inserem. Por exemplo, na zona inicial da Ribeira de Algés, onde foram construídos os Bairros Sociais do Zambujal e da Boavista, os espaços adjacentes são compostos por hortas urbanas (factor caracterizador do contexto social) e de espaços públicos – Parque Urbano do Zambujal – fruto de uma estratégia de reabilitação destes bairros.

À medida que se segue para jusante e o edificado passa a ter uma função maioritariamente comercial ou de serviços (Zona Industrial de Alfragide e da Portela), a Ribeira de Algés é “estrangulada” com a adjacência a ser reduzida ao mínimo, tendo esta um carácter intersticial. Já na proximidade da foz, a Ribeira de Algés atravessa tecidos urbanos consolidados – Miraflores e Algés – onde perde ainda mais expressão por causa do encanamento a que é sujeita consequência da elevada densidade habitacional destes tecidos urbanos. O único caso onde não se verifica situa-se no Parque Urbano Prof. Caldeira Cabral no qual a ribeira foi englobada e reabilitada no projecto.

O facto de esta ribeira atravessar múltiplos tecidos urbanos com diferentes contextos sociais e diferentes usos e formas de espaços não edificados, de ser o elemento charneira entre duas situações topográficas de excepção – Serra de Monsanto e Serra de Carnaxide – e também de desaguar no Rio Tejo torna-a um elemento estruturante ou com potencial para tal, no sentido de gerar continuidade, articulação e agregação social e territorial na paisagem. Deste modo, a primeira estratégia será criar um corredor verde ao longo do seu perfil longitudinal da Ribeira de Algés de modo a articular os múltiplos espaços edificados e não edificados que esta atravessa. Na Zona Industrial de Alfragide e da Portela, devido ao estrangulamento que a Ribeira de Algés é sujeita, o corredor segue pela Rua Quinta do Paizinho reencontrando-se novamente com a mesma no Parque Urbano Prof. Caldeira Cabral já em Miraflores (Simulação 1), seguindo depois ao longo da Av. Bombeiros de Algés. Neste último troço o Corredor da Ribeira de Algés toma um carácter mais urbano visto que a ribeira é sujeita a um encanamento, porém a linha não deixe de estar “presente”.

No sentido de fortalecer este corredor e o movimento que potencia é necessário também reprogramar alguns espaços que se encontram actualmente subaproveitados: consolidação das hortas urbanas; complexificação programática do Parque Urbano da Ribeira (adjacente do Bairro do Alto do Moinho), do Parque Urbano do Zambujal (adjacente ao Bairro do Zambujal) e do Passeio Marítimo de Algés (onde anualmente é realizado Optimus Alive e

vários outros eventos culturais); e reconversão de interstícios em zonas de enquadramento da linha de água. No caso do Parque Urbano do Zambujal e no Parque Urbano da Ribeira pretende-se dotar os espaços de usos mais diversificados com a introdução de estruturas bastante ligadas à cultura e paisagem portuguesa como o quiosque ou o coreto, que podem proporcionar ao espaço uma constante metamorfose em termos sociais e culturais. No Passeio Marítimo de Algés pretende-se criar um parque urbano que tire partido da proximidade com o Rio Tejo e que potencie alguns usos mais permanentes, continuando a estar apto para receber qualquer evento cultural periódico como é o caso do Optimus Alive, tomando como exemplos o Parc del Fórum em Barcelona ou o Parque da Cidade no Porto. A reconversão dos interstícios em zonas de enquadramento de linha de água tem como objectivo a regularização do leito e das margens da Ribeira de Algés e afirmação da mesma como um corredor verde e ecológico.

Os RVMP's nesta fase ocorreriam apenas em duas localizações – Parque Urbano Prof. Caldeira Cabral e na Interface de Transportes de Algés – visto que actualmente são espaços já bastante consolidados e que funcionam como pontos de acumulação, de convergência e de distribuição de movimentos e ao mesmo tempo centrais da vida urbana. A Interface de Transportes de Algés será uma importantíssima centralidade deste programa pela sua capacidade de gerar e alternar fluxos e de o inserir numa gama de relações à uma escala regional.

Esta “espinha dorsal” composta por corredor, espaços e relatores tem o potencial não só de articular e complexificar os diferentes tecidos urbanos onde se insere mas também possibilitar a ligação por um lado com Rio Tejo, ou com Lisboa, através da já existente Ciclovia Belém – Cais do Sodré. Ao possibilitar uma gama de relações a diferentes escalas a sua influência não se gera apenas localmente mas também regionalmente.

4.2.2 Ribeira de Alcântara

A Estrada de Benfica e a Rua Elias Garcia são dois arruamentos que fazem parte da antiga Estrada Real de Sintra que ligava as localidades de Lisboa e Sintra. A existência da Ribeira de Alcântara e consequente bacia possibilitou e facilitou a construção desta estrada tomando fácil o acesso ou saída de Lisboa, dando origem a uma estreita relação com as sucessivas povoações que existiam em direcção a Sintra. Como prova disso tem-se o troço inicial da antiga Estrada Real de Sintra (actual Estrada de Benfica) que segue paralelamente à Ribeira de Alcântara em direcção às Portas de Benfica. PROENÇA (2006, p. 442) caracterizava esta zona ainda na década de 1920 do século XX da seguinte maneira: «Seguindo a estrada de Benfica, vai-se ter às antigas portas fiscais, e por aí é o caminho para a Amadora e Queluz. Entre a estrada e a linha férrea, numerosas quintas de recreio e produção, onde a cultura hortícola se casa com a floricultura e vicejam dos mais fechados pomares de Lisboa, como o da Buraca, perto do apeadeiro deste nome, na linha de Oeste, onde a imperatriz viúva de D. Pedro IV e a princesa D. Maria Amélia, sua filha, iam por vezes passear.».

Com o passar do tempo o eixo Lisboa-Sintra tornou-se cada vez mais importante, passando a ter um papel estruturante na morfogénese da AML, materializando-se em três infraestruturas paralelas de diferentes épocas mas com o mesmo objectivo: Estrada Real de Sintra (actual Estrada de Benfica e Rua Elias Garcia), a Linha Ferroviária de Sintra e mais recentemente a IC 19. Visto que os principais fluxos humanos em direcção a Lisboa ou Sintra são feitos a partir da IC 19 e da Linha Ferroviária de Sintra (Figura 3.11), a estratégia nesta zona é tornar a Estrada de Benfica/Rua Elias Garcia um corredor de carácter urbano (consequência do encanamento da Ribeira de Alcântara

nesta zona) que agregue a mobilidade pedonal ou ciclável e os transportes colectivos (autocarro, metropolitano ou comboio) (Simulação 2). A valorização e transformação deste arruamento iria exacerbar não só o facto de este ser já hoje um elemento centralizador do pequeno comércio, serviços e da maioria dos fluxos locais, e por isso de toda a vida urbana, mas também de articulação dos diferentes tecidos urbanos que atravessa.

Mais uma vez é preciso complexificar espaços públicos que este corredor atravessa, especialmente na zona das Portas de Benfica, no sentido de lhes dar mais valências visto que alguns são apenas espaços ajardinados desprovidos de qualquer utilização humana. Embora as hortas urbanas não se encontrem na adjacência deste corredor é preciso consolidadas e assumi-las como elementos importantes na composição dos tecidos urbanos e potenciais espaços com os quais se podem estabelecer ligações futuramente.

Este programa apenas incide sobre a zona das Portas de Benfica, Brandoa, Buraca e Amadora, no entanto é desejável que esta estratégia fosse estendida quer em direcção a Lisboa quer em direcção a Sintra. Deste modo é possível reforçar o papel que este corredor pode e deve ter no contexto local.

4.2.3 Vale do Rio da Costa

O Rio da Costa e Rio Trancão são linhas de água que fazem parte da bacia hidrográfica do Rio Trancão, a qual comporta um sistema húmido com elevado potencial agrícola que possibilitou uma ocupação deste território pelo menos desde a época romana – Vila Romana de Frielas. Este sistema húmido ainda mantém uma grande expressão na composição e na percepção da paisagem maioritariamente pela sua escala, resistindo ao processo de suburbanização que ali se formulou. Devido à sua escala as linhas estruturantes desta paisagem são dadas pela topografia: Rio da Costa/Rio Trancão e a linha de cumeada das Costeiras da Luz e de Loures. Outros dos aspectos estruturantes deste vale é a metamorfose constante que o elemento luz gera ao longo do dia no espaço. O facto de se estar perante um vale fortemente enunciado e com relevos bastante expressivos, com pendentes bastante acentuadas e com uma dualidade luz/sombra bastante marcada faz com que a leitura e interpretação da paisagem se altere permanentemente.

O objectivo é materializar estas linhas através de uma rede de corredores verdes que as enuncie e possibilite ao mesmo tempo uma dupla (e paralela) experiência da paisagem: de projecção (linha de cumeada) ou linha de acumulação (linha de vale). O corredor que segue a longo do perfil longitudinal do Rio da Costa e do Rio Trancão tem início no Parque Urbano do Rio da Costa (adjacente ao Dolce Vita Tejo) e acaba no Parque Tejo na foz do Rio Trancão. Este corredor subdivide-se em dois locais de modo a haver uma maior penetração nos tecidos urbanos seguindo também ao longo da Estrada de Paiã (Simulação 3) e mais a jusante ao longo da Av. Almirante Gago Coutinho. Apenas deste modo é possível articular espaços que não estando na adjacência da linha de água também têm um papel central e diversificador na vivência da paisagem: Pinhal da Paiã, Odivelas Parque, Parque Desportivo 25 de Abril, Largo Major Rosa Bastos, Parque de Santo Adrião e o Jardim de Santo António dos Cavaleiros. O traçado destes percursos pretendem criar um constante entrecruzar com a CRIL de modo a haver uma maior ligação entre as adjacências da mesma e assim quebrar o efeito barreira e consequente fragmentação espacial que esta causa nos tecidos urbanos que atravessa. Este entrecruzar com a CRIL é feito a partir de algumas das intersecções de rutura previamente identificadas. Embora já existam algumas bacias de retenção neste vale um dos factores que se deve ter

em conta na construção deste corredor são as cheias rápidas que ocorrem com alguma frequência (ZÉZERE, 2010), sendo necessário que este seja compatível com esta problemática.

Os corredores das linhas de cumeada das Costeiras da Luz e de Loures articulam não só os tecidos urbanos na sua adjacência e valorizam essa ligação, mas funcionam como elementos de regeneração desta malha urbana que é maioritariamente composto por habitações sociais ou de génese ilegal. Potenciando um movimento não só na direcção de Lisboa (sentido preferencial) mas também ao longo da costeira, é possível revelar e tirar partido das vistas (efeito miradouro) para o Vale do Rio da Costa e para a Várzea de Loures (ex.: Parque dos Poetas de Abril – Simulação 4). Por outro lado o programa também comporta ligações entre a linha de vale e a linha de cumeada de forma a dar um papel unificador das múltiplas ocorrências e experiências que se podem ter nesta paisagem.

A intervenção não se processa apenas ao nível da articulação dos diferentes tecidos urbanos e espaços que comportam mas também na reprogramação de espaços, no sentido de salvaguardar os valores ecológicos e estéticos desta paisagem e para poder reforçar a diversidade de usos e funções que nela existem: zonas agrícolas, parques, jardins, largos, feiras, mercados, hortas urbanas, grandes superfícies comerciais, etc. Deste modo, além dos corredores já falados, é preciso reconverter os interstícios na adjacência de linhas de água ou de zonas agrícolas em zonas de enquadramento das mesmas; reconverter em espaço público o interstício à superfície do Túnel do Grilo da CRIL de modo haver continuidade espacial entre o Bairro da Esperança e o Bairro de São José e ao mesmo tempo potenciar as vistas para o vale do Rio da Costa (Simulação 5); reconverter os espaços de utilização periódica (ex.: Parque de Feiras do Silvado) de modo a comportar funções de lazer e de recreio do dia-a-dia; e por último consolidar as múltiplas hortas urbanas identificadas.

Os RVMP's que numa primeira fase foram programados para esta paisagem estão interligadas com a dicotomia vale/cumeada surgindo em espaços já consolidados e centrais da vida urbana – Pinhal de Paiã/Escola Agrícola de Paiã, no Parque de Feiras do Silvado e no Jardim Rio da Costa – no caso da linha de vale; e no Parque dos Poetas de Abril no caso da linha de cumeada. Deste modo é possível criar uma partilha e memória da/na paisagem que reflita não só a variabilidade de espaços que a compõe mas também o carácter dual (vale/cumeada) que a diferencia das demais e a torna única no contexto da AML.

Pretende-se que esta rede de corredores, espaços e relatores se projecte não só à escala local mas também a uma escala territorial, potenciando também ligações com o Rio Tejo e com Lisboa. Neste caso o Parque Tejo, que teria de ser estendido e projectado até à foz do Rio Trancão, funcionaria como interface entre o Rio Tejo/Lisboa e a Várzea de Loures, promovendo deste modo um movimento de ou para a Várzea de Loures e o consequente descobrimento desta paisagem tão próxima mas ao mesmo tempo tão desconhecida da maioria dos habitantes da AML. Por outro lado a criação de uma nova centralidade que engloba-se o nó entre a CRIL e Calçada de Carriche, a Estação de Metropolitano de Odivelas e o Jardim Rio da Costa ajudaria (em consonância com as centralidades da Interface de Transportes de Algés e das Portas de Benfica) a reforçar o papel do programa à escala regional e a sua inserção numa gama de relações de fluxos potenciados e gerados pela infraestrutura.

