

Lisboa e a Área Metropolitana.
Urbanismo Português no
pós-guerra (1938-1998)

Lisbon and its Metropolitan Area.
Portuguese urbanism in the
post-war period (1938-1998)

Urbanização da Portela
Portela Urbanization

OPTIMISTIC SUBURBIA?

THE STUDENTS' PERSPECTIVE 2

Ana Vaz Milheiro

COORDENAÇÃO

Filipa Fiúza
João Cardim

EDITORES

Bruno Macedo Ferreira



8

9

1

2

6

3

5

4

7

10

4	Optimistic Suburbia? The Students' Perspective 2 Ana Vaz Milheiro / Investigadora Responsável do projecto "Habitações para o maior número: Lisboa, Luanda, Macau"
9	1 URBANIZAÇÃO DA PORTELA Bruno Macedo Ferreira / Doutoramento em Arquitectura dos Territórios Metropolitanos Contemporâneos, ISCTE-IUL
	HISTÓRIA DA CIDADE PORTUGUESA (2015/2016) Mestrado Integrado em Arquitectura, ISCTE-IUL. Bairros construídos na envolvente da Urbanização da Portela
31	2 MOSCAVIDE
39	3 ENCARNAÇÃO
49	4 OLIVAIS NORTE
59	5 OLIVAIS SUL
69	6 QUINTA DO MORGADO
77	Entrevista ao arquiteto Alberto Reaes Pinto
81	7 PARQUE DAS NAÇÕES
	HISTÓRIA DA CIDADE PORTUGUESA (2015/2016) Mestrado Integrado em Arquitectura, ISCTE-IUL. Planos de Urbanização do arquitecto Fernando Silva)
93	Fernando Silva. Biografia Biography
95	8 URBANIZAÇÃO DA QUINTA DO MARQUÊS
103	9 URBANIZAÇÃO DO ALTO DA BARRA
113	10 URBANIZAÇÃO DA QUINTA DA LUZ
	PROJECTO FINAL DE ARQUITECTURA (2014/2015) Mestrado Integrado em Arquitectura, ISCTE-IUL)
125	O Espaço Filmado ou O Bairro das Fontainhas nos Filmes de Pedro Costa
133	Uma outra periferia - Leça da Palmeira. Entre o mar, o rural e a fabrica
139	Lugares Comuns, Lugares Esquecidos
144	Bibliografia

ANA VAZ MILHEIRO

Head Researcher of the project “Homes for the biggest number: Lisbon, Luanda, Macao”

Optimistic Suburbia? The Students’ Perspective 2

“Lisbon and its Metropolitan Area. Portuguese urbanism in the post-war period (1938-1998). **Portela Urbanization: Optimistic Suburbia? The Students’ Perspective 2**” continues the pedagogical experience initiated in the 2014/2015 academic year, in the Curricular Unit (UC) of History of the Portuguese City of the Integrated Master of Architecture (MIA) of ISCTE-IUL, which was published in a book dedicated to “Luanda, Lisbon, Macao”. This year, the option was to proceed with the researches conducted on the Lisbon Metropolitan Area (AML), in the following of the research project “Homes for the biggest number: Lisbon, Luanda, Macao” (PTDC/ATP-AQI/3707/2012), supported by the Foundation for Science and Technology (FCT), and concluded in the end of 2015. The work presented now is part of the thematic line “**Ways of Living, Society and Architectural Culture**”, coordinated by myself and by Professor Sandra Marques Pereira, within the Research Centre DINÂMIA’CET of ISCTE-IUL.

Using the **Portela Urbanization, designed by architect Fernando Silva**, as a pretext to understand the transformations that occurred in the territory north of Lisbon, the different urban layouts that encircle the neighbourhood are analysed from a historical and morphological point of view, in brief texts written by the students. As a starting point, it is argued that the production of “new” housing is fundamental in the foundation of the “new” periphery. Large-scale residential estates, though to respond to mass-housing needs, are built from the 1950s onwards, with the purpose to overcome the deficiencies verified in the public and private supply, evident since the interwar period. Different social classes – between underprivileged populations, the working class, public servants of the Estado Novo, emerging middle-classes, strengthened before and after the period of introduction of the democratic regime... – meet as residents of these peripheral areas. It is intended to identify the city sectors that constitute these areas and that were outlined since the end of the 19th century, with the growing installation, in the region, of industry and new communication lines (roads and railways), a phenomenon which is reflected in the gradual loss of the rural characteristics that configured the region until then.

The case studies include examples until the advent of the 21st century, in a first attempt to organize, also in a chronological order, the different urbanistic thoughts, residential typologies, and production methods associated to the new civil construction industries. A special focus is given to the city design operations carried out after the second world war. In addition to the *vilas operárias* (working class housing) that are in the birth of the first transformations, and to the quadrilateral design that, in those places, is strengthened in the post-war period, exposing the pragmatic nature of the first layouts (almost always the result of private initiatives), examples influenced by the reforming principles of the Garden City are

ANA VAZ MILHEIRO

Investigadora Responsável do projecto “Habitações para o maior número: Lisboa, Luanda, Macau”

Optimistic Suburbia? The Students’ Perspective 2

“Lisboa e a Área Metropolitana. Urbanismo Português no pós-guerra (1938-1998). **Urbanização da Portela: Optimistic Suburbia? The Students’ Perspective 2**” prossegue com a experiência pedagógica iniciada no ano lectivo de 2014/2015, na Unidade Curricular de História da Cidade Portuguesa do Mestrado Integrado em Arquitectura (MIA) do ISCTE-IUL, publicada em volume dedicado a “Luanda, Lisboa, Macau”. Este ano, a opção foi dar continuidade às investigações conduzidas sobre a Área Metropolitana de Lisboa (AML), a partir do projecto de investigação “Habitações para o Maior Número: Lisboa, Luanda, Macau” (PTDC/ATP-AQI/3707/2012), apoiado pela Fundação para a Ciência e a Tecnologia, e concluído no final de Dezembro de 2015. O trabalho agora apresentado insere-se na linha temática “**Modos de Habitar, Sociedade e Cultura Arquitectónica**”, coordenada por mim e pela Prof. Sandra Marques Pereira, no âmbito do Centro de Investigação DINÂMIA’CET do ISCTE-IUL.

Elegendo a **Urbanização da Portela do arquitecto Fernando Silva** como pretext to understand the transformations operated on the territory to the north of the city of Lisbon, the different urban fabrics that surround the neighbourhood are analysed historically and morphologically in brief syntheses realized by the students. It is considered, as an argument of arrangement, that the production of “new” housing is determinant in the foundation of the “new” periphery. Large-scale residential estates, designed for mass housing, begin to be realized from the 1950s with the objective of overcoming the deficiencies verified in the public and private offer, manifested since the period between wars. Different social classes – between populations more disadvantaged, the working class, public servants of the Estado Novo, emerging middle classes, strengthened before and after the period of installation of the democratic regime... –, cross as inhabitants of these peripheral areas. It is intended to identify the urban fabrics that compose and that begin to be delineated from the end of the 19th century, with the growing installation, in the region, of industry and of new communication lines (roads and railways), a phenomenon which is reflected in the gradual loss of the rural characteristics that configured the region until then.

Os casos de estudo incluem exemplos até ao advento do século XXI, numa primeira tentativa de sistematizar, também de forma cronológica, os diferentes pensamentos urbanísticos, tipologias residenciais, e modos produtivos associados às novas indústrias de construção civil. Dá-se especial enfoque aos desenhos de cidade materializados a partir da segunda guerra mundial. Para lá das vilas operárias que estão na génese das primeiras metamorfoses, e da malha quadrilátera que, nesses lugares, se fortalece no pós-guerra, expondo o carácter pragmático dos primeiros traçados (quase sempre resultado de iniciativas privadas), apresentam-se exemplos influenciados pelos princípios reformadores da Cidade

also presented, although they usually represent a simplification in the attempt to reproduce the urbanistic thought of Ebenezer Howard. Here, the public power takes the lead of the city's expansion, controlling its main agents. Further built examples reflect, with adaptations to the national reality, the principles of the Athens Charter, debated in the IV Congrès International d'Architecture Moderne (CIAM), in 1933, publicized by Le Corbusier, and that the Portuguese will know through the initial translations made by Nuno Teotónio Pereira and Costa Martins, in the magazine "Técnica" (1943), and later through the complete reproduction of the document in the magazine "Arquitectura", in the version of Francisco Castro Rodrigues (and of his wife, Maria de Lurdes, 1948-1949). The urbanism of Anglo-Saxon inspiration is announced with plans that consolidate the renewing efforts of the New Towns movement, which advises the inclusion of civic centres as aggregating poles and which predicts new directions in the built form of the city. The movement integrates, among other urban planners, Sir Patrick Abercrombie, president of the III World Congress of the International Union of Architects (UIA), held in Lisbon in 1953. Private promotion resumes its role as the motor of the construction of the periphery. The city of traditional inspiration, supported by blocks and squares, returns in the end of the 20th century. The modern conceptions, which had clearly favoured two building typologies in the configuration of the "new city" - the slab block and the point block -, are abandoned. However, these still remain as a mark of this frontier urban landscape.

In **History of the Portuguese City**, 40 students distributed in nine work groups did research, described and reflected upon the neighbourhoods around the Portela Urbanization (Preliminary Plan in 1964; Urbanization Plan in 1969): Moscovide (1850-1988), Encarnação (1938-1958), Olivais Norte (1957-1968), Olivais Sul (initiated in 1959), Quinta do Morgado (1969-1970) and Parque das Nações (initiated in 1993). The goal was to approach that territory, of which the Portela Urbanization is a paradigmatic example, through the study of what existed "before" and of what was achieved "later". The analyses go from the urban space to the building, and from this to the residential dwelling. Three Urbanization Plans in which Fernando Silva participated are also included, with the purpose to deepen the knowledge on the architect: the urbanizations of Quinta do Marquês (1961-1975), Alto da Barra (Preliminary Plan in 1962, Urbanization Plan in 1964), and Quinta da Luz (Urbanization Plan in 1972, with intervention by Fernando Silva from 1975 onwards). As an introduction to research practices, the second edition of the conference cycle "History of the City of Portuguese Influence" was held, with the presence of the professors and researchers André Teixeira, Raquel Henriques da Silva, Michel Toussaint and José António Bandeirinha. The theme of the northern Lisbon Metropolitan Area (AML), the region par excellence of the projects under study, was introduced by Bruno Macedo Ferreira.

The contents of this book also feature other contributions, namely from students of the PhD Program in Architecture of Contemporary Metropolitan Territories (DATMC). In this context, Bruno Macedo Ferreira writes the text that anchors the entire volume, reflecting upon the Portela Urbanization, which provides the research theme for the MIA students. The chapter disclosures part of his ongoing research for his PhD thesis. The edition and revision of the descriptions written within the UC of History of the Portuguese City, as well as the selection of graphic material and images, was made by Filipa Fiúza and João Cardim. The book is completed with summarised versions of the theoretical part of three Architecture Final Projects (PFA) of MIA students, who defended their work in November 2015, under my tutoring. André Martins, Inês Cayolla and João Louro also discuss peripheral urban geographies, from a cinematic point of view, more focused on the discipline of urbanism, or on the function of road and railway infrastructures. The intended result is to demonstrate that **Optimistic Suburbia? The Students' Perspective 2** supports a diversified and multiple research field on the city and its historical and contemporary production.