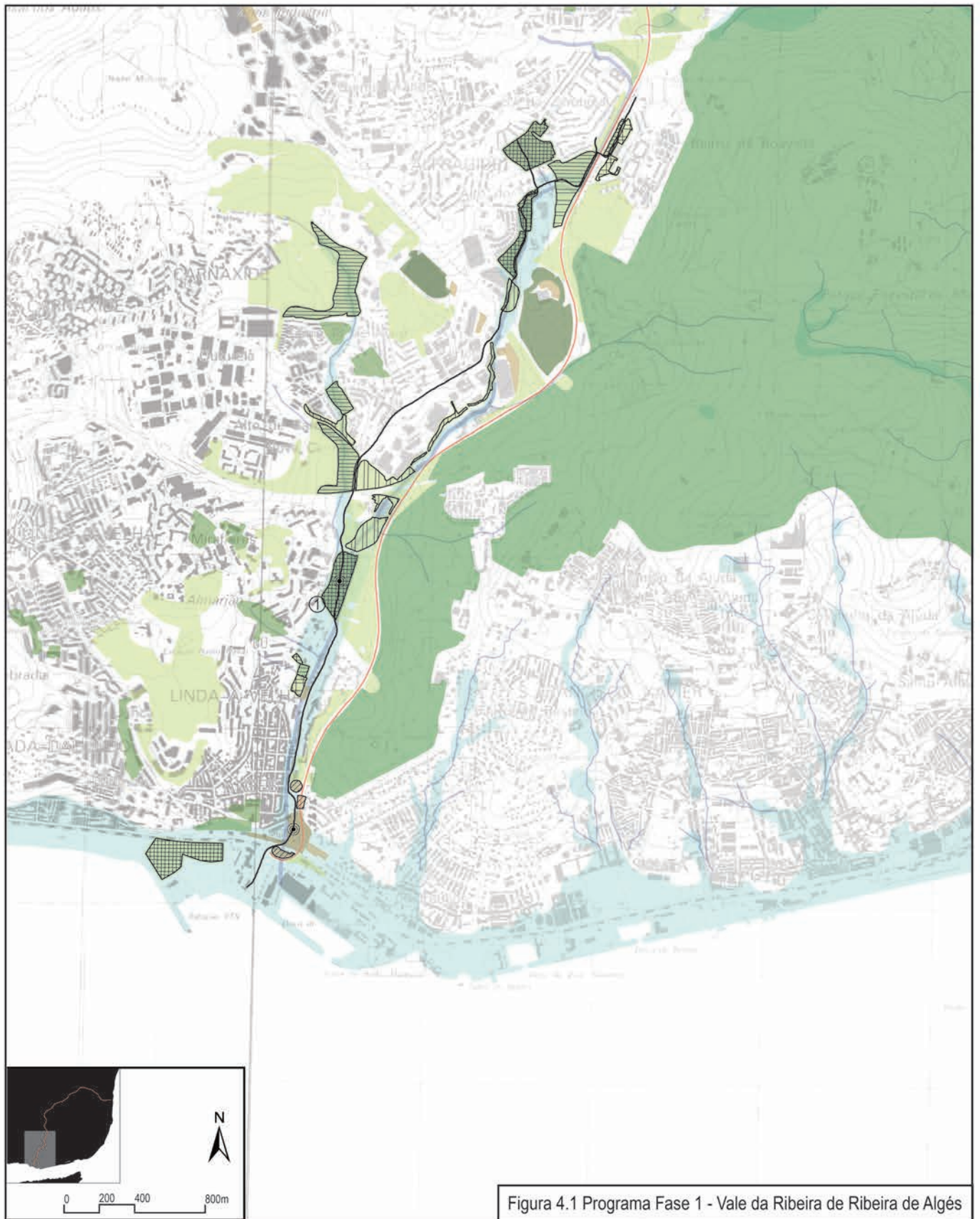



















Figura 4.1 Programa Fase 1 - Vale da Ribeira de Ribeira de Algés

Legenda Programa:

- | | | |
|---|--|--|
|  Complexificação Programática |  Reversão Espacial_Espaço Público |  Simulação |
|  Consolidação Espacial_Parques de Estacionamento |  Reversão Espacial_Hortas Urbanas |  Corredor Verde |
|  Consolidação Espacial_Hortas Urbanas |  Reversão Espacial_Espaços de Enquadramento Agrícola ou de Linhas de Água |  Relator Virtual da Memória da Paisagem |

Legenda Base:

- | | | | |
|--|---|--|---|
|  Interface de Transportes |  Espaço Público Consolidado |  Sistema Húmido |  CRIL |
|  Parques de Estacionamento |  Espaços de Utilização Periódica |  Parque Florestal de Monsanto |  Linhas de Água - 1º Nível |
|  Grandes Superfícies Comerciais |  Interstícios |  Hortas Urbanas |  Linhas de Água - 2º Nível |
| | | |  Curva de Nível (10m) |

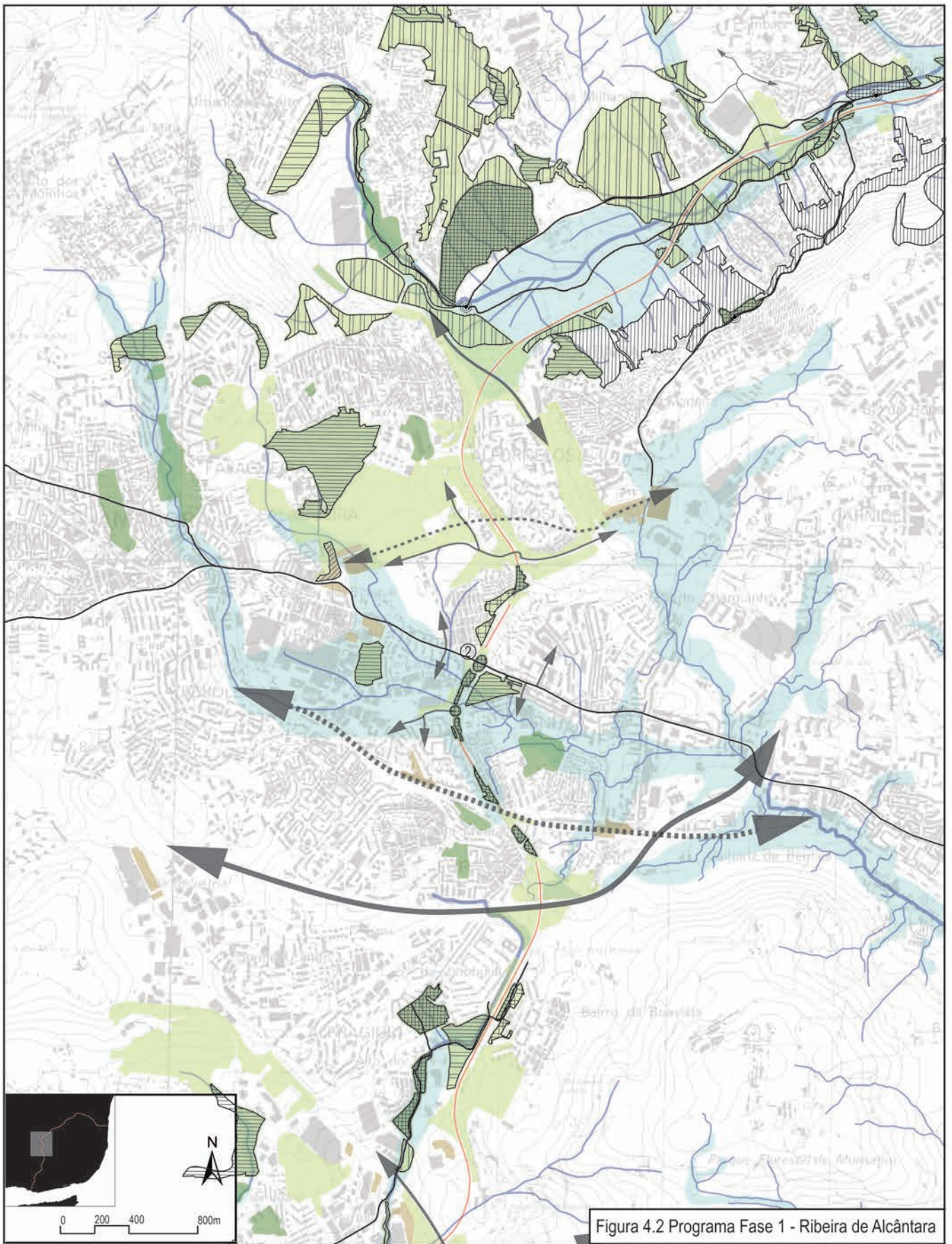
















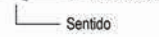



Figura 4.2 Programa Fase 1 - Ribeira de Alcântara

Legenda Programa:

- | | | |
|---|--|--|
|  Complexificação Programática |  Consolidação Espacial_Hortas Urbanas |  Simulação |
|  Consolidação Espacial_Parques de Estacionamento |  Reconversão Espacial_Espaço Público |  Relator Virtual da Memória da Paisagem |

Legenda Base:

- | | | | |
|---|--|---|---|
|  Interface de Transportes |  Sistema Húmido |  CRIL |  Linhas de Água - 1º Nível |
|  Parques de Estacionamento |  Espaço Público Consolidado |  Fluxos de Mobilidade |  Linhas de Água - 2º Nível |
|  Interstícios |  Hortas Urbanas |  Sentido |  Curva de Nível (10m) |

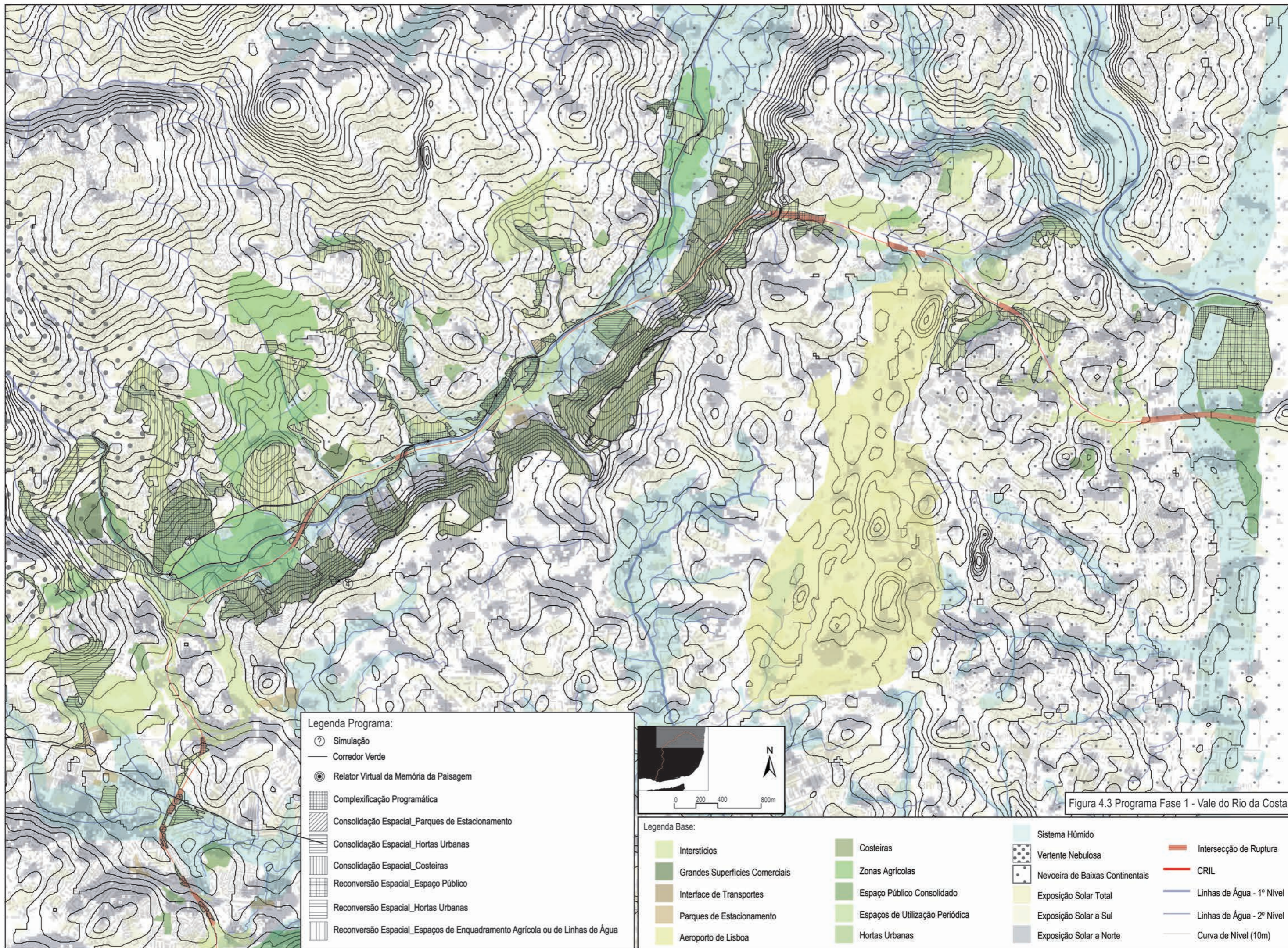


Figura 4.3 Programa Fase 1 - Vale do Rio da Costa

4. 3 Fase 2: Expansão e complementaridade da rede estruturante.