Jardim, normalmente objecto de simplificações, mas que desejam reproduzir o pensamento urbanístico de Ebenezer Howard. O poder público começa aqui a liderar a produção da cidade, controlando os seus principais agentes. Prossegue-se com ensaios construídos que reflectem, com adaptações à realidade nacional, os conteúdos da Carta de Atenas, debatida no IV Congrès International d'Architecture Moderne (CIAM), em 1933, divulgados por Le Corbusier, que os portugueses conhecem das traduções iniciais de Nuno Teotónio Pereira e de Costa Martins, na revista "Técnica" (1943), e mais tarde através da reprodução completa do documento na revista "Arquitectura", na versão de Francisco Castro Rodrigues (e de sua mulher, Maria de Lurdes, 1948-1949). O urbanismo de raiz anglo-saxónica é anunciado com planos que consolidam os esforços renovadores do movimento das New Towns, que aconselha a inclusão de centros cívicos como pólos agregadores e vaticina novas direcções na forma construída da cidade. O movimento integra, entre outros urbanistas, sir Patrick Abercrombie, presidente do III Congresso da União Internacional de Arquitectos (UIA) que se realiza em Lisboa em 1953. Retoma-se a promoção privada como motor das intervenções na periferia. A cidade de inspiração tradicional, levantada com quarteirões e praças, regressa já no final de Novecentos. Assiste-se então ao abandono das concepções modernas que tinham apostado claramente em duas tipologias de edifícios na configuração da "cidade nova": o bloco e a torre. Estes permanecem contudo como marca desta paisagem urbana de fronteira.

Em **História da Cidade Portuguesa**, 40 alunos distribuídos por nove grupos de trabalho, investigam, descrevem e reflectem sobre os bairros que envolvem a Urbanização da Portela (Anteplano de 1964; Plano de Urbanização de 1969): Moscovide (1850-1988), Encarnação (1938-1958), Olivais Norte (1957-1968), Olivais Sul (arranque em 1959), Quinta do Morgado (1969-1970) e Parque das Nações (arranque em 1993). Procuram assim aproximar-se desse território que a Urbanização da Portela significa através da ponderação do que está "antes" e do que é realizado "depois". As análises partem do espaço urbano para o edifício, e deste para a célula residencial. Acrescentam-se ainda três Planos de Urbanização com intervenção do arquitecto Fernando Silva, com o objectivo de aprofundar o conhecimento sobre o arquitecto: as urbanizações da Quinta do Marquês (1961-1975), do Alto da Barra (Anteplano de 1962; Plano de Urbanização de 1964), e da Quinta da Luz (Plano de Urbanização de 1972; com intervenção de Fernando Silva a partir de 1975). Como introdução às práticas de investigação tinha-se realizado, durante o semestre, a segunda edição do ciclo "História da Cidade de Influência Portuguesa", com os professores e investigadores André Teixeira, Raquel Henriques da Silva, Michel Toussaint e José António Bandeirinha. Bruno Macedo Ferreira introduzira o tema da AML norte, território por excelência dos trabalhos desenvolvidos.

Os conteúdos deste volume reúnem igualmente outros contributos, caso dos alunos do curso de Doutoramento em Arquitectura dos Territórios Metropolitanos Contemporâneos (DATMC). Neste âmbito, Bruno Macedo Ferreira escreve o texto que ancora todo o volume, reflectindo sobre a Urbanização da Portela que dá o tema à investigação dos alunos do MIA. O capítulo expõe parte da sua investigação em curso para a tese de doutoramento. À Filipa Fiúza e ao João Cardim cabe o trabalho de edição e revisão das descrições elaboradas no domínio da UC de História da Cidade Portuguesa, assim como a selecção de material gráfico e de imagens. Termina-se o livro com resumos da vertente teórica de três Trabalhos Finais de Arquitectura (PFA), de alunos do MIA, que defenderam provas em Novembro de 2015, sob minha orientação. André Martins, Inês Cayolla e João Louro inquiram igualmente geografias urbanas periféricas, umas mais cinéfilas, outras mais concentradas na disciplina do urbanismo, outras ainda incidindo sobre a função das infraestruturas viárias e ferroviárias. Espera-se assim testemunhar que **Optimistic Suburbia? The Students' Perspective 2** suporta um campo de investigação diversificado e múltiplo sobre a cidade e a sua produção histórica e contemporânea.

The modern legacy and the architecture of architect Fernando Silva

In the mid-1960s, the Lisbon Metropolitan Area (AML) was clearly a territory going through a heavy transformation process that urgently claimed for a new urbanistic-architectural methodology able to answer effectively to the new demands imposed both by the real estate promoters and by the populations. The architects, generally unknown in the architectural scene, responded to this question, not so much as with a stylistic solution, but with an urban perspective – a vision that, in addition to solving the housing shortage problem, contained an ideological component that goes back to the initial ideals of the Modern Movement. For these authors, the need to deliver a “new architecture” that was rational, pragmatic, clean, “social” and functional, was clear.

One of the more developed formulations of that new rational and progressive urbanism was the Athens Charter – the doctrinal document of CIAM. Under its basic principles was the heritage of the communitarian and social ideals of the garden city as a reaction to the industrial city. A new architectural conception, capable of order and answer to the new demands of a new man, is proposed – a rational response beyond any subjectivity. The idea of modernity and of the new progressive urbanism was rooted in a “new spirit”, a standard man and standard desires. An idea of perfect space was being formulated, where man could find his needs fulfilled and was in complete harmony with the environment, with nature and with the society.

The work of architect Fernando Silva (1914-83) emerges in the following of the various appropriations that the Modern work experienced all over the world, since the 1920s until the advent and later consolidation of the Post-modern values.

All his work points to a position of adaptation to the actual realisation possibilities of the Modern project. Based on an urban belief and avoiding the abstract radicalism of the proposals of the 1920s, his work is expressed with great pragmatism. It is that pragmatism that allows the incorporation of the Modern values in the everyday urban logics. His work, when inserted in the consolidated city context, although located in the main tertiary avenues of Lisbon, is usually faced as an additional anonymous element involved in the city's landscape. The fascination inherent to the theme of the ideal-city is nevertheless evident, but the actual circumstances resumed that ideal to the creation of Satellite-Urbanizations, taking part in the suburban growth of the AML – the possible utopia. In the Urbanizations of Portela, Quinta do Marquês, Alto da Barra and Quinta dos Condes de Carnide (Quinta da Luz), the urban option achieves moments of greater intensity.

Bruno Macedo Ferreira

1 Urbanização da Portela

Um processo de urbanização paradigmático do crescimento suburbano ocorrido na Área Metropolitana de Lisboa

A formação de um território metropolitano

Até meados do século XIX, as áreas urbanas pouco extravasavam os limites muralhados da cidade medieval porque as deslocações quotidianas eram feitas a pé.

Os primeiros desenvolvimentos dos subúrbios na zona norte da Área Metropolitana de Lisboa (AML) aparecem intimamente ligados ao progresso da rede de transportes coletivos – com o carro elétrico estabelecem-se importantes ligações do tipo radial, do centro para as principais “portas” da cidade de Lisboa. Assim cresceram vigorosamente os núcleos às portas da cidade, favorecidos pela utilização dos transportes que aí tinham os respetivos terminais, começando a formar-se a primeira coroa de subúrbios desde Moscavide, passando por Olival Basto e Pontinha até Algés.

A ocupação urbana dos territórios periféricos da cidade de Lisboa deve o seu início genericamente à conjugação de dois fatores: o veraneio e os transportes mecânicos que tornaram possível estender a ação urbana e os seus estilos de vida e de trabalho, a arrabaldes cada vez mais vastos. É a partir de inícios do século XX que estes fatores serão determinantes para alterar a feição da ocupação territorial da AML.

Nos primeiros anos do século XX começam-se a construir moradias de veraneio e pequenos hotéis em lugares suburbanos servidos por caminho-de-ferro, principalmente ao longo da linha de Cascais e de Sintra. As estâncias de veraneio na Costa do Sol desenvolvem-se especialmente depois da construção da linha férrea e da formação da Sociedade Estoril. Conjuntamente com os núcleos industriais de Sacavém, Alhandra, Barreiro e Vila Franca de Xira completava-se o quadro da periferia de Lisboa até meados do século XX.

É, todavia, depois da II Guerra Mundial que o movimento de suburbanização adquire maior vigor, estimulado por uma procura crescente de habitações a que a cidade tradicional não conseguia responder. Os arredores da capital deixam de ter uma configuração difusa onde cidade e campo se interpenetram e passam a assumir a configuração de tentáculos, apoiados nas linhas de caminho-de-ferro (Cascais, Sintra e Vila Franca de Xira), que se prolongam de forma radial partindo da cidade de Lisboa.

No caso da AML, o fortalecimento do processo de suburbanização que irá alterar radicalmente a configuração das áreas limítrofes da cidade de Lisboa, a partir da década de 1950, deveu-se essencialmente à integração de três eventos: o processo de êxodo rural, resultante da política de crédito aos melhoramentos agrícolas que conduziu à modernização desse sector e à dispensa de um elevado número de mão-de-obra humana; a deslocalização das indústrias para territórios mais periféricos, onde o preço dos terrenos era mais baixo; e a desurbanização do centro da cidade de Lisboa provocada pela expansão do sector terciário.

A partir desse momento, através de progressivas ondas de urbanização, alteram-se profundamente as paisagens, os usos do solo e as atividades da população, bem como os tipos de alojamento e de povoamento. Assiste-se a uma acelerada colonização de antigos núcleos rurais que progressivamente se viram cercados de novos edifícios que alojavam as populações estranhas provenientes quer do êxodo rural, quer do interior da cidade de Lisboa – casos de Oeiras, Linda-a-Velha, Carnaxide, Queluz, Odivelas, entre outros. É nestes territórios que os especuladores imobiliários irão encontrar terreno frutuoso para começar a desenvolver as suas operações.

Em busca de maximizar o proveito das suas propriedades, muitos dos burgueses do século XIX, ou seus herdeiros, que possuíam quintas nos concelhos de Oeiras, Amadora, Odivelas, Loures e Vila Franca de Xira, transformam-nas em frentes de urbanização. Com este processo conseguem realizar importantes mais-valias que já não seriam possíveis com o continuar da atividade agrícola. Surgem assim as Urbanizações: da Quinta da Piedade na Póvoa de Santa Iria, Portela, Santo António dos Cavaleiros e Cidade Nova (Quinta da Caldeira) em Loures; Alfovelos, Reboleira e Quinta Grande de Alfragide na Amadora, Quinta do Marquês, Alto da Barra e Nova Oeiras em Oeiras; entre tantas outras.

Fruto da insignificante capacidade demonstrada pelo Estado em responder à procura de nova habitação, são os agentes privados que vão assumir a responsabilidade pela sua construção e consequentemente pelo crescimento da malha urbana – 91% dos fogos construídos entre 1971 e 1980 são da sua responsabilidade.

Estudos regionais antecedentes da proposta de Urbanização da zona da Portela

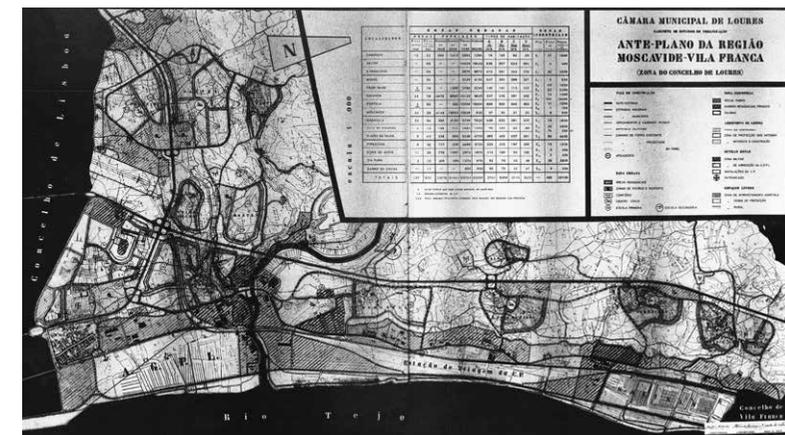
«O espaço urbano é o produto das ações de âmbito e natureza diferentes em que o Estado, os proprietários do solo, os construtores, os grupos financeiros e os utentes desempenham diversos papéis, cada um dentro da margem de manobra que a sociedade, em cada momento, através dos seus órgãos e legislação,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

e da importância relativa da iniciativa pública e privada» (Salgueiro, 1992: 242).