4.3.1 Vale da Ribeira de Algés

Na Fase 2, o objectivo para o Vale da Ribeira de Algés é complementar e expandir o programa já iniciado. Embora não existam na Serra de Monsanto e na Serra de Carnaxide linhas de cumeada estruturantes como no caso das Costeiras da Luz e de Loures, é possível identificar espaços passíveis de criar a mesma dualidade (vale/cumeada) na experiência da paisagem. Espaços como o Miradouro da Luneta (Serra de Monsanto), o Farol da Mama (Serra de Carnaxide) ou o Alto de Algés (Serra de Carnaxide) possibilitam não só uma percepção do vale da Ribeira de Algés mas também do Estuário do Rio Tejo. PROENÇA (2006, p. 427) caracteriza a beleza da vista do Alto de Algés por volta da década de 1920 da seguinte maneira: «A torre de Belém fecha o panorama à esquerda, enquanto em frente se elevam em corcovas os montes da Outra Banda que fazem biombo do estuário, vincados de sulcos, tingidos de ocre, de azul e de ametista, coroados lá no alto por coroados lá no alto por casas brancas, ermidas, moinhos de vento, e um ou outro pinheiro solitário. Nos flancos relvados verdes em terras precipitosas que descem abruptamente até ao rio. Em duas dobras do terreno Porto Brandão e Trafaria, e para além, apenas uma pincelada rectilínea, quase indistinta entre o azul da água e o verde dos pinheirais. Para a direita é todo o estuário do Tejo até à barra, com Caxias, Paço de Arcos, S. Julião em curva amplíssima, enquanto por trás de nós um palacete com sua varanda de arcos aberta para o rio, se ergue sobre um talude mais florido que canteiros de jardim.». Actualmente o panorama já não é tão “virgem”, no entanto tanto o Estuário do Tejo como os “montes da Outra Banda” continuam bem presentes na percepção e interpretação desta paisagem.

Para que exista uma relação e articulação entre a situação de vale a situação de cumeada é proposto uma rede complementar de corredores verdes que se interliga com o corredor da Ribeira de Algés proposto na Fase 1. Deste modo, pretende-se contribuir para uma maior articulação das diferentes situações topográficas do vale da Ribeira de Algés e para uma maior penetração nos diversos tecidos urbanos atravessando uma diversidade de espaços não edificadas como por exemplo o Parque de Santa Catarina ou Parque da Quinta de Santo António no Alto de Algés, o Jardim da Quinta do Salles ou o Farol da Mama no Alto da Mama Sul (Simulação 6), e o Miradouro da Luneta no Parque Florestal de Monsanto. As ligações para com Monsanto são feitas mais uma vez a partir das intersecções previamente identificadas tentando assim quebrar o efeito barreira que CRIL tem para com este espaço.

Estes espaços não se situando na zona de fundo de vale podem ser elementos que reforçam a transição e o movimento para a situação topográfica de cumeada. Outra condição de excepção destes espaços é facto de estarem na sua maioria expostos a Sul ou a Poente, beneficiando desta maneira de exposições preferenciais ao longo do dia e ao pôr-do-sol.

Por outro lado, espaços como hortas urbanas (que foram alvo de consolidação na Fase 1) na proximidade do Bairro Social 18 de Maio ou do Bairro Social do Zambujal devem ser alvo de complexificação programática no sentido de se tornarem espaços de recreio e lazer e não apenas de subsistência. É também necessário proceder à reconversão de alguns interstícios para dotar tecidos urbanos mais recentes de espaços públicos, como por exemplo na Urbanização do Alto de Algés, visando também o reforço do papel que os corredores devem ter na formulação de articulação e movimento no espaço.

Os RVMP's propostos nesta fase são fruto da expansão da rede de corredores para espaços que se situam numa situação de cumeada: Farol da Mama, Miradouro da Luneta e no futuro Parque da Urbanização do Alto de Algés (proposto nesta fase). Deste modo é possível criar uma partilha social de memórias e de experiências no tempo e no espaço como processo de construção da paisagem, através não só da percepção e relacionamento não só com o vale da Ribeira de Algés mas também com as Serras de Carnaxide e Monsanto e com o Estuário do Tejo. Esta "espinha dorsal" de corredores, espaços e relatores assente na diversidade e multiplicidade de espaços e de contextos sociais, pretende ter um papel unificador e articulador mas também de revelação da paisagem.

4.3.2 Ribeira de Alcântara

Nesta fase o que se propõe para esta zona são três corredores urbanos que complementem o corredor da Estrada de Benfica/Rua Elias Garcia criado na Fase 1, de modo a que haja uma maior articulação na malha urbana onde esta se insere e o reforço do papel do espaço público na mesma. Um dos corredores tem como objectivo ligar a localidade da Buraca à Estrada de Benfica (Simulação 7), tendo dois pontos de partida (assumindo a Estrada de Benfica como ponto de chegada): o Parque Urbano da Buraca e o Jardim dos Aromas (ambos na Buraca). Este corredor a partir da Rua Issan Sartawi teria dois trajectos possíveis: o primeiro atravessaria o Parque Urbano Silva Porto (Mata de Benfica) e o Mercado de Benfica; e o segundo coincidiria com o traçado do Túnel de Benfica (CRIL) atravessando os múltiplos espaços públicos, que aí foram projectados aquando a construção do mesmo (e que foram alvo de complexificação programática na Fase 1), tendo como ponto de chegada as Portas de Benfica. Desta maneira, pretende-se reforçar e complexificar o papel central que as Portas de Benfica já têm na lógica destes tecidos urbanos.

O segundo corredor a criar liga o Jardim da Liberdade no Bairro da Brandoa, atravessando depois as hortas urbanas (consolidadas na Fase 1) que ocupam a encosta do mesmo bairro e que nesta fase têm de ser alvo de um processo de complexificação programático de modo a funcionarem como um espaço público de pleno direito. Este corredor tem como ponto de chegada a Interface de Transportes Amadora-Este a qual é também circundada por um pequeno espaço público. Este corredor visa contribuir para uma maior articulação do Bairro da Brandoa e do Bairro da Quinta da Laje com a restante malha urbana e uma maior integração das suas populações nesta nova rede de corredores, espaços e relatores que este programa pretende produzir.

O terceiro corredor liga a zona Norte da Amadora (Freguesia de São Brás) à Rua Elias Garcia. Terá como ponto de partida as hortas urbanas (consolidadas na Fase 1) existentes na zona Norte seguindo depois pela Estrada da Serra da Mira até interceptar com a Rua Elias Garcia. O Parque Urbano da Ribeira da Falagueira funciona neste caso como espaço de transição e potenciador do movimento deste corredor, devido ao elevado grau de consolidação e multifuncionalidade que apresenta. A criação destes três corredores complementares do corredor já proposto na Fase 1 da Estrada de Benfica/Rua Elias Garcia reforçaria o seu estatuto como linha estruturante e centralizadora da vida urbana local e ao mesmo tempo promoveria a articulação e vivência de uma diversidade de espaços com as suas múltiplas formas e funções inseridos em contextos sociais e territoriais distintos.

4.3.3 Vale do Rio da Costa

Na Fase 2 o objectivo é mais uma vez criar uma rede secundária de corredores verdes neste caso coincidentes com os principais afluentes (da zona em estudo) do Rio da Costa e do Rio Trancão: de montante para jusante temos a Ribeira do Casal da Mira, a Ribeira do Freixinho, a Ribeira de Odivelas, a Ribeira do Barruncho, a Ribeira do Mocho e por último a Ribeira do Prior Velho. A escolha destas ribeiras recai não só no facto de serem os principais afluentes da zona em estudo da Bacia Hidrográfica do Rio da Costa e do Rio Trancão, mas também pelo facto de atravessarem no seu conjunto a maioria dos tecidos urbanos da mesma. Ao longo destas ribeiras surgem também uma variabilidade de espaços (ex.: hortas urbanas, parques, jardins ou zonas agrícolas) que podem reforçar o movimento dos corredores verdes que aí se propõem e complementar o corredor verde do Rio da Costa e do Rio Trancão já proposto na Fase 1.

Após a consolidação de que foram alvos estas ribeiras na fase anterior, tendo em vista a regularização do leito e das margens numa perspectiva de valorização ecológica, de atenuamento do risco de cheias e consolidação de hortas urbanas que existem nas suas adjacências, propõe-se nesta fase, além dos corredores verdes, uma complexificação de alguns espaços que estas atravessam.

Na Ribeira do Casal da Mira, na Ribeira de Odivelas e na Ribeira do Barruncho é possível encontrar várias hortas urbanas que podem ser mais do que apenas um suporte económico para os seus utilizadores, possibilitando também espaços de recreio e de estadia, tornando-as espaços importantes no contexto do espaço público e na vivência do mesmo. O corredor verde da Ribeira de Odivelas subdivide-se em dois trajectos seguindo não só ao longo do perfil longitudinal da ribeira mas também ao longo da Av. Prof. Dr. Augusto Abreu Lopes (avenida central de Odivelas) para haver novamente uma maior penetração e alcance nos tecidos urbanos de Odivelas e assim possibilitar um maior número de “trocas” entre o corredor e os espaços que atravessa (ex.: Parque Urbano do Castelinho ou o Parque Infantil Egas Moniz).

Na Ribeira do Freixinho, pela ausência quer de hortas urbanas quer de espaços públicos, propõe-se a reconversão dos interstícios na adjacência do complexo desportivo do Odivelas Futebol Clube num espaço público visto que este complexo é já hoje um elemento centralizador do tecido urbano em que está inserido. Nos restantes espaços adjacentes a esta ribeira, dá-se continuação ao processo de consolidação dos mesmos já iniciado na fase anterior.

O corredor verde da Ribeira do Mocho promoverá uma nova ligação entre o corredor da Linha de Cumeada das Costeiras de Loures e o corredor do Rio Trancão, servindo como elemento intermediário entre a situação topográfica de vale e a de cumeada. Este corredor atravessa e revela uma paisagem com um carácter ainda rural, composta por edificado de pequena escala rodeados por zonas agrícolas maioritariamente de pequena dimensão e por isso de produção familiar. Este corredor visa realçar mais uma vez a diversidade de composições espaciais que se pode encontrar no contexto metropolitano de Lisboa.

O corredor verde da Ribeira do Prior Velho pretende ligar o Bairro do Prior Velho ao corredor verde do Rio Trancão, passando pelo centro de Sacavém e atravessando espaços como o Parque Urbano do Prior Velho ou o Jardim Municipal da Praça da República. Tal como no Vale da Ribeira de Algés (4.2.1), com esta rede secundária de corredores pretende-se aumentar o alcance das linhas já estruturadas (4.1.3) e projectar o seu raio de acção numa série de linhas secundárias, que visam promover uma maior articulação dos diversos tecidos urbanos e espaços que o compõem não só à escala local mas também à escala territorial. E ao mesmo tempo revelar uma paisagem diferenciadora do contexto metropolitano de Lisboa que é a Várzea de Loures.

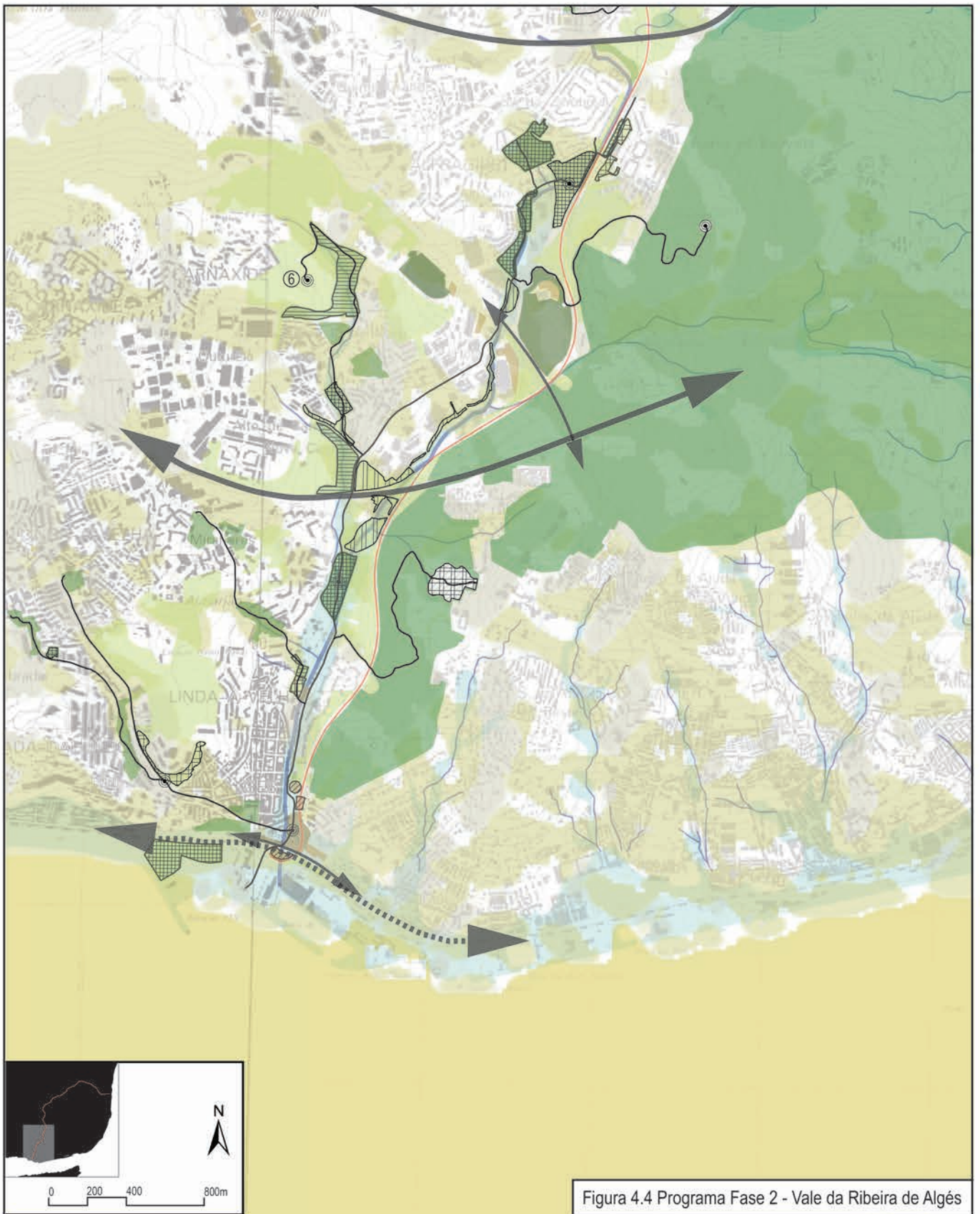


Figura 4.4 Programa Fase 2 - Vale da Ribeira de Algés

Legenda Programa:

- | | | | | | |
|--|---|--|---|--|--|
| | Complexificação Programática | | Reconversão Espacial_Espaço Público | | Simulação |
| | Consolidação Espacial_Parques de Estacionamento | | Reconversão Espacial_Hortas Urbanas | | Corredor Verde |
| | Consolidação Espacial_Hortas Urbanas | | Reconversão Espacial_Espaços de Enquadramento Agrícola ou de Linhas de Água | | Relator Virtual da Memória da Paisagem |

Legenda Base:

- | | | | | | | |
|--|--------------------------------|--|---------------------------------|--|--------------------------|---|
| | Grandes Superfícies Comerciais | | Parque Florestal de Monsanto | | Sistema Húmido | Fluxos de Mobilidade
Intensidade
Sentido |
| | Interface de Transportes | | Espaço Público Consolidado | | Exposição Solar Total | |
| | Parques de Estacionamento | | Espaços de Utilização Periódica | | Exposição Solar a Sul | |
| | Hortas Urbanas | | Interstícios | | Exposição Solar a Poente | |
| | | | | | | |

- CRIL
- Linhas de Água - 1º Nível
- Linhas de Água - 2º Nível
- Curva de Nível (10m)

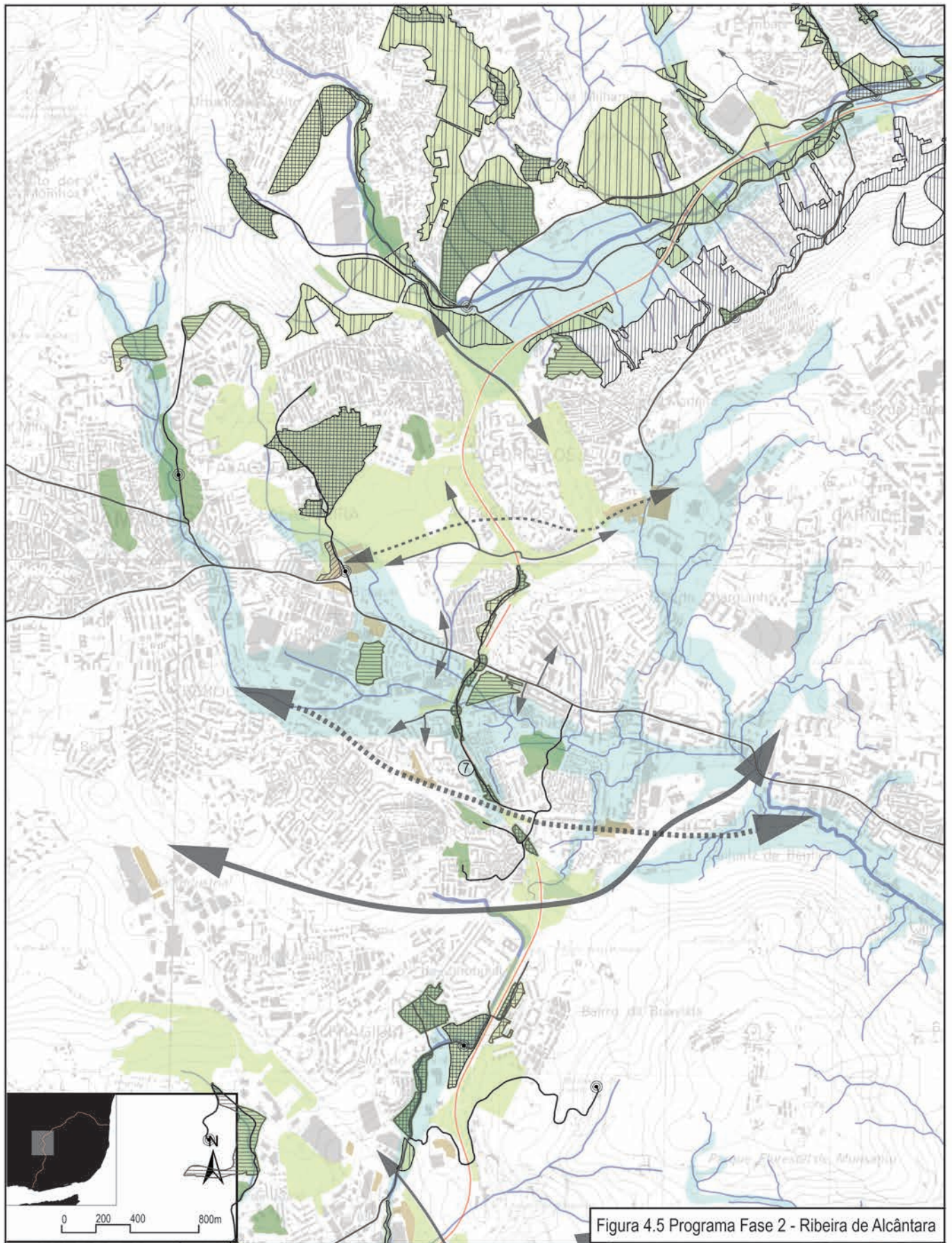















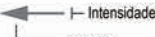




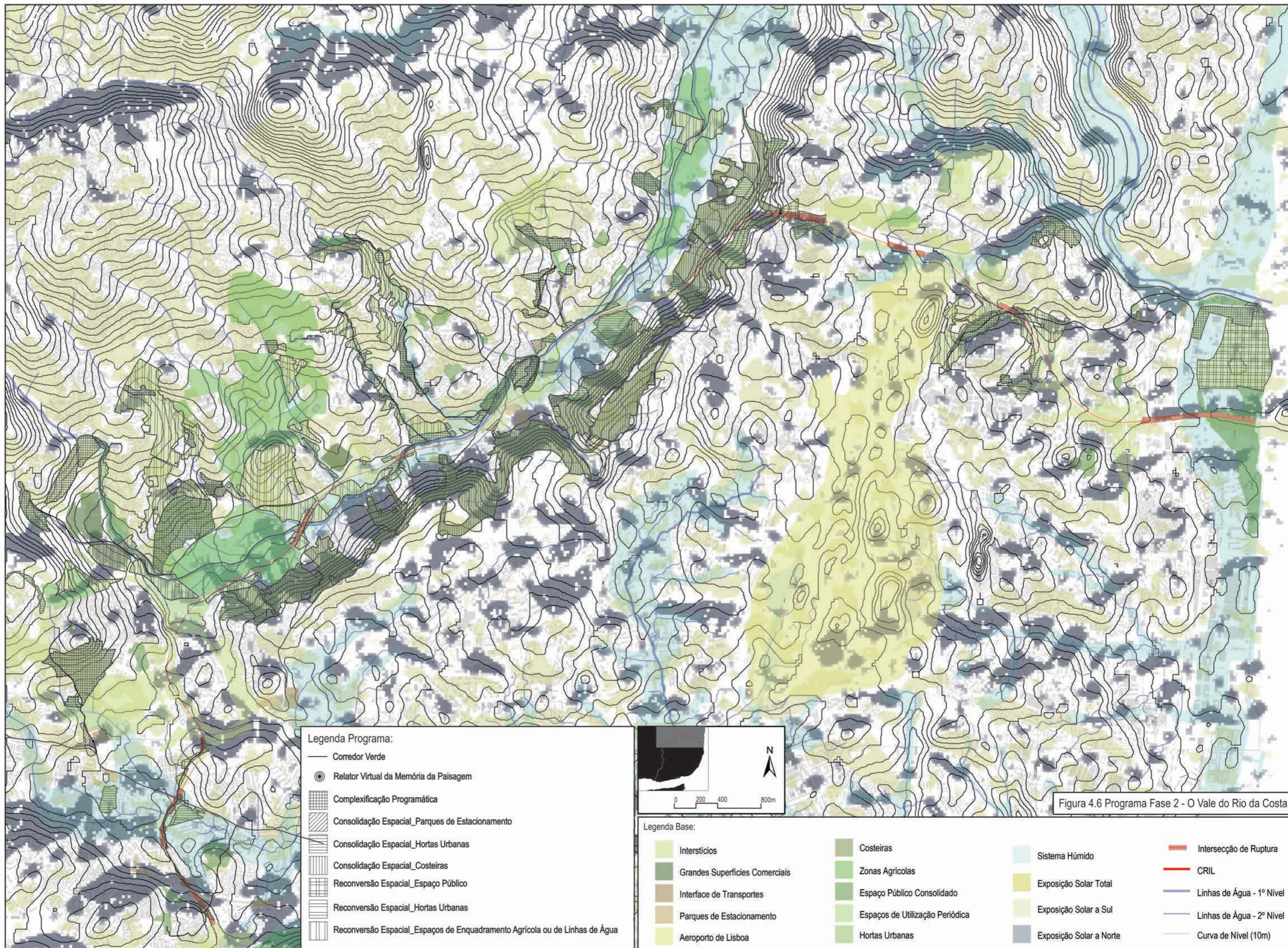
Figura 4.5 Programa Fase 2 - Ribeira de Alcântara

Legenda Programa:

- | | | |
|---|--|--|
|  Complexificação Programática |  Consolidação Espacial_Hortas Urbanas |  Simulação |
|  Consolidação Espacial_Parques de Estacionamento |  Reconversão Espacial_Espaço Público |  Relator Virtual da Memória da Paisagem |

Legenda Base:

- | | | | |
|---|--|--|---|
|  Interface de Transportes |  Sistema Húmido |  CRIL |  Linhas de Água - 1º Nível |
|  Parques de Estacionamento |  Espaço Público Consolidado | Fluxos de Mobilidade |  Linhas de Água - 2º Nível |
|  Interstícios |  Hortas Urbanas |  Intensidade |  Curva de Nível (10m) |
| | |  Sentido | |



Legenda Programa:

- Corredor Verde
- Relator Virtual da Memória da Paisagem
- Complexificação Programática
- Consolidação Espacial_Parques de Estacionamento
- Consolidação Espacial_Hortas Urbanas
- Consolidação Espacial_Costeiras
- Reconversão Espacial_Espaço Público
- Reconversão Espacial_Hortas Urbanas
- Reconversão Espacial_Espaços de Enquadramento Agrícola ou de Linhas de Água

Legenda Base:

- | | | | |
|--------------------------------|---------------------------------|-------------------------|---------------------------|
| Interstícios | Costeiras | Sistema Húmido | Intersecção de Ruptura |
| Grandes Superfícies Comerciais | Zonas Agrícolas | Exposição Solar Total | CRIL |
| Interface de Transportes | Espaço Público Consolidado | Exposição Solar a Sul | Linhas de Água - 1º Nível |
| Parques de Estacionamento | Espaços de Utilização Periódica | Exposição Solar a Norte | Linhas de Água - 2º Nível |
| Aeroporto de Lisboa | Hortas Urbanas | | Curva de Nível (10m) |

Figura 4.6 Programa Fase 2 - O Vale do Rio da Costa

4.4 Relação do programa com a escala metropolitana.

Após a Fase 2 o que se pretende configurar é um território com base nas potencialidades do espaço não edificado tendo como *background* o contexto hipermoderno da AML, em que as características fundamentais são a continuidade, a unidade, a diversidade e a flexibilidade.

A continuidade é gerada pela articulação e relação entre os múltiplos espaços com base na manutenção e reforço das dinâmicas e sistemas estruturantes da paisagem; a unidade visto que potencia uma nova relação de partilha, individual e colectiva, mais activa; a diversidade sustentada pela abrangência de diferentes contextos sociais e de diferentes tipologias de tecidos urbanos, bem como os múltiplos espaços pelos quais estes são compostos; e por último a flexibilidade dada pela possível variação de usos e funções que cada espaço pode conter e servir de suporte. Deste modo a paisagem torna-se ao mesmo tempo infraestrutural e infraestrutura de suporte das dinâmicas sociais passadas, presentes e futuras.

Será sempre um programa em aberto, visto que não procura atingir uma forma ou função rígida e estática, mas sim criar mecanismos de rápida resposta e mudança tendo em conta a volatilidade da sociedade actual. Por outro lado procura apelar à espontaneidade e participação activa no seu processo de desenvolvimento e amadurecimento.

E embora o programa incida apenas sobre a CRIL e espaços adjacentes, a ambição é, acima de tudo, integrá-lo numa gama de outras estruturas (ex.: Estuário do Tejo, Cidade de Lisboa ou o Complexo Vulcânico de Lisboa) no sentido de o fazer interagir com um sistema de relações de continuidade intrínsecos à paisagem, a uma escala não só local mas também metropolitana.