O processo que irá conduzir à urbanização dos terrenos da zona da Portela, nas proximidades das povoações de Moscavide e Sacavém iniciou-se em 1950. Nessa data é apresentado o Anteplano da Região Moscavide – Vila Franca, elaborado sob iniciativa do Ministério das Obras Públicas (MOP) e da autoria de Étienne de Gröer (1882-1952).

Esse anteplano assume-se como o primeiro instrumento de planeamento territorial e urbanístico que abrange a ampla faixa de terrenos na margem direita do rio Tejo, de Moscavide a Vila Franca de Xira e tinha como principal objetivo orientar convenientemente a ocupação desse território largamente utilizado por instalações industriais. No plano previram-se áreas reservadas e de uso exclusivo para a fixação de núcleos industriais, a construção de zonas habitacionais para alojar as populações trabalhadoras (estimada em 100.000hab) e uma estrutura rural que faria a separação destes dois usos dominantes.

No entanto, em 1956, a Direção-Geral dos Serviços de Urbanização (DGSU) apura que, na realidade, o anteplano regional anteriormente descrito nas suas linhas gerais, não estava a ser cumprido¹. Nas zonas classificadas como industriais nada se tinha construído mas, em contrapartida, diversas áreas não classificadas para tal tinham sido ocupadas por indústrias. Havia portanto uma “situação territorial confusa” que urgia esclarecer para permitir, no futuro, uma criteriosa solução dos problemas de afetação dos terrenos a fins industriais e, de uma maneira geral, a todos os fins de interesse urbanístico.



Anteplano da Região Moscavide-Vila Franca, 1958, GEU-CML. In Arquivo Municipal de Loures, Processo nº8716, f.4.

Em consequência desse facto, em 1957, o MOP encarrega da Câmara Municipal de Loures (CML) de proceder à revisão e pormenorização à escala concelhia do Anteplano Regional de Moscavide – Vila Franca. Este estudo é elaborado pelo Gabinete de Estudos de Urbanização da CML sob responsabilidade do engenheiro J. Gomes Pinharanda, do arquiteto A. Fernandes Amorim e do engenheiro Barata da Rocha.

1. Entretanto tinha sido elaborado o Plano de Remodelação do Zonamento Industrial da Região Moscavide-Vila Franca (1956) da autoria do arquiteto F. A. Lorenzini Borges de Campos.

A tarefa primordial desta equipa foi a seleção dos terrenos susceptíveis (pela localização, características topográficas, agrícolas, entre outras) de serem utilizados para a instalação de indústrias e posteriormente calcular as zonas habitacionais necessárias para alojar os trabalhadores. Obedecendo a condicionamentos de diversa ordem, neste estudo definiram-se 15 aglomerados a serem ampliados ou criados de origem: Camarate, Salter, São Francisco, Monte, Prior Velho, Sacavém, Portela, Moscavide, Bobadela, Vale de Figueira, São João da Talha, Pirescoche, Santa Iria de Azóia, Via Rara e Bairro da Covina. Os valores relativos às estimativas populacionais revelam uma população residente de 31.443hab no ano de 1955 que se previa ampliada para 93.793hab no ano de 1985.

Bases para o Estudo da Urbanização da Zona da Portela

No seguimento do estudo anterior, em Fevereiro de 1959, o mesmo Gabinete de Estudos da CML apresenta as Bases para o Estudo da Urbanização da Zona da Portela (assinado pelo arq. A. Fernandes e pelo eng. Barata da Rocha) que pode ser encarado como uma pormenorização à escala do aglomerado da revisão do Antepiano da Região Moscavide - Vila Franca.



Estudo da Urbanização da Zona da Portela, 1959, GEU-CML. In Arquivo Municipal de Loures, Processo nº11446, f.2.

Para a elaboração deste estudo foi considerada como premissa o esquema de grandes vias de comunicação definido no antepiano regional. Assim, a zona em questão ficaria limitada a norte e nascente pela futura 1ª circular de Lisboa, a poente pelo primeiro troço da autoestrada do vale do Tejo, e a sul pela primitiva 1ª circular de Lisboa, no troço de Moscavide à Rotunda do Aeroporto.

O estudo abrange uma área de 158ha, que no concelho de Loures é constituída pelas parcelas do Ministério do Exército (RAAF), Quinta da Vitória, Quinta do Casquilho, Quinta do Ferro, Quinta do Carmo, Quinta da Alegria, Quinta dos Candeeiros e Seminário dos Olivais. Depois de descontadas as diversas zonas de proteção, restavam 80ha destinados a fins habitacionais, que seriam subdivididos em várias células agrupadas em torno de um centro cívico, onde seria possível alojar em boas condições mais de 10.000hab.

Na elaboração do estudo foram tidas em consideração duas premissas indispensáveis: a necessidade de acomodar um cemitério, com dimensões suficientes para servir a área em estudo, e a reserva de uma ampla zona verde com 12,5ha, para onde estava prevista a instalação de um parque desportivo de competição e campos para desportos diversos que, além da Portela, deveria servir Moscavide e Sacavém, e a reserva de uma área para a implantação de escola técnica ou liceu.

Foi ainda estabelecido o valor de 1,5 como máximo admissível para o índice de ocupação do solo.

«Este valor deve ser reduzido até à unidade à medida que nos afastamos da zona central, pois para habitações coletivas de quatro pavimentos (com os quais se poderá obter uma rentabilidade máxima – pelo menos, no momento económico atual) (...) será possível atingir uma densidade habitacional bruta capaz de dar à zona todo o interesse urbano, sem provocar demasiado pejamento.

Por outras palavras: dado o fraco nível económico das famílias que irão ocupar a zona, convirá que os encargos que resultam da urbanização da mesma sejam economicamente suportáveis» (Gab. Estudos CML, 1959: proc.11446 f.8-9).

Nesta zona estava ainda previsto a construção de pelo menos 200 habitações para alojar as famílias indigentes que habitavam «miseráveis barracas construídas na vizinhança do Seminário dos Olivais, e em parte atingidas pelo traçado da 1ª circular de Lisboa, já aprovada superiormente, habitações essas que a Fundação Cardeal Cerejeira pretende construir» (Idem: f.8).

Este estudo geral, juntamente com mais três estudos, que pormenorizam a solução geral que se acaba de descrever, da autoria de técnicos estranhos à CML foram remetidos, em Julho de 1959, para a DGSU. Dois dos estudos – elaborados para a Quinta do Ferro e do Casquilho – como foram estudados simultaneamente, não eram compatíveis. Foram, no entanto, enviados como exemplos de possíveis soluções.

Estudo de Urbanização da Quinta do Ferro e parte da Quinta do Casquilho

O Estudo de Urbanização da Quinta do Ferro e Parte da Quinta do Casquilho foi apresentado na CML, em 23 de Julho de 1958, por Roberto Van-Zeller Guedes, coproprietário da Quinta do Ferro, e Ângela da Mota Vidinha e seu filho António da Mota Vidinha, proprietários da Quinta do Casquilho, sob patrocínio da autarquia. Este estudo é da autoria do arquiteto Fernando Silva (1914-83).

«Este plano (...) tem por finalidade tornar possível uma indispensável uniformidade de critérios entre a CML e os proprietários, com vista à elaboração do antepiano e de tal forma que resulte facilitada a apreciação das entidades oficiais e consequentemente a sua superior aprovação.

Neste estudo definem-se as linhas gerais do aproveitamento deste vasto terreno numa solução estabelecida de harmonia com as premissas técnicas convenientes e em termos de permitir o indispensável equilíbrio económico.

A conceção do estudo teve como diretriz a manutenção da rede geral rodoviária, prevista no Plano Geral de Urbanização.

recomendações que complementam o deferimento ministerial.

Como questão prévia expõe-se que foi ignorado o facto da urbanização desses terrenos ser prejudicial à concretização da cintura verde projetada para impedir o crescimento isótropo da cidade de Lisboa para a sua periferia imediata. Esta cintura verde vinha já expressa em diversos estudos de planeamento elaborados para a cidade de Lisboa e foi um dos princípios chave posteriormente desenvolvidos no PDRL (1964). Este aspeto que inviabilizaria, à partida, o aproveitamento urbanístico dos terrenos da zona da Portela foi ignorado por não existir um plano regional que concretizasse esse propósito ou algum dispositivo legal que o regulamentasse.

Entre outras recomendações, estabelece-se: que a densidade média global não deveria ultrapassar os 200hab/ha; que os planos parciais apresentados deveriam ser reformulados, segundo uma solução unitária para o conjunto, sem condicionamentos do parcelamento existente e que abrangesse os terrenos das Quintas da Alegria, Carmo, Vitória, Ferro e Casquilho; que o plano a apresentar deveria ser dotado dos órgãos urbanos complementares da habitação, proporcionados às necessidades previsíveis da população a instalar (centro local, centros comerciais e de artesanato, centros culturais, recreativos, de saúde, mercado, escolas primárias e secundárias, espaços livres públicos, desportos, garagens coletivas, estacionamento, etc.); reservar «a titulos de solidariedade social, alguns lotes edificáveis para efeito de, nele, se construírem habitações modestas por iniciativa de organismos oficiais (Caixas de Previdência, MOP, etc)» (GPDRL, 1960: proc.11446, f.31).

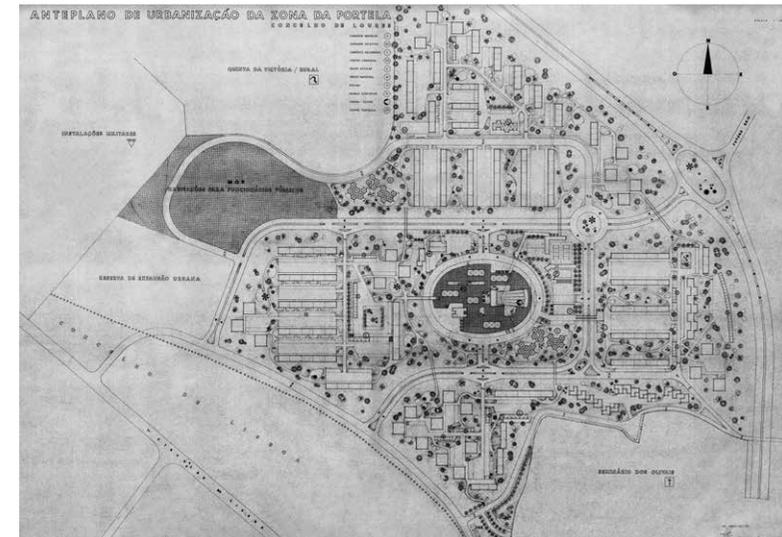
Com vista a atender a estas recomendações, a CML convoca todos os proprietários das cinco quintas e os técnicos projetistas (arq. Fernando Silva, eng. Luís Artur de Almeida d'Eça e eng. Alberto Briosos e Gala) para uma reunião a realizar na autarquia em Fevereiro de 1961. Nessa reunião foram debatidas as principais condicionantes urbanísticas, as condições em que deveria ser elaborado o projeto para o núcleo urbano da Portela, os aspetos financeiros e a sugestão emitida pelo GPDRL – a constituição de uma sociedade conjunta entre todos os proprietários com vista à urbanização daqueles terrenos.

Durante o ano de 1961 sucederam-se várias reuniões entre a autarquia, os proprietários e os técnicos autores dos planos. Com o arrastar da situação, em Junho de 1961, a autarquia dá conhecimento ao GPDRL sobre o desenrolar do assunto e informa que, caso se proteja a decisão dos proprietários, o município tenciona estudar a hipótese da expropriação total da zona caso pudesse contar com o respetivo apoio financeiro. Esta ideia não viria a ter seguimento e até 1964 foram várias as pressões, por parte da autarquia, para a efetivação da sociedade encarregue de promover a elaboração do antepiano para a zona da Portela e de executar os trabalhos de urbanização.

Antepiano de Urbanização da zona da Portela

Em 19 de Maio de 1964, os proprietários das cinco quintas referidas anteriormente submetem à apreciação da CML o Antepiano de Urbanização da Zona da Portela.

Este antepiano, da autoria do arquiteto Fernando Silva, com uma clara inspiração nos princípios basilares urbanísticos apresentados na Carta de Atenas (1933), assume-se como um exemplo típico da criação de um núcleo satélite em relação à cidade de Lisboa.



Antepiano de Urbanização da Zona da Portela, 1964, arquiteto Fernando Silva. In Arquivo Municipal de Loures, Processo nº20722, f.8.

«Como objetivo básico, procurou-se e conseguiu-se uma solução:

ORDENADA, por razão da estruturação das circulações e posição relativa das diferentes zonas;

ATRAENTE, por razão das vantagens panorâmicas e pelas características estéticas da conceção geral e do tratamento em detalhe que se preconiza para as construções e para os arranjos circundantes;

SALUBRE, por razão das condições locais e pela contribuição das zonas arborizadas, distribuídas generosamente de modo a também se conseguir com o tempo, a reintegração na natureza e as consequentes valorizações paisagísticas;

PREVIDENTE, por razão dos cuidadosos estudos dos caminhos de penetração e dos diferenciados circuitos locais;

REPOUSANTE, por razão do relativo recato de cada local e pelo isolamento das zonas habitacionais em relação às vias principais e centros perturbadores;

EFICIENTE, por dispor de todo o equipamento urbano necessário em cada um dos sectores, espiritual, cultural, recreativo, desportivo e comercial» (Silva, 1964: proc.2722, f.25).

Na elaboração do estudo foram tidas em atenção as recomendações emitidas no despacho do MOP e na informação o GPDRL que o comunica.

A zona abrangida pelo Antepiano localiza-se no limite administrativo da cidade de Lisboa e abrange uma área de 136,3ha (115,4ha no concelho de Loures e 20,9ha em Lisboa) sendo que apenas se utilizam cerca de 54ha.

«O urbanismo tem quatro objetivos, que são estes: primeiramente, assegurar aos homens alojamentos saudáveis, isto é, lugares onde o

espaço, o ar puro e o sol (estas três “condições essenciais da natureza”), estejam largamente assegurados; em segundo lugar, organizar os locais de trabalho, de maneira que este em vez de ser uma sujeição penosa retome o seu carácter de atividade humana natural; em terceiro lugar, prever as instalações necessárias à boa utilização das horas livres, tornando-as benéficas e fecundas; em quarto lugar, estabelecer o contacto entre essas diversas organizações por meio de uma rede circulatória, que assegure as trocas e ao mesmo tempo respeite as prerrogativas de cada um. Estes quatro objetivos são as quatro chaves do urbanismo» (CIAM, 1933: 18).

A principal ação estruturante do antepiano, seguindo os princípios postulados pela Carta de Atenas, foi a definição de um esquema viário racional e hierarquizado e a sectorização funcional do aglomerado.

CIRCULAR

Na determinação do traçado dos arruamentos principais foram ponderadas as ligações existentes e os principais pontos de penetração no conjunto. Foram consideradas quatro categorias de arruamentos a que correspondem características de perfil e de traçado próprias de acordo com as funções a que se destinavam.

– Arruamentos de grande circulação. Os arruamentos principais seriam responsáveis pelas ligações com a envolvente e, por inferência, aqueles que iriam acolher o tráfego de circulação rápida. Embora concordantes com o relevo, estas vias foram estudadas de modo a ficarem marginadas por taludes ajardinados. O seu perfil determina a existência de um separador central entre os dois sentidos de tráfego. As vias seriam desprovidas de passeios laterais, como forma de impedir a circulação pedonal. Estes arruamentos principais seriam complementados por três arruamentos secundários que resultariam de adaptações de vias existentes, localizadas nos limites da área abrangida, que permitiam a estruturação de todo o aglomerado e a sua divisão em cinco setores.

– Arruamentos de penetração nos vários núcleos. Estes arruamentos partem das vias anteriormente referidas e assumem-se como ramais de penetração responsáveis pelo acesso aos vários setores residenciais. Estas vias, como forma de dissuadir o trânsito de atravessamento, foram projetadas de forma a terminarem sempre num impasse. Nelas previu-se ainda a localização de garagens individuais para albergar grande parte das necessidades de estacionamento.

– Arruamentos de chegada e estacionamento. Este terceiro nível de arruamentos seria responsável pela serventia direta aos edifícios habitacionais, apresentando-se como áreas de estacionamento ao ar livre em complemento das garagens individuais anteriormente referidas. Esperava-se ainda que estas áreas, em conjunto com as zonas verdes adjacente, funcionassem como zonas de recreio infantil.

– Arruamentos para circulação de peões. Para complementar todo este esquema de circulações, e implantados em íntima relação com as zonas verdes ajardinadas, projetou-se um conjunto de caminhos de uso exclusivamente pedonal. Estes percursos, desenhados de forma intencionalmente independente das rodovias, orientam a circulação no âmbito dos vários setores e permitem uma ligação direta e com absoluta segurança entre as quatro zonas habitacionais, o núcleo central de interesse coletivo e os locais a estabelecer para a paragem dos transportes públicos. De acordo com esse critério, foram previstas

passagens superiores ou inferiores às vias marginadas por taludes de forma a possibilitar que o cruzamento do peão com o automóvel se processasse a níveis diferenciados.

HABITAR

Segundo os princípios Modernos, o conjunto foi dividido em cinco setores autônomos, segundo os seus usos. Um núcleo central, que iria albergar todas as instalações de interesse público, e quatro setores de cariz residencial organizados em torno deste.

Cada uma das unidades residenciais seria composta por edifícios de volume diverso, variando quanto ao número dos seus pisos e às tipologias dos fogos que os constituem. Na generalidade, o conjunto comporta blocos de edifícios ou edifícios isolados variando entre quatro pisos (sem elevador) e 16 pisos (torre habitacional integrada no centro cívico e comercial). Estes edifícios possibilitariam a construção de 4.557 fogos e alojar uma população total estimada em 18.228hab.

Os edifícios habitacionais estariam dispostos sobre uma ampla zona ajardinada e a sua disposição seria estabelecida com diferentes orientações por forma a permitir a sua conveniente adaptação ao relevo, às variações tipológicas, funcionais e estéticas. Os conjuntos seriam complementados com uma judiciosa arborização distribuída em larga escala por todas as parcelas.

LAZER

Está expresso na Carta de Atenas que *«todo bairro de habitação deve comportar a superfície verde necessária para a distribuição racional dos jogos e desportos das crianças, dos adolescentes e dos adultos»* (Idem: 10). Seguindo este princípio,

«o conjunto central, situado no ponto geométrico do aglomerado, foi desenvolvido de modo a permitir a concentração das instalações comerciais, culturais e recreativas, para uma população que pode atingir cerca de 25.000hab, considerando-se neste número, além da Portela, as vilas vizinhas, Sacavém e Moscavide. (...)

Na falta de regras claramente definidas que permitam concretizar com rigor os respetivos programas de algumas das peças do equipamento coletivo, estabelecemos as bases deste planeamento por análise circunstanciada das exigências funcionais e estéticas dos vários setores, estabelecendo ao mesmo tempo paralelos com alguns dos mais recentes e objetivos estudos realizados em França e Inglaterra» (Silva, 1964: proc.2722, f.22).

Para alojar o equipamento escolar foi estabelecida uma área de 12.000m², de forma a acolher dois grupos escolares mistos com oito salas de aula cada, cantinas e biblioteca escolar, e capacidade para cerca de 650 alunos em cada turno, e ainda uma área de 1.500m² para uma escola-creche e centro materno-social.

O equipamento comercial seria constituído por um centro comercial principal, com um total de 80 a 90 estabelecimentos (5.100m²) que ocuparia a posição central da composição, e quatro centros comerciais secundários com 6 a 10 lojas cada (localizados em cada setor residencial e para os quais se previu uma área total de 2.000m²). Ainda englobada na zona central de comércio e convívio, foi determinada uma área de 2.500m² para o equipamento cultural e recreativo que deveria

compreender uma sala de espetáculos (cinema, teatro e conferências), uma sala de exposições, etc., e uma área de 500m² para o equipamento administrativo que albergaria as unidades indispensáveis à instalação de uma administração municipal local, polícia, telefones e correio. Este núcleo central seria servido ainda por uma área de estacionamento subterrâneo com capacidade para cerca de 600 viaturas.

Relativamente ao equipamento religioso, reservou-se uma área de 4.000m² (localizada a noroeste do centro comercial) destinada à igreja e centro paroquial (habitação paroquial, salas de reunião e catequese).

A zona a nordeste do centro comercial, com uma área de 19.000m², foi reservada para a implantação do equipamento desportivo que compreendia ginásio, piscina, campos de ténis, voleibol e basquetebol.

No que respeita ao estacionamento, no total, previu-se uma área de 81.000m² ao ar livre, admitindo a possibilidade de 75% dos agregados familiares possuírem veículo automóvel. Os restantes 25% seriam servidos por garagens individuais ou coletivas encerradas (18.000m²)

Em relação às áreas de pré-habitação e recreio infantil, considerou-se o valor de 20m² de solo exterior por criança, distribuindo-se essas zonas pelas áreas envolventes dos edifícios habitacionais e ligados entre si por arruamentos de peões sem contacto com vias de trânsito automóvel.

As áreas totais ocupadas por equipamentos coletivos ou diretamente adstritas aqueles (6,5ha), , às quais se deverão juntar as áreas de pré-habitação (7,2ha) e as áreas verdes de proteção envolvente, representam cerca de 26ha, traduz-se num valor global de 18m²/hab.²

Apreciação do Antepiano de Urbanização da zona da Portela

Os Serviços de Urbanização e Obras da CML emitem uma apreciação sobre o antepiano de urbanização em 16 de Junho de 1964. Nela expressam a sua concordância com o estudo na sua generalidade, recomendando, no entanto, que deveriam ser considerados dois graves problemas relacionados com o núcleo de Moscavide – mercado e escolas primárias. Quanto ao mercado, embora considerando que o problema seria minimizado aquando da construção do centro comercial previsto na Urbanização da Portela, atendendo à população residente de cerca de 25.000hab, considera-se indispensável a cedência de uma área de terreno com 7.000m². Para responder às necessidades educativas é recomendada a reserva de um terreno com 5.000m² para a construção de uma escola. Este parecer, juntamente com o antepiano foi posteriormente remetido para apreciação do GPDRL. Além do GPDRL, várias entidades também foram consultadas no âmbito da apreciação do antepiano.