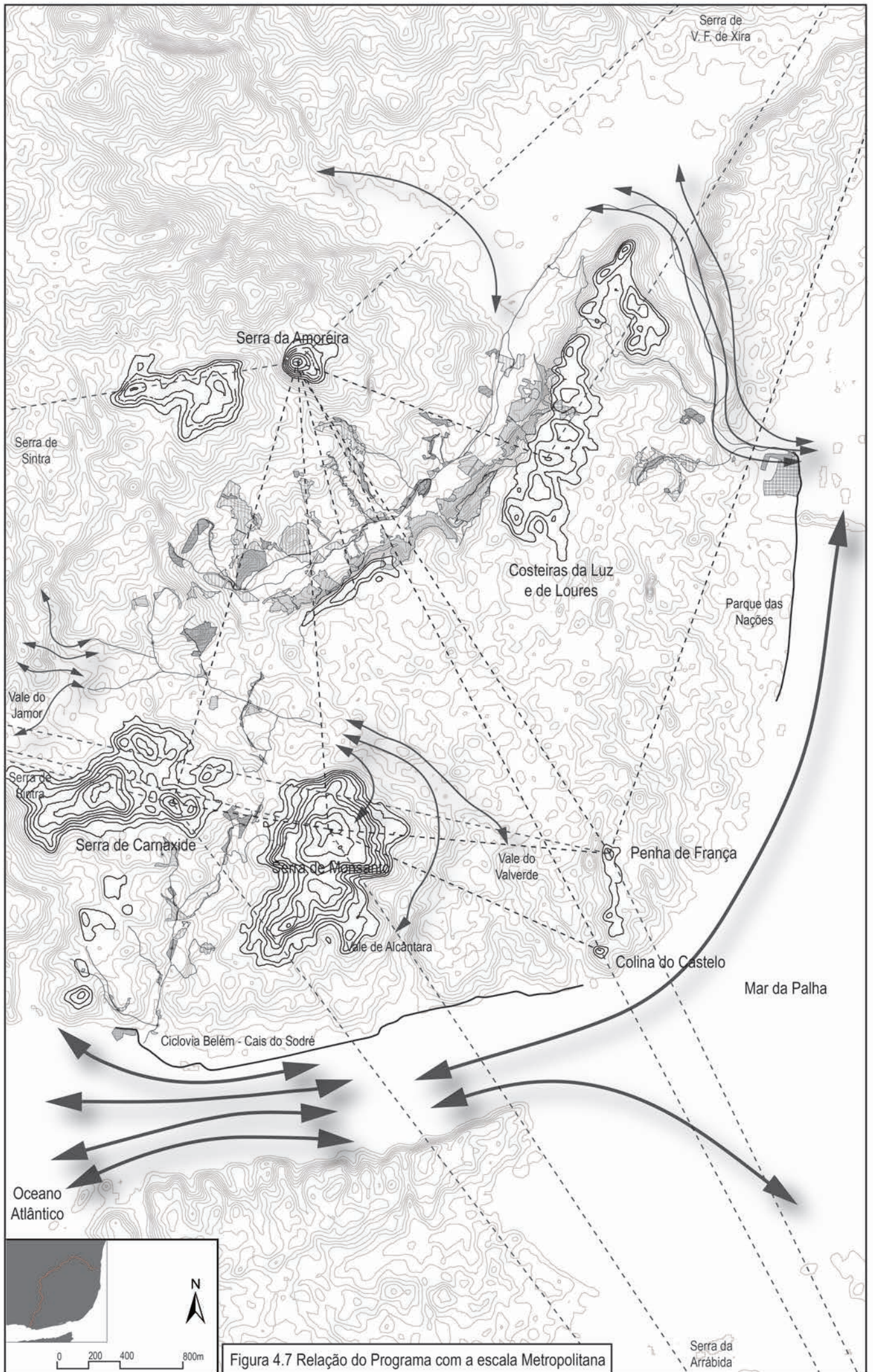


Figura 4.7 Relação do Programa com a escala Metropolitana

V. CONCLUSÃO

Conclui-se que a sociedade hipermoderna se estrutura segundo uma série de redes que se processam à escala local e global que asseguram a mobilidade acrescida às pessoas, aos bens e à informação. As estruturas urbanas radiocêntricas, baseadas em processos de crescimento contido sobre áreas de mobilidade restrita, tornaram-se desadequadas com a generalização desta mobilidade. Pode-se afirmar que a denominação de *Sociedade em Rede* está intrinsecamente ligada ao processo de infraestruturização da paisagem.

A metrópole globalizada, produto da hipermodernidade e da *Sociedade em Rede*, origina no território uma *urbanização extensiva*, forma espacial que a cidade encontrou, assente em meios tecnológicos, para se poder expandir por territórios que antes não eram urbanos. Deste modo a paisagem metropolitana pode ser encarada como uma forma espacial híbrida assente na diversidade e complementaridade urbano, rural e global: urbano, tendo como elemento motriz a cidade; rural visto que foi o espaço para o qual se expandiu; e global, por um lado porque se encontram nela formas espaciais como *back offices* ou grandes superfícies comerciais que têm a mesma lógica de implementação independentemente da geografia em causa e por outro pela concentração elevada de infraestruturas a qual origina e possibilita fluxos (pessoas, bens e informação) globais e locais bastante intensos e constantes. No entanto o processo de infraestruturização do território não apaga as diferenças entre as grandes metrópoles mundiais, visto que ao longo deste estudo se verificou que a AML é configurada por um sistema-paisagem e lógicas sociais específicas que, de uma maneira ou de outra, a tornaram única. No seu interior, aquilo a que se assiste hoje não é tanto uma uniformização da paisagem mas sim uma inclusão de diferentes paisagens numa mesma tipologia – a paisagem metropolitana.

A evolução da AML caracterizou-se pela formação de uma paisagem descontínua e fragmentada, espacial e socialmente. Ao contrário da escala urbana, onde se comprova uma maior continuidade e relação entre os espaços edificados e espaços não edificados, à escala metropolitana está-se perante uma contiguidade não articulada de espaços. A fragmentação espacial que daí resulta é causa da extrema diversificação das morfologias e tipologias dos tecidos urbanos e também da magnitude dos seus “intervalos” expectantes ou rústicos ou da defesa de espaços naturais, agrícolas, florestais e costeiros que resistiram às pressões circundantes e da inexistência (na maioria dos casos) de uma articulação entre eles. À escala metropolitana a contiguidade entre espaços mais recentes e espaços ancestrais que persistiram até ao presente ou entre espaços de diferentes tipologias e caracteres ao não ser complementada e integrada por estruturas que as relacionem entre si e que as contextualizem umas às outras deu origem a descontinuidades no território metropolitano de Lisboa.

Deste modo a relevância de percorrer a paisagem é fundamental para reflectir sobre as potencialidades de intervenção na mesma, através da recolha de informação pelo contacto pessoal. A observação de uma determinada paisagem possibilita ao indivíduo, primeiro uma ideia física da mesma, e depois, através das suas referências, a formulação de uma imagem. É preciso uma leitura e contacto *in situ* não só para reconhecer a diversidade de formas, de usos, de dinâmicas e suas qualidades e potenciais mas também para reconhecer o potencial do tempo – passado, presente e futuro.

No caso de estudo, o sistema-vale apresenta-se como o principal referenciador da paisagem e nesse sentido das dinâmicas naturais que a sustentam. E são as estruturas onde prevalece o espaço não edificado e que fazem parte desse sistema (Serra de Monsanto, Serra de Carnaxide, Costeiras da Luz e de Loures, Várzea de Loures) que servem como principais registos mentais da mesma.

Em relação à composição espacial sublinha-se que o interstício é o espaço mais comum e o que ocupa a segunda maior área (22,6%) logo a seguir ao Parque Florestal de Monsanto (33,8%), funcionando então como elemento dominante na aceção desta paisagem metropolitana. A descontinuidade gerada por estes espaços caracteriza a composição actual da AML, não funcionando como uma “arte combinatória” de espaços e de indivíduos. Mas embora os interstícios não aparentem ter nem uma estrutura nem uma função, são espaços com um potencial de reconversão capaz de dar origem a outros espaços e funções, apresentando assim uma flexibilidade elevada em relação a cenários futuros.

As zonas agrícolas e as costeiras identificadas representam em conjunto 14,9% da área quantificada, revelando a especificidade geomorfológica existente nesta paisagem. Importante também de referir é o facto de as hortas urbanas ocuparem uma área (4,6%) semelhante à dos espaços públicos consolidados (5,3%). Espaços como aeroportos, grandes superfícies comerciais, espaços de utilização periódica, interfaces de transportes ou parques de estacionamento vão sendo cada vez mais comuns na paisagem, e representam actualmente, 19% da área quantificada, fruto de um território cada vez mais acessível e cada vez mais “móvel”.

A diversidade de formas espaciais que se encontram nesta paisagem por si só não sugere uma não articulação das mesmas. Mas visto que o interstício (elemento causador de fragmentação) é o espaço mais frequente, que existem diferentes espaços de diferentes tempos e carácter (rural, urbano ou global) e que não foi possível identificar estruturas que as relacionassem e contextualizassem umas às outras pode-se afirmar que estamos perante uma fragmentação espacial.

Deste modo não só a CRIL mas a maioria das infraestruturas dos transportes, têm sido na sua maioria avaliadas exclusivamente tendo em conta critérios técnicos e por isso isentos da obrigação de funcionar esteticamente ou ecologicamente, separadas da paisagem envolvente, com uma forma determinada apenas pelos requisitos técnicos da sua engenharia, independentemente da sua localização.

Neste cenário, não só os interstícios (como espaços flexíveis a reconversão) mas todos os espaços não edificados (consolidados ou não consolidados), ganham especial importância, pois apresentam-se como espaços flexíveis e com disponibilidade para responder a cenários futuros do desenvolvimento da metrópole, tendo o potencial de conferir simultaneamente coesão, continuidade e diferenciação na paisagem.

A proposta de intervenção centrou-se num programa que englobou a diversidade de tecidos urbanos, espaços, usos e dinâmicas do caso de estudo, e que servisse de suporte e potenciase a continuidade na paisagem e de um tecido social complexo e diversificado. Procurou-se que o programa proposto estivesse concordante com os sistemas estruturantes desta paisagem resultando em três sub-programas (divididos por duas fases) – Vale da Ribeira de Algés, Vale do Rio da Costa (parte integrante do sistema húmido da Várzea de Loures) e Vale da Ribeira de Alcântara

– que potenciam não só uma relação e articulação à escala local mas também à escala metropolitana. Deste modo geram-se continuidades formais, assentes na diversidade, multiplicidade e especificidade do espaço não edificado, não só à escala local mas também regional.

O programa consiste em modificar, consolidar e revelar a paisagem através de uma gama de processos de intervenção enunciadores da sua condição específica, contribuindo assim para uma relação mais próxima, individual e colectiva, com a mesma e principalmente com o espaço público. Programar hoje a paisagem é entendê-la como objecto e sujeito ao mesmo tempo, ou seja como um produto e elemento motor da contínua antropização do território e dos processos sociais a que lhe estão subjacentes. Deve assumir-se como um híbrido, que seja flexível e integrador permitindo simultaneamente a manutenção dos sistemas e dinâmicas estruturantes do passado, presente e futuro, e que a configuração e utilização dos diferentes espaços possa variar com o tempo.

VI. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Bibliografia:

- ANGÉLIL, M. e KLINGMANN (1999). Hybrid morphologies: infrastructure, architecture, landscape. *Daidalos*, **73**: 16 – 25.
- ASCHER, F. (2012). *Novos Princípios do Urbanismo* (3ª ed.). Livros Horizonte, Lisboa
- ASCHER, F. (2005). *La société hypermoderne : Ces événements nous dépassent, feignons d'en être les organisateurs*. Editions de l'Aube, La Tour d'Aigues.
- AUGÉ, M. (2005). *Não Lugares – Introdução a uma Antropologia da Sobremodernidade*. Graus Editora, Lisboa
- AVILLEZ, F. (2009). *Diagnóstico Sectorial Agricultura e Florestas – PROTAML*
- BRITO, M. (2011). *Circunstância e oportunidade do Espaço em Aberto na cidade de Lisboa - Metodologia e processo do projecto em arquitectura paisagista*. Dissertação de Mestrado, Instituto Superior de Agronomia
- BROWN, D. e IZENOUR, S. e VENTURI, R. (2001). *Learning from Las Vegas*. MIT Press, Cambridge
- BURNS, C. (2007). On Site. Em: ALMY, D. (ed.), *Center 14 – On Landscape Urbanism*, Center for American Architecture and Design. Austin.
- CANIGGIA, G. e MAFFEI, G. (1995). *Tipologia de la edificación: Estructura del espacio antrópico*. Celeste Ediciones, Madrid.
- CASTELLS, M. (1989). *The Informational City: Information technology, economic restructuring and the urban-regional process*
- CASTELLS, M. (1996). *The Rise of the Network Society: Information Age Series Volume I* (2ª ed.). Blackwell Publishers, Oxford
- CERDÁ, I. (1992). Théorie Générale de l'Urbanisation. Em: RONCAYOLO, M. e PAQUOT, T. (dir), *Villes & Civilisation urbaine: XVIIIe – Xxe Siècle*, Larousse. Paris.
- CHAMPION, T. (2001). Urbanization, suburbanization, counterurbanization and reurbanization. Em: PADDISON, R. (ed.), *Handbook of Urban Studies*, Sage. Londres.
- CHARLES, S. e LIPOVETSKY, G. (2004). *Os Tempos Hipermodernos*. Editora Barcarolla, São Paulo
- CORAJOUR, M. (2004). La ville diffuse dans les traces du tissu rural. *Revue Urbanisme: Urbain/Rural*, **338**: 48 – 50.
- CORBOZ, A. (2004). El território como palimpsesto. Em: RAMOS, A. (ed.), *Lo Urbano en 20 Autores Contemporáneos*, Edicions UPC. Barcelona