Em 11 de Fevereiro de 1965 o GPDRL dá conhecimento à CML, da informação prestada sobre o antepiano e do despacho de deferimento do MOP datado de 11 de Janeiro de 1965. Nessa informação faz ainda o resumo dos pareceres formulados pelas várias entidades oficiais consultadas, observações essas que deveriam ser tomadas em consideração no desenvolvimento do antepiano definitivo.

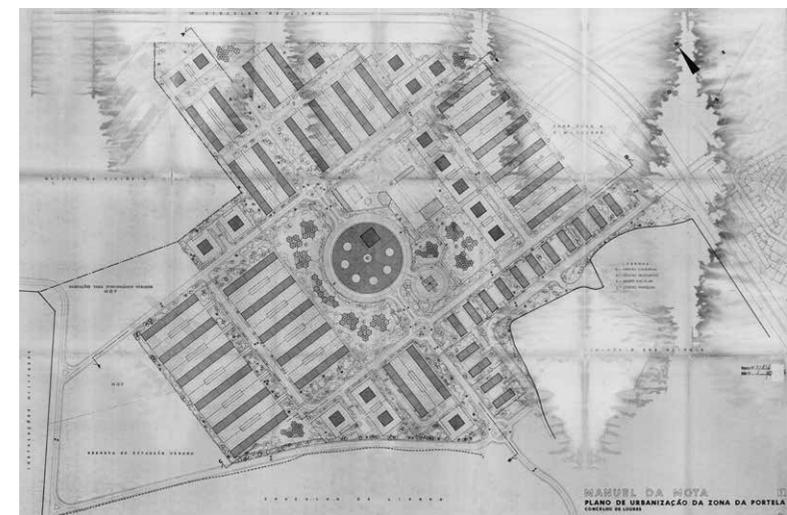
2. Segundo o autor, este valor seria superior ao espaço verde público de cidades como Paris (8m²/hab), Londres (11m²/hab), Copenhaga (12m²/hab) e sensivelmente o mesmo que Colónia (20m²/hab).

A Direção-Geral da Aeronáutica Civil e a Câmara Municipal de Lisboa não apresentam reparos; o Ministério do Exército, quanto aos terrenos em sua posse, indica que estes deveriam ser marginados por um arruamento, junto à ligação Moscavide-Encarnação, bem como no que respeita ao Quartel da Encarnação que, para além do arruamento a marginá-lo, havia que prever uma zona de servidão militar “non aedificandi” de 50m de largura; a Comissão de Fiscalização das Águas de Lisboa informa que deveriam ser respeitadas as servidões dos aquedutos; o Gabinete de Estudos e Planeamento de Transportes Terrestres (GTT) refere que a rua 2, pela forma como se inseria na futura EN6, poderia provocar o inconveniente aliciamento do tráfego de passagem, através de zona a urbanizar; a Junta Autónoma das Estradas (JAE), igualmente sobre a localização e o traçado da rotunda de interceção da rua 2 com a futura EN6, refere que, devido ao facto de o traçado da variante à EN6-1 ainda estar em fase de estudo, a interceção estava sujeita a alterações futuras; o Patriarcado de Lisboa sugere que seja eliminado o edifício com 10 pisos previsto paralelamente ao Seminário dos Olivais e que seja substituído por edifícios mais baixos e implantados perpendicularmente ao muro do mesmo.

A essas observações o GPDRL acrescenta ainda que convinha complementar o equipamento previsto e o desejado pela CML com um espaço livre público, de área proporcionada à população a servir e que, no plano definitivo, se deveria atenuar o formalismo que o antepiano apresentava com a criação de espaços urbanos com composição mais interessante. Relativamente ao desenrolar do processo, acrescenta-se que os estudos subsequentes deveriam processar-se sem delonga tendo em consideração a urgência da construção do bairro do MOP e do mercado e escola primária para servir a população de Moscavide.

Plano de Urbanização da zona da Portela

Em 1968, numa viagem que fizera a Buenos Aires, Manuel da Mota (então um jovem industrial da construção civil, com 38 anos) encontra numa montra de mostruário imobiliário uma maquete de promoção da Urbanização da Portela. Quando regressa a Portugal, estabelece contacto com os proprietários das Quintas informando-os da sua pretensão em



Plano de Urbanização da Zona da Portela, 1969, arquiteto Fernando Silva. In Arquivo Municipal de Loures, Processo nº33692, vol.1, f.5.

adquirir aqueles terrenos para os urbanizar. Em Setembro de 1968 foi assinado o contrato de compra e venda das propriedades.

Em 10 de Janeiro de 1969, Manuel da Mota, na qualidade de proprietário do conjunto de terrenos que foram designados “Zona de Urbanização da Portela”, submete à aprovação da CML o Plano de Urbanização da Zona da Portela elaborado com base no antepiano aprovado.

Respeitando os compromissos assumidos pelos anteriores proprietários das quintas, em relação à equipa projetista, o plano de urbanização mantém a autoria do arquiteto Fernando Silva.

Embora se tenha pretendido seguir os princípios estéticos, de organização funcional (separação sectorial das funções habitacionais e sociais de interesse coletivo) e da hierarquização do esquema de arruamentos apresentados no anterior antepiano, este plano é claramente mais racional, estrutural e formalmente mais simples.

Seguindo os princípios definidos no antepiano, o núcleo central continuava a concentrar todos os equipamentos de interesse coletivo necessários para responder às necessidades da população prevista. Assim, a ampla zona central com 285x300m, ou seja, 8,5ha que conferiam uma escala de monumentalidade a todo o conjunto, concentrava todas as instalações comerciais, culturais e recreativas, para uma população que poderia atingir cerca de 18.500 habitantes, sem incluir a eventual frequência de população externa.

No que respeita ao equipamento escolar foram previstos três grupos escolares mistos com oito salas de aula, cantinas e biblioteca escolar, tendo cada grupo uma capacidade de cerca de 600 alunos. Para este equipamento foi reservada uma área total de 33.500m². Para o nível pré-escolar foram previstos 14.000m² para a implantação de cinco grupos pré-escolares com capacidade para 150 alunos. A estas áreas junta-se ainda a reserva de uma parcela com 3.500m² no limite nascente (a zona mais próxima possível da população interessada) para fins escolares de modo a servir a população de Moscavide, atendendo às pretensões manifestadas pela CML.

O equipamento comercial era composto por um centro comercial principal com um total de 80 a 90 estabelecimentos (9.000m²) e 800m² para implantação de centros comerciais secundários previstos em cada sector habitacional, integrados nos elementos de consolidação ou de suporte de terras. Para dar resposta a uma exigência da autarquia foi ainda reservada uma área com 3.000m², no limite nascente entre os edifícios habitacionais e o aqueduto, para a instalação do Mercado Municipal de Moscavide. Englobado na zona central do comércio e convívio, foi ainda prevista uma área com 2.000m² para o equipamento cultural e recreativo (uma sala de espetáculos, cinema, teatro e conferências, sala de exposição, etc., e uma área de 500m² para a administração municipal local.

Para o equipamento desportivo (ginásio, piscinas, campos de ténis, voleibol, basquetebol e patinagem) foi definida uma área com 22.800m² ³

³ Fernando Silva propõe que estes espaços de desporto e recreio fossem de utilização privada, por exemplo, regulada pelos estatutos de uma organização associativa que ficasse proprietária do terreno e das instalações. Deste modo, evitar-se-ia que os encargos de manutenção, vigilância, etc. recaíssem sobre o erário público e reduzir-se-ia a hipótese de uma

e para o equipamento religioso (igreja e centro paroquial com habitação paroquial, salas de reunião e catequese) foi atribuída uma área de 6.200m².

Relativamente às áreas de estacionamento e garagem, por princípio, optou-se pela não existência de estacionamento ao longo das ruas por se considerarem suficientes as áreas dos logradouros para o número de carros eventuais previstos. Os lugares reservados para residentes, na proporção de um lugar por fogo (119.400m²), foram previstos em parques subterrâneos que poderiam ser privativos ou explorados em regime de recolha industrializada, consoante o futuro modo da utilização e consequentes solicitações o recomendassem. A estas áreas acresce o estacionamento previsto para cerca de 200 viaturas à superfície, junto ao centro cívico e comercial, e o subterrâneo sob o centro comercial.

As áreas globais ocupadas por unidades de equipamento coletivo ou diretamente adstritas a este representam cerca de 9ha, enquanto as áreas de pré-habitação às quais se deverão juntar as áreas, verdes de proteção envolvente, representam cerca de 25,5ha. Os valores totais expressam um valor de 14m²/hab que se traduz numa redução considerável face aos 18m²/hab previsto no antepiano.

Ao nível dos arruamentos foi seguida a estratégia de hierarquização em quatro categorias definida no antepiano embora obedecendo à nova organização geral.

No que respeita aos pareceres emitidos pelas entidades envolvidas na apreciação do antepiano, foram atendidos os reparos do GTT e da JAE no que respeitava à inconveniência da ligação à futura EN6, tendo sido por isso suprimida. Evitam-se assim as perturbações causadas pelo tráfego de atravessamento.

No que respeita ao edificado habitacional, foram devidamente consideradas as observações emitidas pelo Patriarcado de Lisboa no que respeita ao desejo de isolamento e proteção das vistas do exterior. Nesta conformidade as construções das zonas próximas ao Seminário dos Olivais foram previstas com a menor altura possível (entre 5 e 7 pisos) e sempre perpendiculares ao seu limite.

Os restantes edifícios, com alturas que variam entre 10 e 13 pisos, são morfologicamente divididos em duas tipologias - o edifício isolado tipo torre e o grande bloco em banda. Estes edifícios, intencionalmente implantados segundo uma malha ortogonal, expressam a procura em atingir um cuidadoso equilíbrio de volumes e densidades. Os edifícios em bloco, tendencialmente afastados do terreno⁴ e tentando evitar o contacto direto dos vãos com os ruídos, as poeiras e os gases nocivos produzidos pelos automóveis, foram implantados numa posição perpendicular em relação às vias de maior circulação.

Na primeira versão do plano de urbanização estava previsto que os edifícios estivessem implantados sobre uma ampla plataforma elevada em relação à via automóvel que albergaria no seu interior um

utilização indiscriminada desses espaços. Esta ideia irá estar na base da fundação da Associação de Moradores da Portela que, desde os primeiros dias da construção e até aos dias de hoje, gere e valoriza esse património coletivo.

⁴ O rés-do-chão previa-se vazado, apenas ocupado com instalações do porteiro e de serviço do prédio, não podendo a área ocupada exceder 50% da área dos restantes pisos.



Edifícios habitacionais na Urbanização da Portela. BMF. 2015.

estacionamento comum a todas as parcelas, que funcionaria, ao nível da superfície, como espaço de convívio/lazer comum a todos os residentes. Estes espaços classificados como áreas de pré-habitação e recreio infantil correspondiam a cerca de 50m² de solo exterior por criança que, acrescidos das áreas envolventes ajardinadas interligadas por arruamentos de peões, totalizam uma área de 219.400m². Assim, como sugerido para os equipamentos de interesse coletivo, Fernando Silva propõe que estes espaços tenham uma gestão privada, daí a opção de ocupar integralmente os terrenos até aos planos marginais dos arruamentos ou dos caminhos pedonais. Considerava-se que esta modalidade em nada alterava o desafogo e salubridade do conjunto, libertando a autarquia dos encargos que a gestão desses espaços implicava.

Fernando Silva apelava a um espírito de cooperação, de certo modo inédito, entre todos os residentes, para que, com benefício geral, se alcançasse a categoria urbana que orientou a conceção geral do plano.

O objetivo seria que cada lote tivesse um encarregado para vigilância, conservação dos espaços ajardinados e das lajes das coberturas e mesmo para limpeza periódica dos automóveis. Expectava-se que essa cooperação tivesse sucesso devido à comodidade e mesmo à valorização dos imóveis que seria conseguida com este encargo considerado mínimo. Estas considerações evidenciam, por parte do autor do plano, um esclarecido entendimento do projeto global e uma clara ambição em criar um espaço público nitidamente Moderno e diferenciador em relação à cidade tradicional. No entanto, os constrangimentos legislativos e a racionalização do processo de comercialização e de construção dos lotes conduziu, posteriormente, à adoção de uma típica divisão do bloco em pequenos lotes (196) e à privatização do espaço que se esperava de usufruto comunitário.

Com vista a garantir a dignidade do conjunto e atendendo à intenção de conceção de uma imagem unitária, e mais uma vez apelando a um espírito de cooperação em prol do benefício coletivo, é parte integrante do plano de urbanização um regulamento que subordinaria todos os intervenientes no processo de construção.

O Regulamento da Urbanização da Zona da Portela consistia numa série de normas específicas, naturalmente complementares do RGEU, que deveriam ser respeitadas na íntegra aquando da elaboração dos projetos dos edifícios habitacionais, não sendo de acolher qualquer alteração de forma e de materiais nos exteriores. Admitia-se somente alterações nas especificações internas dos fogos, depois de previamente autorizadas pelo autor do plano e com concordância municipal. Estas alterações somente seriam concedidas se tivessem características técnicas e decorativas semelhantes ou de mais-valia.

No plano de urbanização estava ainda contemplada uma área de 38.000m², cedida ao MOP para a construção de habitações para funcionários públicos, e ainda uma área reservada para uma expansão urbana futura, ambas localizadas no limite poente da urbanização entre a área urbanizada e as instalações militares.

Concretização do Plano de Urbanização aprovado

O Plano de Urbanização da Zona da Portela foi aprovado por deliberação municipal em 13 de Fevereiro de 1969 depois de devidamente auscultado o GPDRL.

Depois dessa aprovação, e beneficiando de uma prospeção antecipada de compradores, Manuel da Mota vende, em dois meses, os diversos lotes a cerca de 130 compradores⁵ que ficariam encarregues da construção dos vários edifícios habitacionais respeitando o respetivo regulamento. Os trabalhos de terraplanagem para a preparação o terreno iniciaram-se durante o mês de Maio de 1969.

Para responder aos vários tipos de agregados familiares, Fernando Silva elabora os projetos para o licenciamento dos vários edifícios, desenvolvendo sete tipologias que variavam do T2 ao T4 organizadas segundo o esquema direito/esquerdo (no edifícios em bloco) ou 4 fogos por piso (no edifícios em torre). Estas tipologias, organizadas segundo um esquema racional Moderno, foram igualmente pensadas para serem construídas segundo o sistema cofragem-túnel por se considerar o mais económico dada a escala colossal do empreendimento. No entanto, a proposta deste sistema de construção não viria a ser seguida na maior parte dos lotes sendo substituído pelo tradicional sistema de pilar/viga em betão com enchimento dos panos de parede em alvenaria.

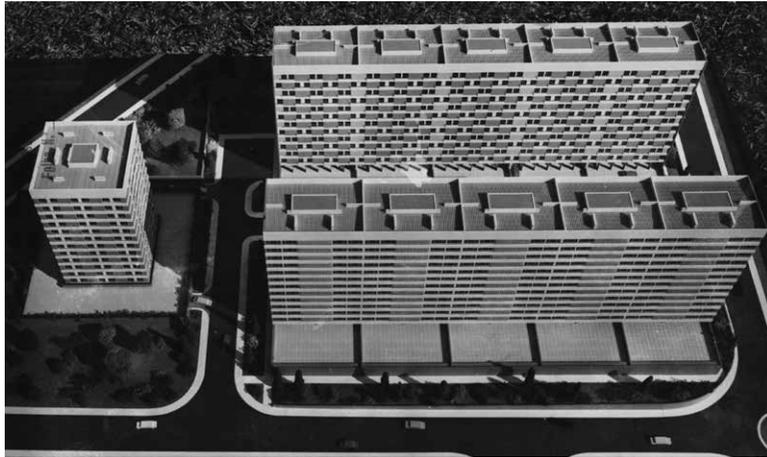
O objetivo de uniformidade e do cumprimento rigoroso do desenho sempre foi uma das ideias mais defendidas por Fernando Silva ao longo do processo de construção que apontava como uma mais-valia distintiva em relação às outras urbanizações contemporâneas que classificava como caóticas.

⁵ Estes compradores podem ser divididos em diversas categorias - desde compradores em nome individual que procuravam realizar mais-valias com a compra do lote para construção e posterior venda em frações autónomas, passando por pequenos construtores, a sociedades de construção que tinham capacidade para controlar todo o processo (compra do lote, alteração ao projeto aprovado, construção e venda dos fogos). As alterações que ocorreram ao longo do processo de construção, em relação ao projeto aprovado no licenciamento, da autoria do arquiteto Fernando Silva, são orientadas por estes compradores.

As diversas alterações introduzidas vão desde simples ajustes de pormenor a alterações profundas ao nível da organização funcional (desde alterações na organização interna do fogo a alterações do número de fogos por piso),

Dados inferidos a partir de: MIGUEL, Isadora da Costa. *Portela entre o projectado e o construído: Estudo das Alterações introduzidas pelos construtores aos projectos do arquitecto*. Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura, ISCTE-IUL, Lisboa, 2014.

Com o intuito de exemplificar os *standards* pretendidos para a Urbanização, em Outubro de 1969, Manuel da Mota pede autorização à CML para a construção imediata dos lotes 95 a 99, com o fundamento de estes servirem de protótipos ao nível do processo construtivo e acabamentos para os diversos construtores. Esta proposta não viria no entanto a ser aprovada pela autarquia. Com o objetivo de habilitar a CML a desempenhar corretamente a tarefa de fiscalização do processo de construção, Fernando Silva assume a responsabilidade da elaboração dos pormenores de acabamentos para todos os tipos de fogos e apresenta uma maqueta exemplificativa do que se pretendia que fosse a qualificação plástica dos blocos em banda e em torre.



Fotografia da maqueta representativa do edifício em bloco e em torre, 1971, arquiteto Fernando Silva. In Arquivo Municipal de Loures, Processo nº33692, vol.09, f.74.

Verificando que, a partir de meados de 1971, a tarefa de fiscalização não estava a ser corretamente efetuada, e quando o processo de construção dos edifícios se intensifica, são constantes as trocas de correspondência entre Fernando Silva e a Autarquia relatando as persistentes adulterações dos projetos aprovados que ia observando nas várias visitas ao estaleiro da obra. Todo este processo conduziria à convocatória de uma reunião extraordinária na CML em Fevereiro de 1972 «*com o objetivo de analisar a situação provocada pela indisciplina verificada na execução dos edifícios*» (CML, 1972: proc.2722, vol.12, f.1032).

Na ata dessa reunião relatam-se as diversas adulterações verificadas: tentativa de alterar o limite dos lotes; a possibilidade de intercalar lotes com diferentes usos e volumetrias; a elevação do peitoril das janelas cerca de 50cm anulando a parte envidraçada abaixo do nível da faixa metálica de resguardo exterior; a colocação aparente de cantarias nas ombreiras; a alteração da cor das fachadas, entre outras. Fernando Silva alerta a autarquia que não poderia aceitar quaisquer alterações nem a usual situação do “facto consumado”.⁶

Para além das continuadas adulterações do desenho e dos materiais de acabamento das fachadas e dos constantes embargos às obras que eram desrespeitados, o ambiente que se verificava era de total

6. Nessa reunião ficou igualmente decidido que Fernando Silva ficaria encarregue de colaborar com a CML exercendo ações de controlo e fiscalização e que semanalmente seria enviado um relatório que possibilitasse a oportuna e eficaz intervenção municipal.



Adulterações do desenho e acabamento das fachadas. BMF. 2015.

impunidade o que estimulava outros construtores a idênticas infrações. Chega mesmo ao limite de se vender um lote com a construção embargada por desrespeitar o projeto inicial, e os novos proprietários usarem o “facto consumado” como designio legal para fazer aprovar as alterações, alegando não serem os responsáveis pela situação. Eram igualmente constantes os casos em que se faziam escavações para além da profundidade necessária com o intuito de, posteriormente fazer aprovar o aumento do número de piso em cave, alegando, mais uma vez, o “facto consumado” da escavação como legitimação da alteração⁷.

No que respeita à organização interna dos fogos, em Abril de 1975 Manuel da Mota requer uma alteração ao Regulamento da Urbanização da Portela de modo a que passem a ser permitidos três fogos por piso. Justifica esta pretensão como uma resposta à grave crise económica com que se debatia a indústria da construção civil, com o facto de que as características dos fogos projetados não se coadunarem com a procura que se verificava naquele momento e com a necessidade urgente da colocação no mercado habitacional de fogos a um preço mais acessível. Esta alteração do regulamento teria que honrar a unidade arquitetónica exterior dos conjuntos, respeitando-se as características definidoras, os materiais de revestimentos das fachadas constantes no projeto aprovados e garantir o estacionamento de um carro por fogo conforme a norma em vigor na urbanização. Esta alteração foi devidamente analisada por Fernando Silva que definiu que dos 49 lotes ainda por construir, apenas 21 seriam suscetíveis de ser abrangidos por esta alteração⁸. Esta alteração viria a ser aprovada pela autarquia e implicava um acréscimo de 239 fogos em relação aos 4.912 aprovados.

No entanto as alterações não se resumiam ao edificado. Já com os trabalhos de terraplanagens em curso, em Agosto de 1969, os serviços da CML propõem uma série de ajustamentos ao plano de urbanização,

7. Exemplo deste processo de adulteração do projeto aprovado são os lotes 128 a 133 onde o aumento dos pisos em cave foi feito com o intuito de os utilizar como armazéns.

8. Eram eles os lotes: tipo I - lotes 175, 177, 179, 182 e 192; tipo II - lotes 85 e 89; tipo III - lotes 65, 67, 69, 114, 142 ao 146, 158 a 160; tipo IV - lotes 82 e 87.

apresentando várias propostas para a localização da via de ligação a Moscavide. Ainda em 1969 é formalizado um novo nível de vias entre os edifícios habitacionais para se proporcionar o acesso direto a todos os lotes a partir do sistema viário principal. Em Dezembro de 1972 é requerida uma alteração do loteamento para a implantação de duas torres com 19 pisos integradas no centro comercial onde inicialmente estava prevista apenas uma.

Contudo o limite norte da Urbanização foi a zona que sofreu mais alterações, continuando incompleta até aos dias de hoje. Em Julho de 1973, em complemento do anterior ajustamento ao plano de urbanização, Manuel da Mota requer uma nova alteração que permitia o aumento da área ocupada (cinco torres com 12 pisos), agora referente aos lotes 203, 204 e 205 (o último em substituição do anterior lote 199), destinados à CML, e aos lotes 201 e 202 destinados ao promotor. Justificava-se esta ocupação suplementar de cinco lotes por forma a permitir ao promotor fazer face aos encargos necessários à conclusão das infra-estruturas da Urbanização. Estas obras foram marcadas por diversos atrasos na sua execução o que conduziu ao consequente agravamento dos preços de materiais e dos salários.