- CORNER, J. (2006). Terra Fluxus. Em: WALDHEIM, C. (ed.), *The Landscape Urbanism Reader*, Princeton Architectural Press. Nova Iorque
- DESCARTES, R. (2003). *O Discurso do Método*. Publicações Europa – América, Mem Martins
- DOMINGUES, A. (2011). *A Vida no campo*. Dafne Editora, Porto
- EASTERLIN, K. (1999a). *Organization Space*. MIT Press, Cambridge
- EASTERLIN, K. (1999b). Interchange and container. *Perspecta*, **30**: 112 – 121.
- FISHMAN, R. (1987). *Bourgeois Utopias. The Rise and Fall of Suburbia*. Basic Books, Nova Iorque.
- FOUCAULT, M. (2006). *Death and the Labyrinth – the World of Daymond Russel*. Continuum, London.
- FRAMPTON, K. (2007). Toward an Urban Landscape. Em: ALMY, D. (ed.), *Center 14 – On Landscape Urbanism*, Center for American Architecture and Design. Austin.
- GARCIA, S. (2010). *Red Viária y Territorio en el “Vale do Ave”: La Red Viaria de Nivel Intermedio como Estructura del Paisaje Urbano en el NW Portugués*. Tesis Doctoral, Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de Barcelona
- GRAHAM, S. e MARVIN, S. (2001). *Splintering Urbanism – networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition*. Routledge, Oxon
- HOUGH, M. (2004). *Cities & Natural Process – A Basis for Sustainability*. Routledge, Oxon
- KANT, I. (2009). *A Paz Perpétua e Outros Opúsculos*. Edições 70, Lisboa
- KIRSCH, S. (1995). The incredible shrinking world? Technology and the production of space. *Environment and Planning D: Society and Space Journal*, **13**: 529 – 555.
- KOOLHAAS, R. (1998a). *Discussion 2*. Em: DAVIDSON, C. (ed.), *Anyhow*, MIT Press. Cambridge
- KOOLHAAS, R. (1998b). *Pearl river delta*. Em: DAVIDSON, C. (ed.), *Anyhow*, MIT Press. Cambridge
- KOOLHAAS, R. (2007). Whatever Happened to Urbanism?. Em: ALMY, D. (ed.), *Center 14 – On Landscape Urbanism*, Center for American Architecture and Design. Austin.
- LEONG, S. (2007). Readings of the Attenuated Landscape. Em: ALMY, D. (ed.), *Center 14 – On Landscape Urbanism*, Center for American Architecture and Design. Austin.
- LYNCH, K. (2008). *A Imagem da Cidade*. Edições 70, Lisboa
- MAGALHÃES, M. (coord.) (2007). *Estrutura Ecológica da Paisagem – Conceitos e Delimitação*. ISA Press, Lisboa
- MAGALHÃES, M. (2001). *Arquitetura Paisagista – Morfologia e Complexidade*. Editorial Estampa, Lisboa

- MAROT, S. (1999). The Reclaiming of Sites. Em: CORNER, J. (ed.), *Recovering landscape - Essays in contemporary landscape architecture*, Architectural Press. Nova Iorque.
- MATEUS, S. (2010). Uma modernidade-outra ou o hipermoderno. *Comunicação e Sociedade: Modernidade e Pós-Modernidade*, **18**: 133 – 145.
- MELO, V. (2008). *Máquinas na Paisagem*. Dafne Editora, Porto
- MITCHELL, W. (2003). *Me ++: The Cyborg Self and the Networked City*. MIT Press, Cambridge
- MORGADO, S. (2005). *Protagonismo de la Ausencia: Interpretación Urbanística de la Formación Metropolitana de Lisboa desde lo Desocupado*. Tese de Doctoramento, Escuela Técnica Superior de Barcelona, Barcelona
- MOSSOP, E. (2006). Landscapes of Infrastructure. Em: WALDHEIM, C. (ed.), *The Landscape Urbanism Reader*, Princeton Architectural Press. Nova Iorque.
- Movimentos pendulares e organização do território metropolitano: Área Metropolitana de Lisboa e Área Metropolitana do Porto 1991/2001* (2003). Instituto Nacional de Estatística, Lisboa
- NUNES, J. (2011). *Floretas de Cimento Aramado – Os Grandes Conjuntos Residenciais e a Constituição da Metrópole de Lisboa (1955 – 2005)*. Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa
- Orientações estratégicas para o sector ferroviário* (2006). Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, Lisboa
- PAWLEY, M. (1997). *Terminal Architecture*. Reaktion Books, Londres
- POLO, A. (1994). Order out of Chaos. *The Periphery*, **108**: 24 – 29.
- PORTAS, N. (2004). De una ciudad a outra: perspectivas periféricas. Em: RAMOS, A. (ed.), *Lo Urbano en 20 Autores Contemporáneos*, Edicions UPC. Barcelona.
- PROENÇA, R. (2006). *Guia de Portugal – Lisboa e Arredores*. 4ª Edição, Fundação Calouste Gulbenkian. Lisboa
- Recenseamentos Gerais da População 1920 – 2011*. Instituto Nacional de Estatística, Lisboa
- Relatório de Tráfego da rede nacional de autoestradas* (2009). Instituto de Infraestruturas Rodoviárias, Lisboa
- RIBEIRO, O. (1994). *Opúsculos Geográficos: Temas Urbanos*. Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa.
- ROWE, P. G. (1991). *Making a Middle Landscape*. MIT Press, Cambridge
- SALGUEIRO, T. B. (2001). *Lisboa, Periferia e Centralidades*. Celta Editora, Oeiras
- SANTANA, F. e SUCENA, E. (1994). *O Dicionário de Lisboa*. Carlos Quintas & Associados, Sacavém (confirmar)

- SECCHI, B. (2004). Ciudad moderna, ciudad contemporânea y sus futuros. Em: RAMOS, A. (ed.), *Lo Urbano en 20 Autores Contemporâneos*, Edicions UPC. Barcelona.
- SOARES, N. (2003). Habitação. Em: TENEDÓRIO, J. (dir.), *Atlas da Área Metropolitana de Lisboa*. AML, Lisboa
- SOLÀ-MORALES, M. (2004). Contra el modelo de metrópolis universal. Em: RAMOS, A. (ed.), *Lo Urbano en 20 Autores Contemporâneos*, Edicions UPC. Barcelona
- URRY, J. (1995). *Consuming Places*. Routledge, Londres.
- VIEGAS, I. e TOJAL, A. (2000). *Levantamento da Planta de Lisboa 1904 – 1911*. Câmara Municipal de Lisboa, Lisboa
- VIRILIO, P. (2008). *Open Sky*. Verso, Londres
- VIRILIO, P. (2005). *The Information Bomb*. Verso, Londres
- WALL, A. (1999). Programming the Urban Surface. Em: CORNER, J. (ed.), *Recovering landscape - Essays in contemporary landscape architecture*, Architectural Press. Nova Iorque.
- ZÊZERE, J. (2010). *Diagnóstico Sectorial Riscos e Protecção Civil – PROTAML*

Cartografia:

- Carta Geológica de Lisboa*, 1940: Instituto de Ciência Tropical
- Carta Militar de Portugal*, de 1937. Folha 403, Escala 1:25 000. Instituto Geográfico do Exército
- Carta Militar de Portugal*, de 1962. Folha 403, Escala 1:25 000. Instituto Geográfico do Exército
- Carta Militar de Portugal*, de 2009. Folha 403, Escala 1:25 000. Instituto Geográfico do Exército
- Carta Militar de Portugal*, de 1940. Folha 416, Escala 1:25 000. Instituto Geográfico do Exército
- Carta Militar de Portugal*, de 1962. Folha 416, Escala 1:25 000. Instituto Geográfico do Exército
- Carta Militar de Portugal*, de 1992. Folha 416, Escala 1:25 000. Instituto Geográfico do Exército
- Carta Militar de Portugal*, de 2008. Folha 416, Escala 1:25 000. Instituto Geográfico do Exército
- Carta Militar de Portugal*, de 1938. Folha 417, Escala 1:25 000. Instituto Geográfico do Exército
- Carta Militar de Portugal*, de 1947. Folha 417, Escala 1:25 000. Instituto Geográfico do Exército
- Carta Militar de Portugal*, de 1965. Folha 417, Escala 1:25 000. Instituto Geográfico do Exército
- Carta Militar de Portugal*, de 1993. Folha 417, Escala 1:25 000. Instituto Geográfico do Exército

Carta Militar de Portugal, de 2009. Folha 417, Escala 1:25 000. Instituto Geográfico do Exército

Carta Militar de Portugal, de 1935. Folha 430, Escala 1:25 000. Instituto Geográfico do Exército

Carta Militar de Portugal, de 1970. Folha 430, Escala 1:25 000. Instituto Geográfico do Exército

Carta Militar de Portugal, de 1992. Folha 430, Escala 1:25 000. Instituto Geográfico do Exército

Carta Militar de Portugal, de 2009. Folha 430, Escala 1:25 000. Instituto Geográfico do Exército

Carta Militar de Portugal, de 1928. Folha 431, Escala 1:25 000. Instituto Geográfico do Exército

Carta Militar de Portugal, de 1938. Folha 431, Escala 1:25 000. Instituto Geográfico do Exército

Carta Militar de Portugal, de 1951. Folha 431, Escala 1:25 000. Instituto Geográfico do Exército

Carta Militar de Portugal, de 1971. Folha 431, Escala 1:25 000. Instituto Geográfico do Exército

Carta Militar de Portugal, de 1993. Folha 431, Escala 1:25 000. Instituto Geográfico do Exército

Carta Militar de Portugal, de 2009. Folha 431, Escala 1:25 000. Instituto Geográfico do Exército

Sitografia:

<http://camb.cm-oeiras.pt/default.aspx?pg=d98939e7-2f58-4a4f-a007-cd5dc48866ea>, acedido em 16 de Março de 2013

http://www.monumentos.pt/Site/APP_PagesUser/SIPA.aspx?id=29767, acedido em 16 de Março de 2013

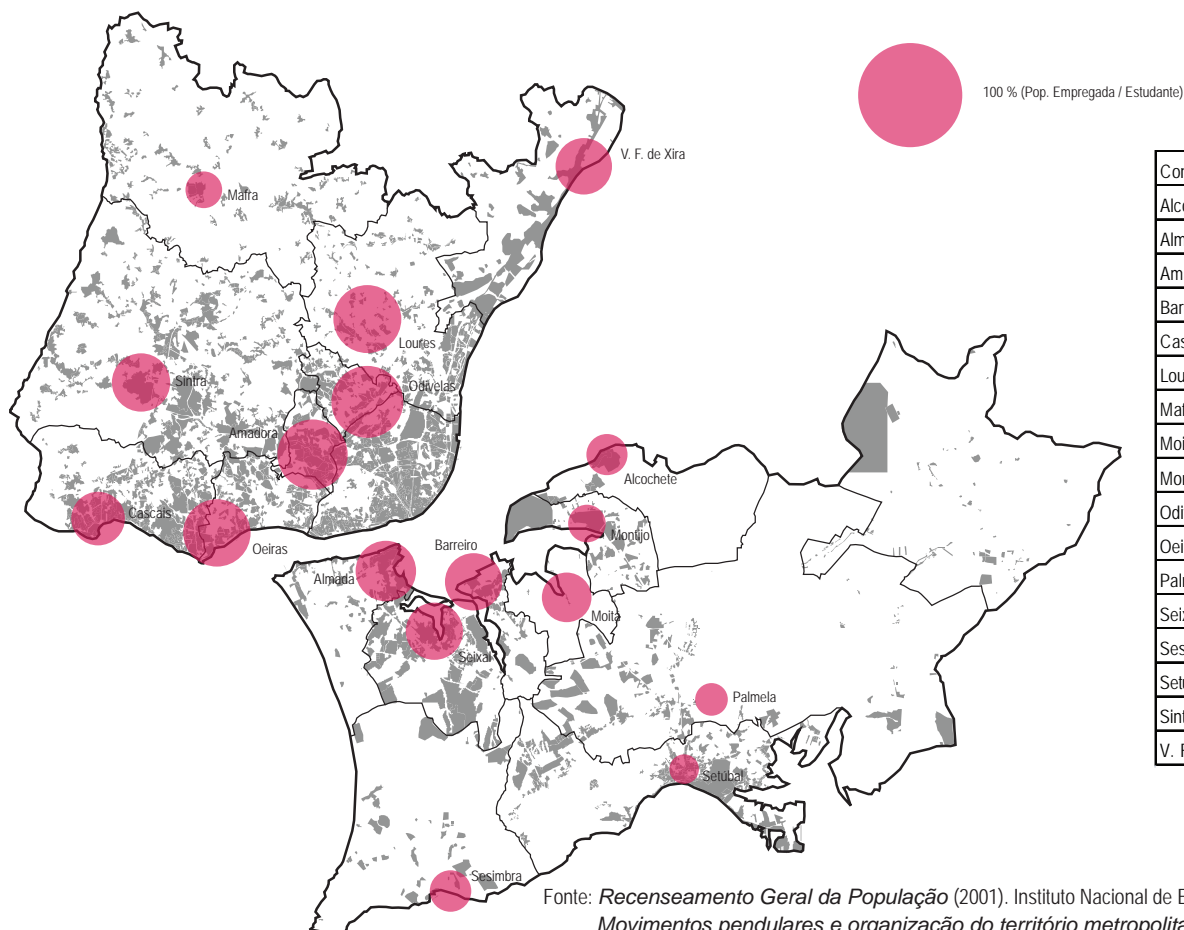
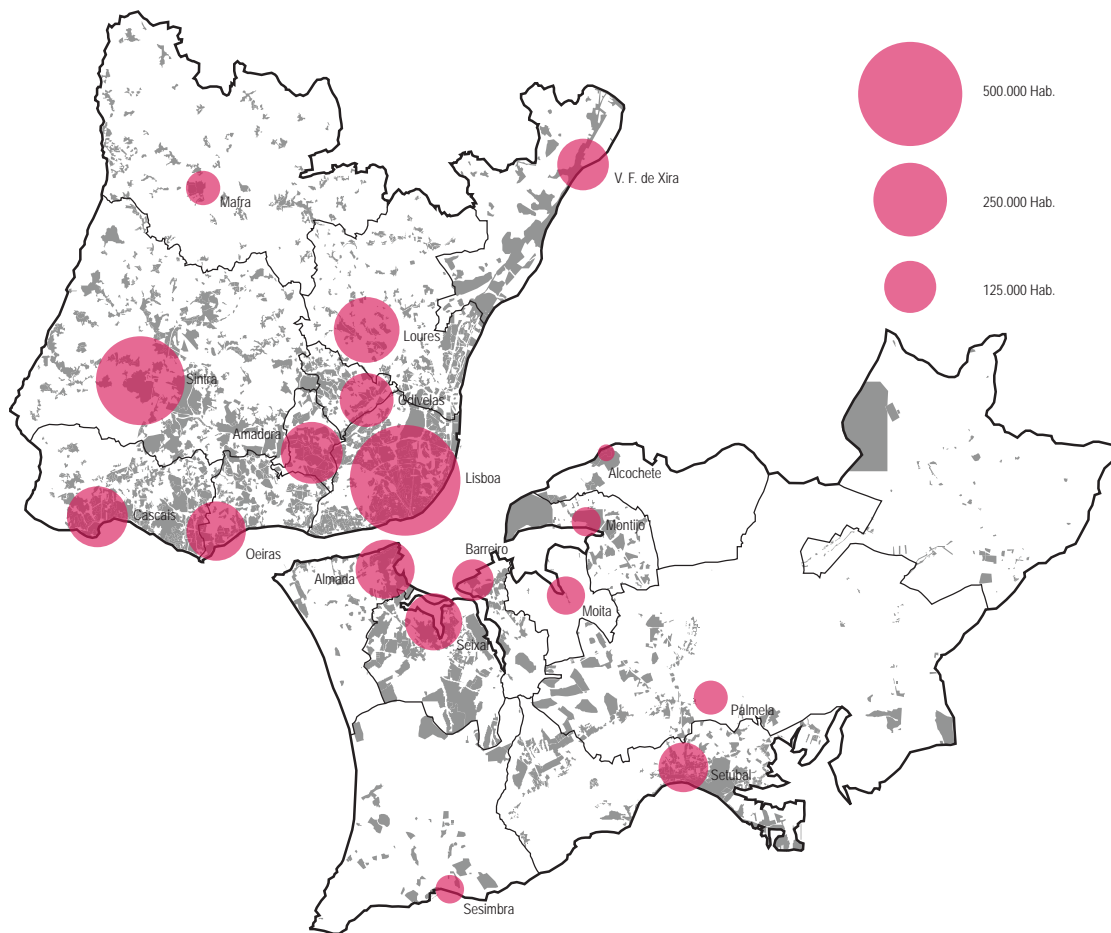
<http://jornal.quercus.pt/scid/subquercus/defaultarticleViewOne.asp?categorySiteID=376&articleSiteID=1083>, acedido em 16 de Março de 2013