Esta alteração implicava ainda mudanças nos acessos aos lotes 139, 140 e 141 e seria aprovada em reunião camarária a 16 de Agosto de 1973 e deferida pelo GPDRL a 19 de Setembro de 1974. O alvará de loteamento relativamente a estes lotes seria no entanto suspenso posteriormente pelo GPDRL porque as cêrceas dos edifícios não permitiam a instalação e a passagem dos cabos de alta tensão projetados para a zona.

No seguimento dessa suspensão, em Setembro de 1978, é submetida a uma nova alteração ao plano de urbanização que revê a implantação dos lotes cedidos ao município. Depois de se constatar que seria inviável a deslocação da linha de alta tensão, pelos elevados custos envolvidos, procedeu-se à revisão das implantações, reduzindo o número de pisos – as torres com 12 pisos seriam substituídas por edifícios em banda com 4 a 6 pisos. Dessa revisão resultaria a redução



Alteração ao Plano de Urbanização (zona norte), 1978, arquiteto Fernando Silva. In Arquivo Municipal de Loures, Processo nº33692, vol.14, f.143.

do número de fogos (48 fogos), ou seja, o equivalente a uma torre de 12 pisos. Nestas condições, propôs-se acrescentar um lote (210) no topo do impasse 1 que permitiria a obtenção do mesmo número de fogos anteriormente aprovados. Esta alteração viria a ser indeferida pelo GPDRL em 28.11.1978.

Em Janeiro de 1985, tentando a resolução do problema, a autarquia envia um novo requerimento à DGSU propondo a aprovação do estudo relativa à subdivisão dos lotes 200 a 205 em 10 lotes, que tinha sido indeferida anteriormente. Depois de analisada a pretensão apresentada, essa entidade emitiria o seu parecer favorável relativamente à solução de implantação proposta, recomendando que, no desenvolvimento dos projetos de construção dos edifícios, o rés-do-chão dos lotes camarários 204 a 206 fossem destinados a equipamentos, tais como creches, instalações de serviços, etc. Esta solução, relativamente aos lotes cedidos ao Município, não teria no entanto uma implementação efetiva por se terem verificado diversas discrepâncias e dificuldades na delimitação desses lotes. Em 1989 o Departamento de Administração Urbanística da CML elabora uma nova planta de implantação rectificativa do aditamento ao alvará que, no entanto, até aos dias de hoje, ainda não foi concretizada.

Relativamente ao núcleo central, onde se previa a localização de todos os equipamentos de serviço aos residentes, a sua concretização viria a ser feita de forma muito deficiente. Com exceção do centro comercial principal, que foi construído por iniciativa privada, todos os restantes equipamentos cuja construção fora imputada a organismos estatais ou municipais foram construídos tardiamente em relação à ocupação habitacional – situação que provocou enormes carências de serviços. Por iniciativa da Associação de Moradores, viria a ser construída a zona desportiva de forma faseada. Os primeiros equipamentos a serem construídos por iniciativa pública, para responder às prementes necessidades educativas, viriam a ser as escolas, algumas com um carácter temporário. A Igreja de Cristo-Rei e o Centro Paroquial, com projeto do arquiteto Luís Cunha, viria a ser inaugurada já no ano de 1992 e a piscina no ano de 2008. Este carácter inacabado, e de certo modo temporário viria a prejudicar, inevitavelmente, o ambiente urbano desta zona central.

No limite poente, na zona classificada no plano de urbanização como reserva para expansão urbana, assistiu-se à ocupação dos terrenos por habitações autoconstruídas e de génese ilegal – o bairro da Quinta da Vitória. Estes terrenos viriam a ser ocupados, a partir dos primeiros anos da década de 1970, por famílias portuguesas provenientes do processo de êxodo rural que se verificou em Portugal e, após o 25 de Abril de 1974 e do consequente processo de descolonização, por famílias indianas e africanas⁹. Em finais de 2001 iniciou-se o processo de realojamento de parte dos moradores (cerca de 100 agregados) no âmbito do Programa Especial de Realojamento e no verão de 2002 iniciou-se a demolição das construções que só viria a terminar em 2013.

⁹ Segundo o recenseamento elaborado em 1992, residiam neste bairro 333 agregados familiares num total de 1556 indivíduos. A nível morfológico, caracterizava-se por uma malha labiríntica densamente edificada que era comum a tantos outros bairros da mesma génese, seus contemporâneos na AML.



Andreia Domingues, Bárbara Constantino,
Daniela Prudêncio, Dídia Rita

2 Moscavide

Introdução e contextualização histórica do lugar

A origem do termo Moscavide ainda se encontra por confirmar. Segundo teorias populares, este termo tem origem na palavra Buscavides, que dava nome a uma quinta desta região, que seria o local de saída da principal estrada da região em direção a Sacavém. Em redor da mesma terão nascido as primeiras construções, organizando desta forma a povoação que ficou conhecida pelo termo que identificava a Estrada. O mesmo terá progressivamente evoluído para Buscavide, Boscavide e por fim Moscavide. Mas, segundo José Pedro Machado, o significado da palavra provém da expressão árabe Maskabat, que significa “sementeiras”, evoluindo posteriormente para maskbit, e mais tarde para Moscavide. No entanto, ambas as teorias se complementam, sendo a zona inicialmente caracterizada pelo seu trabalho agrícola, com a existência de sementeiras, sendo que mais tarde a denominação deverá ter sido atribuída à velha quinta e posteriormente à estrada/avenida, que preconizará o termo da freguesia consagrada a 21 de Março de 1928. A 26 de Setembro do mesmo ano, nasce o Concelho de Loures, ao qual a Freguesia de Moscavide passa a pertencer.

Outrora uma pequena povoação designada por “lugar dos Marcos” – denominação

Introduction and historical context of the location

The origin of the name Moscavide is yet to be confirmed. According to popular tradition, the term originated from Buscavides, the name of a nearby farm which was where the main road that led from the capital to Sacavém passed. The first buildings in the region were erected along this road, giving birth to the settlement whose name was the same of the road. This name would progressively evolve to Buscavide, Boscavide and lastly Moscavide. However, according to José Pedro Machado, the word has its origins in the Arabic expression Maskabat, meaning “sowing”, which evolved to Maskbit and later to Moscavide. Nevertheless, both theories are complementing, for this was an area initially characterized by agricultural work. This name was probably attributed to the old farm and later to the road/avenue, which will later be given to the whole parish, consecrated in March 21 1928. In September 26 of the same year, the Loures City Council was created, integrating the Moscavide Parish.

Once a small village called “lugar dos Marcos” – a name given for the several marking stones that bordered the adjoining parishes – Moscavide is born in the second half of the 19th century, in the vicinity of the parishes of Sacavém and of Santa Maria dos

Nome do Conjunto: Moscavide

Localização: Loures. Limitado a noroeste pela Urbanização da Portela e a nascente pelo Parque das Nações

Datas da intervenção: 1850-1988

Dimensão da intervenção: 32,5 hectares

Número de unidades habitacionais: cerca de 700 edifícios

População estimada: 14.266 habitantes

Promotores: diversos promotores privados

Name of the housing estate: Moscavide

Location: Loures. Bordered in the northwest by the Portela Urbanization and in the east by Parque das Nações

Project dates: 1850-1988

Estate dimension: 32.5 hectares

Number of residential units: around 700 buildings

Estimated population: 14,266 residents

Promoters: several private promoters

dada pelos vários marcos que delimitavam as freguesias adjacentes – Moscavide nasce a partir da segunda metade do século XIX, ladeada pelas freguesias de Sacavém e de Santa Maria dos Olivais, localizadas no perímetro rural da cidade de Lisboa. A partir do início do século XIX, Santa Maria dos Olivais torna-se uma das freguesias de eleição das classes mais endinheiradas, que procuravam zonas de carácter rural próximas da cidade para construir os seus espaços de lazer. Assim, os reguengos, foros e courelos deram lugar a grandes quintas que desempenharam um papel fundamental no desenvolvimento do actual traçado da freguesia.

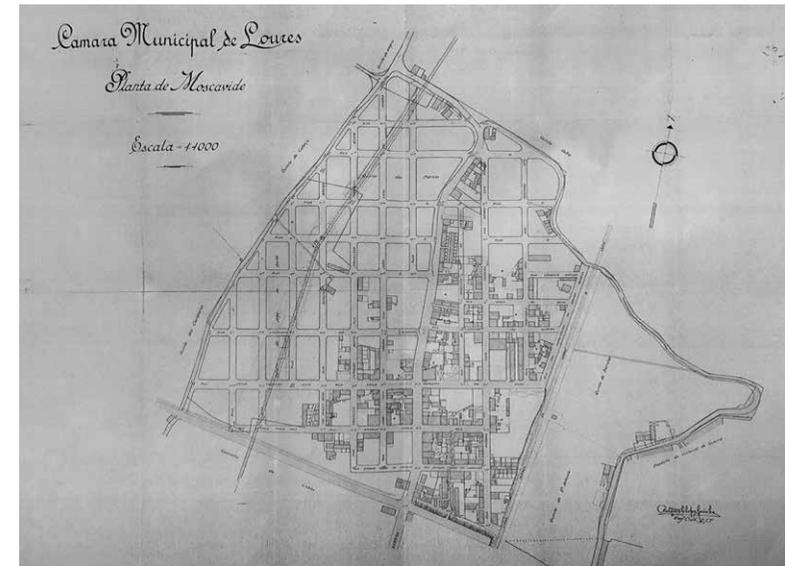
Descrição do caso de estudo

Além das quintas, já referidas, existia outro elemento constituinte deste local: uma estrada antiga, já referida em documentos datados do século XVI, que fazia ligação entre Sacavém e Santa Maria dos Olivais. É a partir meados do século XIX, no prolongamento desta Estrada, que surgem as primeiras construções nesta

Olivais, located in the perimeter of the city of Lisbon. From the early 19th century, Santa Maria dos Olivais became one of the preferred places for the wealthy classes, which sought for rural areas close to the city to build their leisure spaces. Thus, the agriculture structure gave way to large farms which played an essential role in the development of the current layout of the parish.

Description of the case study

In addition to the already mentioned farms, there was another constituent element of this area: an old road, already referred in documents dating back to the 16th century, connecting Sacavém and Santa Maria dos Olivais. It is from the mid-19th century onwards, in the extension of this road, that the first buildings in this area were built, housing servants coming from all over the country in search of work, supplying goods to the city in an initial stage, and starting local businesses in a later phase – a condition which is still



Planta de Moscavide, 1935 [Arquivo Municipal de Loures]

Moscavide Plan, 1935 [Loures Municipal Archive]

zona, que acolhia “gentes de serviço” provenientes de toda a parte do país que vinham em busca de trabalho, numa fase inicial para serviços de abastecimento prestados à cidade e posteriormente para profissões ligadas ao comércio local – ainda hoje uma forte característica da freguesia.

Ao longo dos anos, com a instalação de espaços industriais na envolvente gera-se uma enorme procura operária, bem como um grande impulso da construção nesta região. Esta evolução é vista como uma oportunidade de rendimento para os donos das quintas que decidem lotear e vender os terrenos a diversos construtores, que depois vendiam as casas às famílias migrantes.

Assim, o bairro de Moscavide inicia o seu crescimento urbano a partir desta estrada/avenida, tida como eixo principal de desenvolvimento. A sua morfologia segue a lógica dos assentamentos de bairros operários, com uma forte relação com as vias envolventes que a delimitam e que, de certa forma, impedem um crescimento mais exponencial do bairro.