<http://revelarlx.cm-lisboa.pt/gca/?id=687>, acedido em 16 de Março de 2013

VII. ANEXOS

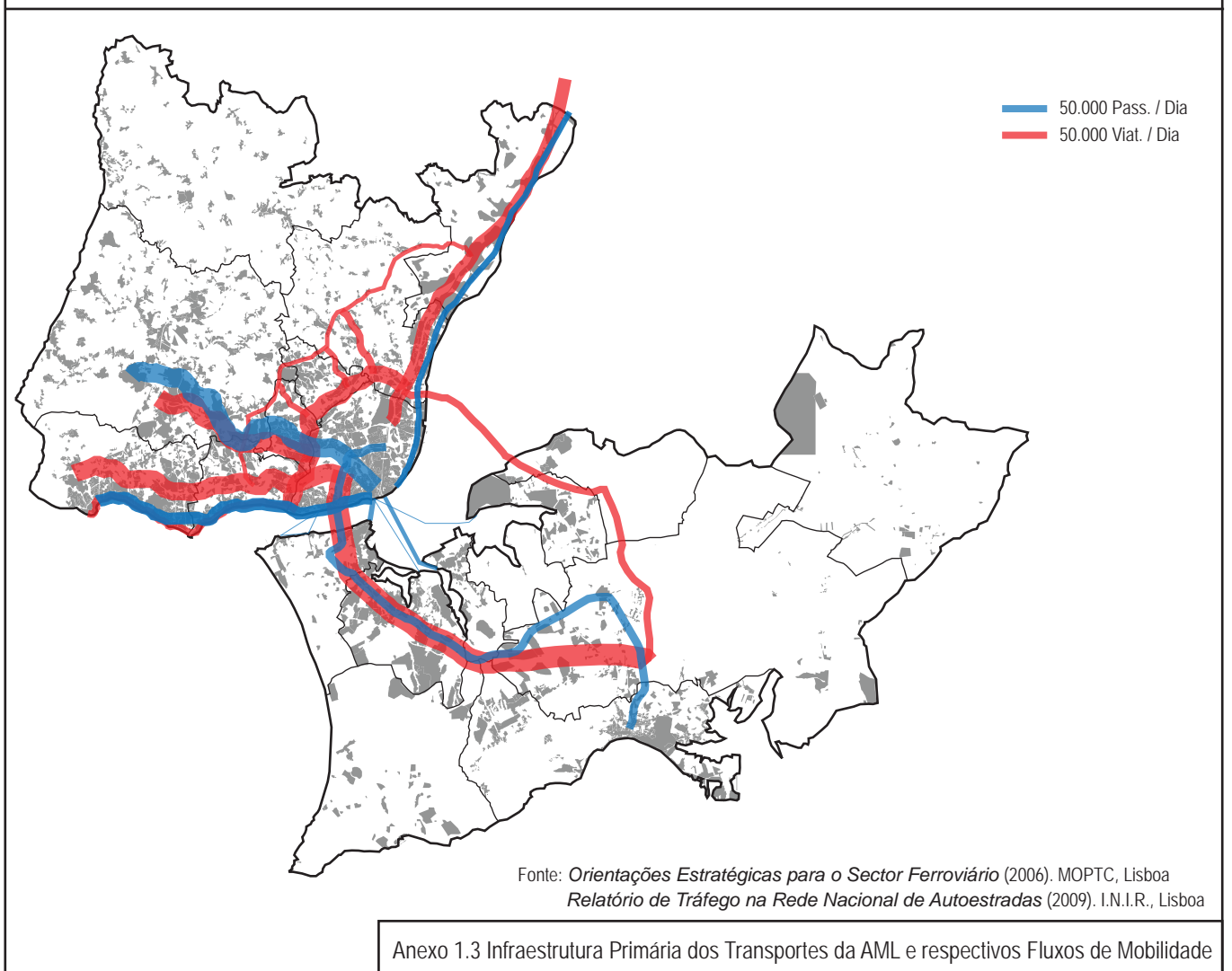
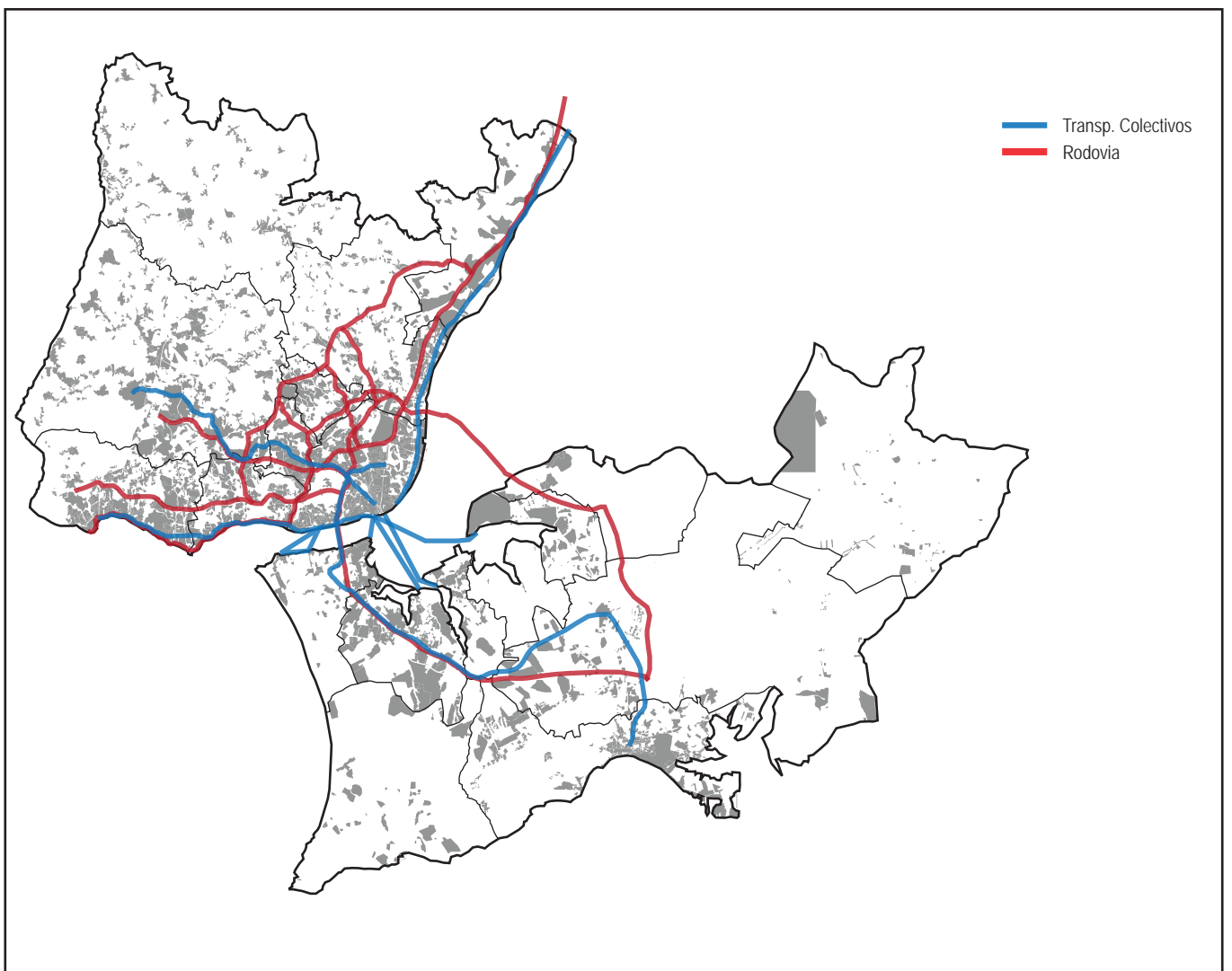
Anexo 1. Demografia e Infraestrutura da AML.

- 1.1 Relação entre a evolução das taxas demográficas dos concelhos da ÁML e a cronologia da infraestrutura**
- 1.2 Levantamento populacional dos concelhos da AML e movimentos pendulares para o concelho de Lisboa**
- 1.3 Infraestrutura primária dos transportes da AML e respectivos fluxos de mobilidade**



Concelhos	%
Alcochete	16
Almada	34
Amadora	45
Barreiro	30
Cascais	27
Loures	43
Mafra	12
Moita	23
Montijo	13
Odivelas	48
Oeiras	42
Palmela	10
Seixal	30
Sesimbra	16
Setúbal	8
Sintra	31
V. F. de Xira	29

Fonte: *Recenseamento Geral da População* (2001). Instituto Nacional de Estatística, Lisboa
Movimentos pendulares e organização do território metropolitano: Área Metropolitana de Lisboa e Área Metropolitana do Porto 1991/2001 (2003). Instituto Nacional de Estatística, Lisboa

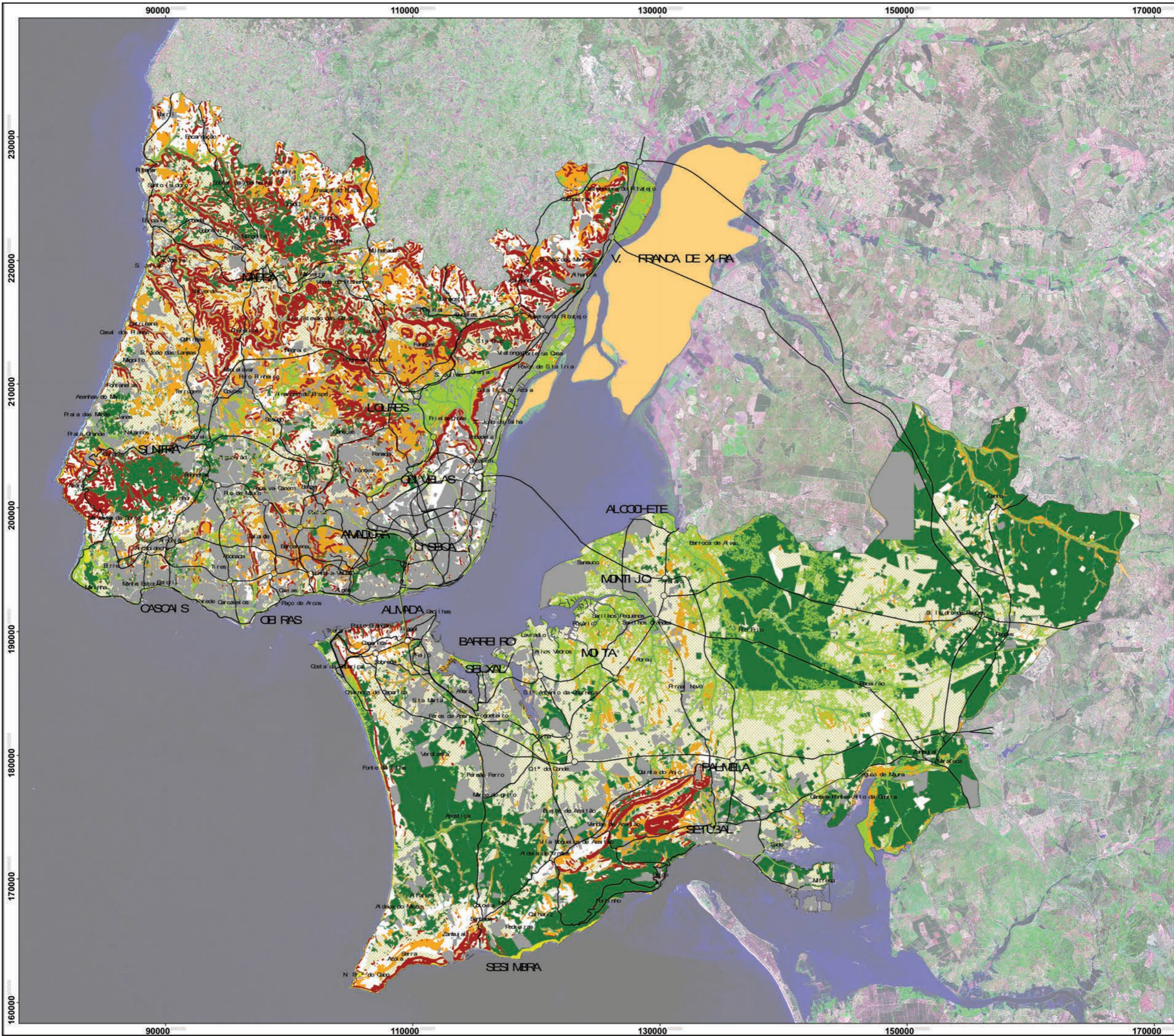


Anexo 2. Estrutura Ecológica.

2.1 Estrutura Ecológica da AML

2.2 Carta Geológica

2.3 Carta de Exposições



Estrutura Ecológica Regional

Área Metropolitana de Lisboa

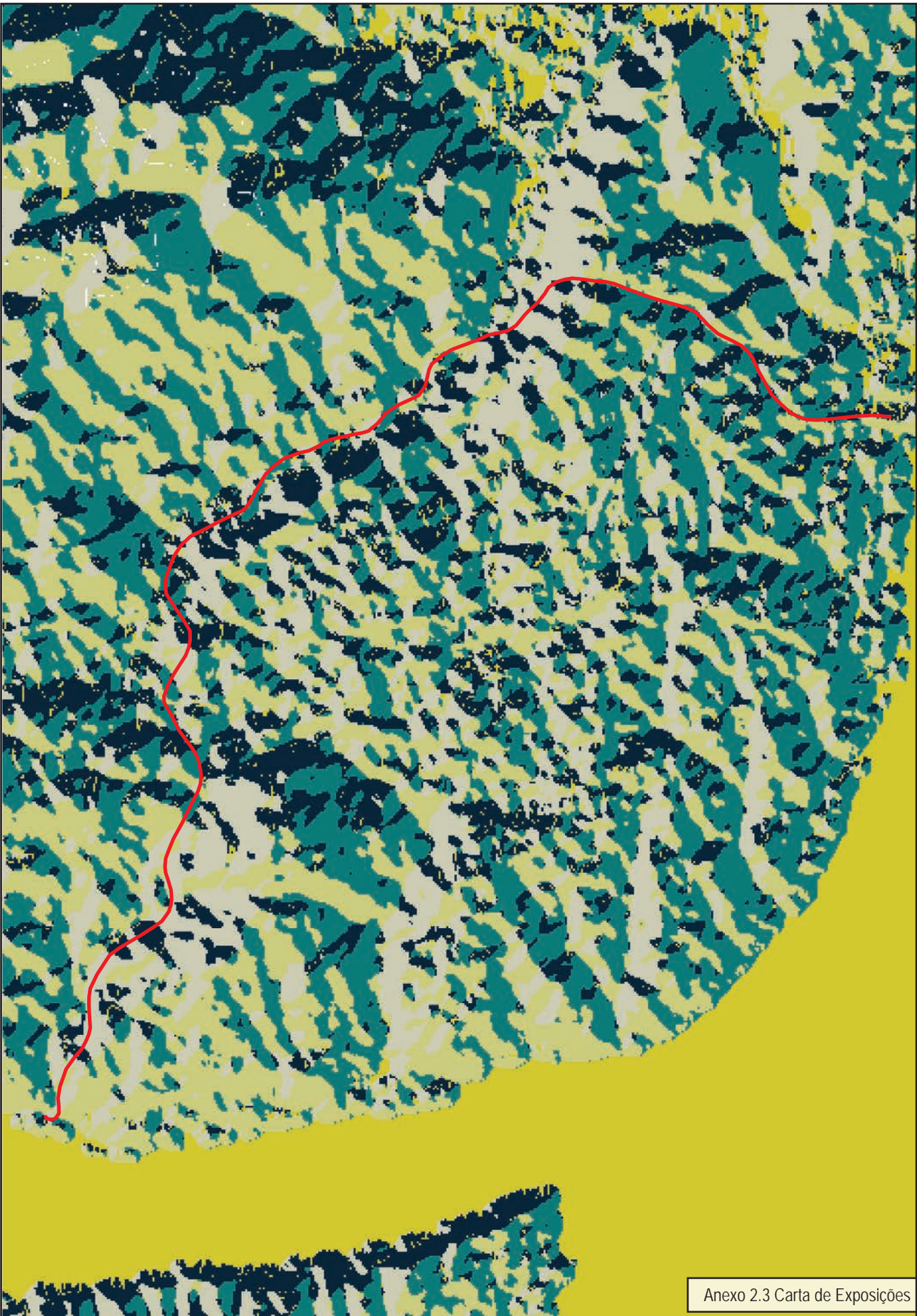
Legenda

- Estrutura Viária
- Área Urbana
- Linhas de Água
- Sistema Húmido
- Área Florestal
- Infiltração Máxima
- Áreas Declivosas
- Outros Solos de EVE
- RAN
- Sistema Costeiro
- Limites

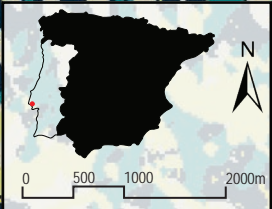
Lisboa_Hayford_Gauss_IGeoE
 Projection: Transverse_Mercator
 False_Easting: 200000,000000
 False_Northing: 300000,000000
 Central_Meridian: -8,131906
 Scale_Factor: 1,000000
 Latitude_Of_Origin: 39,666667
 Linear Unit: Meter

GCS_Datum_Lisboa_Hayford
 Datum: D_Datum_Lisboa_Hayford









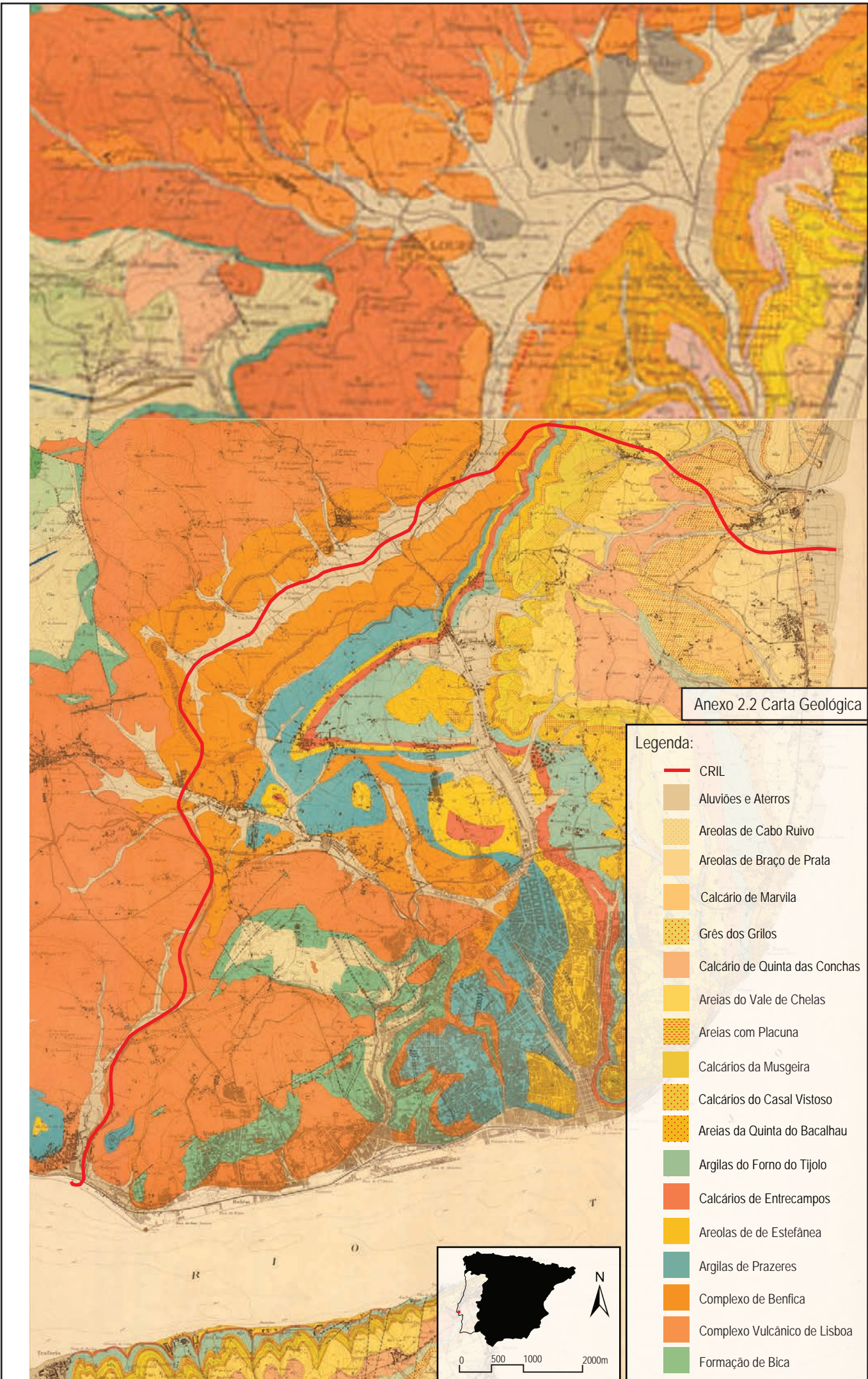


Anexo 2.3 Carta de Exposições



Legenda:

	Exposição Solar Total		Exposição Solar a Sul
	Exposição Solar a Norte		Exposição Solar a Oeste
	Exposição Solar a Este		CRIL



Anexo 3. Simulações do Programa.

Simulação 1 - Complexificação Programática Parque Professor Francisco Caldeira Cabral

Simulação 2 - Corredor Portas de Benfica

Simulação 3 - Corredor e Reconversão Espacial Vale do Rio da Costa

Simulação 4 - Complexificação Programática Jardim dos Poetas de Abril

Simulação 5 - Reconversão Espacial Interstício Bairro do Grilo

Simulação 6 - RVMP Alto da Mama Sul

Simulação 7 - Corredor Damaia/Bairro de Santa Cruz



Simulação 1 - Complexificação Programática Parque Professor Francisco Caldeira Cabral



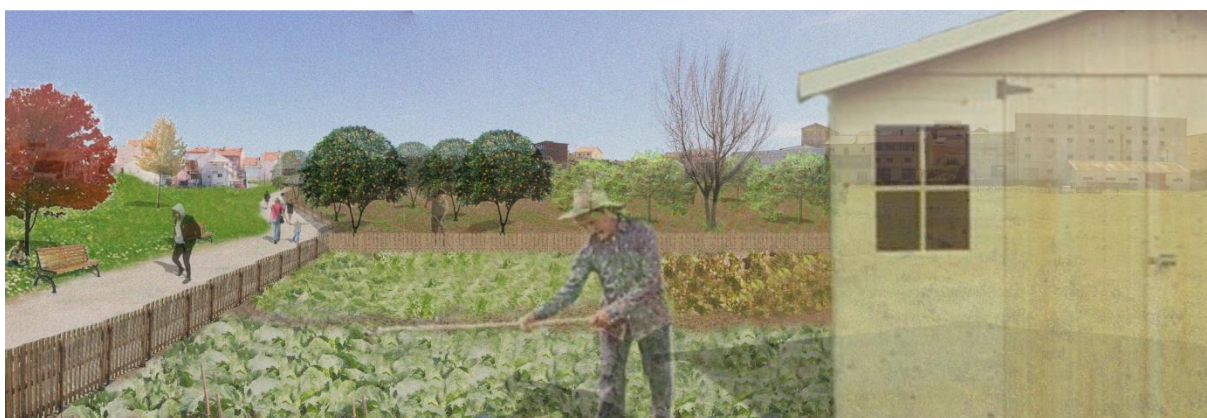
Simulação 2 - Corredor Portas de Benfica



Simulação 3 - Corredor e Reversão Espacial Vale do Rio da Costa



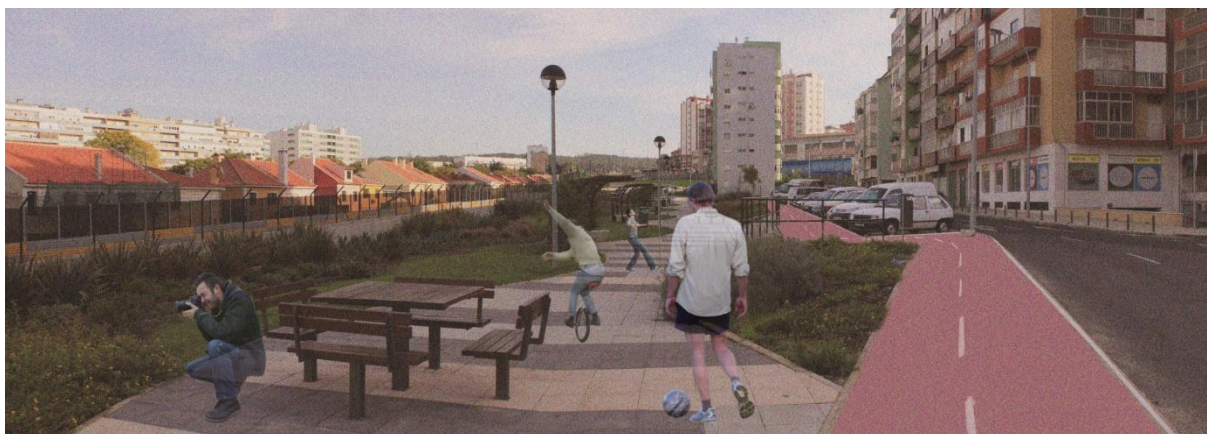
Simulação 4 - Complexificação Programática Jardim dos Poetas de Abril



Simulação 5 - Reconversão Espacial Interstício Bairro do Grilo



Simulação 6 - RVMP Alto da Mama Sul



Simulação 7 - Corredor Damaia/Bairro de Santa Cruz