As habitações foram inicialmente construídas de forma dispersa ou agrupadas em pequenos conjuntos encerrados sobre si próprios (as “vilas operárias”). Estas vilas começaram a ser construídas nos terrenos junto ao limite com o concelho de Lisboa, na zona mais a sul

strongly present in the parish.

Over the years, with the installation of industrial spaces in the surroundings, there was an enormous demand for the working class, as well as a great impulse in the building industry in this region. This evolution is seen as an income opportunity for the farms' owners, who decide to subdivide and sell the land to several building contractors, who then sold the houses to migrant families.

In this way, the Moscavide Neighbourhood starts its urban growth from this road/avenue, the main axis of this urban development. Its morphology follows the logic of the working class neighbourhoods, with a strong relation with the surrounding streets that define and simultaneously hinder the further development of the neighbourhood.

The houses were initially built in a disperse way or arranged in small enclosed groups (the “vilas operárias”). These vilas were initially built in land close to the boundary with the Lisbon municipality, in the southern limit of the neighbourhood (in the current João Pinto Ribeiro Street). From these other roads were built, such as the Travessa do Cautelheiro which was filled with buildings by the promoter Manuel Augusto. But it is in the Particular Street (“private street”) that, from 1906 onwards, one can more clearly see the first built nucleus



Avenida de Moscavide [fotografia dos autores, 2016]

Moscavide Avenue [photo by the authors, 2016]



MOSCAVIDE



Esquema do crescimento urbano de Moscavide: 1906, 1935, 1980 [esquema dos autores]

Moscavide urban growth: 1906, 1935, 1980 [drawing by the authors]

do perímetro do bairro (actual Rua João Pinto Ribeiro). A partir delas foram surgindo arruamentos e travessas, como é exemplo a Travessa do Cauteleiro, que no ano de 1905 é rodeada de construções pelo proprietário Manuel Augusto. Mas é na "Rua Particular", a partir do ano de 1906, que se observa com mais clareza o primeiro núcleo de construções dentro do bairro e a origem da geometria dos arruamentos que se seguiram até aos dias de hoje.

Intencionalmente, a malha base, estabelecida pelo primeiro núcleo urbanizado, serviu como unidade reguladora de todas as construções que se seguiram, especialmente dos arruamentos. Até ao ano de 1909, o crescimento do bairro vai seguindo a grande Avenida de Moscavide, até se começar a expandir em direcção a norte, paralelamente à via principal, dando continuidade à morfologia urbana existente.

Em 1935, esta extensão faz-se assinalar pela designação das novas ruas em numeração ou por letras, sendo posteriormente alteradas para o nome dos donos dos terrenos ou dos construtores que ali edificavam os seus projectos. O crescimento do bairro atinge o perímetro total por volta do ano de 1988. Na zona poente, dividida pela Avenida de Moscavide, observa-se um desenho de quarteirão não regular indicando o aglomerado primário de construções, contrariamente à zona nascente, onde já existe um desenho regular e mais geometrizado, com padrões de medida nos quarteirões.

Actualmente, a urbanização apresenta a mesma leitura em planta, não existindo um crescimento acentuado de edifícios. Sendo

inside the neighbourhood and the origin of the road network geometry that would last until the present day.

Intentionally, the basic layout, established in the first urbanized nucleus, served as a regulatory unit for all the buildings that followed, and especially for the street network. Until 1909, the development of the neighbourhood would follow the long Moscavide Avenue, until its expansion towards north started, in parallel with the main road, providing continuity with the existing urban morphology.

In 1935, this extension is signalled by the designation of new streets in numbers or letters, later altered to the name of the land owners or of the neighbourhood builders. The growth of Moscavide reaches its total perimeter around 1988. In the western area, divided by Moscavide Avenue, one can observe a non-regular block layout, indicating the previous urban occupation. In the eastern zone, on the contrary, there is a more regular and geometrized design, where the blocks have standardized dimensions.

Nowadays, the urbanization presents the same reading in plan, as there was not an accentuated increase in the number of buildings. Bounded to the north by the continuation of the Moscavide Avenue, to the east by the railway line, and to the south by the João Pinto Ribeiro Street, a new road is built in the western side of Moscavide, definitively enclosing the perimeter. The neighbourhood is composed by 45 blocks that vary between four and 47 buildings, sharing enclosed backyards. The buildings have a maximum of three floors, thus avoiding the need for lifts. There is also a



Edifício projetado pelo Arq. Fernando Silva, 1938 [fotografia dos autores, 2016]

Building designed by Arch. Fernando Silva, 1938 [photo by the authors, 2016]

delimitado a norte pela continuação da Avenida de Moscavide, a nascente pela linha ferroviária, e a sul pela Rua João Pinto Ribeiro, um novo eixo viário é construído pelo lado poente de Moscavide, cercando definitivamente o perímetro. O bairro é composto por 45 quarteirões que variam entre quatro e 47 edifícios, partilhando um logradouro no seu interior. Os edifícios têm o máximo de três pisos, evitando assim a existência de elevadores. Existe também um jardim público, que serve toda a população, e uma igreja.

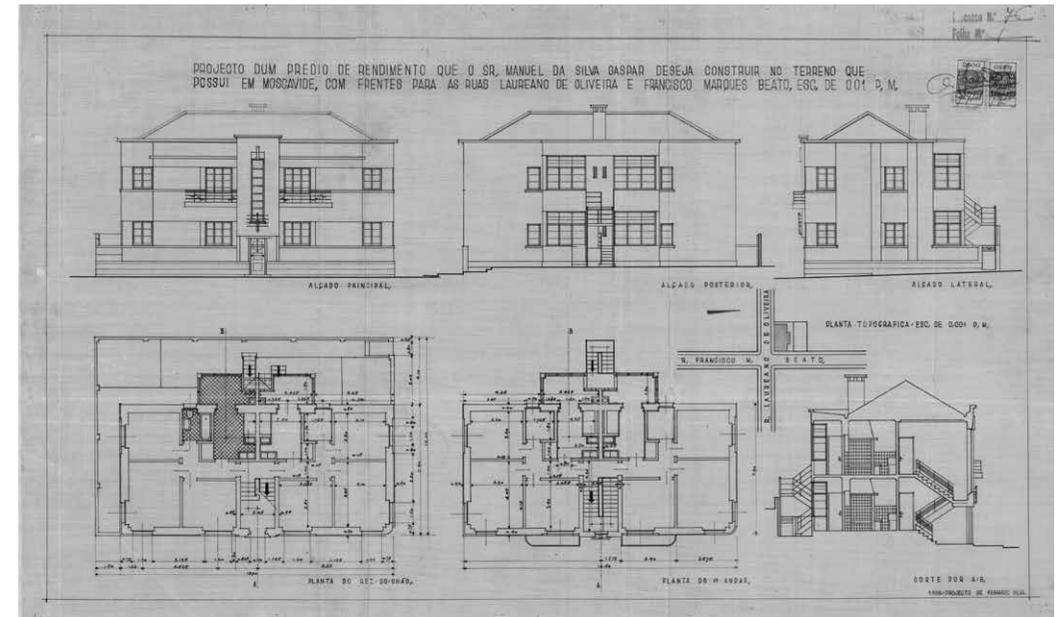
Partindo de uma análise geral do bairro, percebemos que a maioria dos edifícios apresentam uma arquitetura de tendência modernista, que teve grande desenvolvimento nos anos 1930, existindo também numerosos exemplos de edifícios dos anos 1940 e 1950. Nesta época, verifica-se um rápido crescimento da construção civil de iniciativa privada nos meios urbanos, como resposta à necessidade de habitações para operários, consequência do repentino aumento demográfico causado pelo êxodo rural. Também a introdução do betão armado na construção, e a maior facilidade e rapidez desta técnica, contribuiu para o ritmo acelerado de construção de habitação.

A arquitetura do bairro caracteriza-se sobretudo pela importância dada na resposta à função e pela simplificação da

public garden, which serves all the population, and a church.

Starting from a general analysis of the neighbourhood, one can see that the majority of the buildings present an architecture of modernist tendency, which had a great development in the 1930s, but there are also numerous examples of buildings from the 1940s and 1950s. At that time, there was a rapid growth of private construction in the urban areas, as an answer to the housing needs for the working class, a consequence of the sudden demographic increase caused by the rural exodus. The introduction of reinforced concrete in the construction industry, a building technique of easy and fast implementation, has contributed for the accelerated pace of housing development.

The architecture of the neighbourhood is mainly characterized by the importance given to the functional aspects and by the simplification of the decorative language. These characteristics are easily identified in a building designed by Fernando Silva, sited in the corner between Laureano de Oliveira and Francisco Marques Beato streets. The building is composed of two floors (ground and first floor) with two apartments per floor, and a backyard. The plan of the apartments has a rectangular shape. The bedrooms and the



Edifício projetado pelo Arq. Fernando Silva, 1938 [Arquivo Municipal de Loures]

Building designed by Arch. Fernando Silva, 1938 [Loures Municipal Archive]

linguagem decorativa. Características facilmente identificáveis no edifício do arquiteto Fernando Silva, situado na Rua Laureano de Oliveira e Francisco Marques Beato. O edifício compõe-se em dois pisos (rés-do-chão e primeiro andar) com dois fogos por piso, e um logradouro nas traseiras. A planta dos fogos tem forma retangular. Os quartos e as salas encontram-se junto ao limite da fachada principal, sendo que a casa de banho e cozinha localizam-se na parte traseira do edifício, existindo uma ligação entre a cozinha e um espaço técnico na varanda com acesso às escadas que levam ao logradouro. Os pisos superiores são acedidos através de uma caixa de escadas encostada à fachada principal – iluminada por meio de um grande vão vertical – ou por um acesso pelas traseiras.

Breve biografia do autor

O bairro de Moscavide nasceu de um desenho urbano de autoria desconhecida. Porém, através de documentos e planos urbanos datados de 1935, foi possível identificar a participação do Engenheiro António Filipe Gorinho. Do que foi possível apurar, somente se conhece que frequentou o Instituto Superior Técnico durante a sua formação académica em Engenharia Civil.

living rooms are located in the main façade, while the bathroom and kitchen are in the rear. There is a connection between the kitchen and a technical room in the balcony served by the stairs that lead to the backyard. The upper floors are accessed by a main stairwell in the front – illuminated by a large vertical window – or by a service access in the back.

Brief biography of the author

The Moscavide neighborhood was born from an urban design whose authorship is unknown, but through documents and urban plans dated from 1935, it was possible to identify the participation of Engineer António Filipe Gorinho. From the scarce information available, there is evidence that he attended Instituto Superior Técnico (Lisbon), during his education period in civil engineering.



Emanuel Gomes, Gonçalo da Silva, João Machado,
Maria Papa, Pedro Gomes

3 Encarnação

Introdução e contextualização histórica do lugar

Na passagem para o segundo quartel do século XX, verifica-se uma nova fase no planeamento urbano de Lisboa. O novo poder político estabelecido, o Estado Novo, a par de uma conceção urbanística apoiada num regime de expropriações, conduziu à elaboração de um plano diretor para a cidade, definido sob a tutela direta do engenheiro Duarte Pacheco. Este plano determinou a expansão do território de Lisboa, que acompanhava a construção do Aeroporto da Portela na coroa norte da cidade. O Bairro da Encarnação, situado a nascente do Aeroporto, foi construído no âmbito do Programa de Bairros Económicos, sendo o maior bairro do género edificado durante o Estado Novo.

A paisagem rural caracterizava o lugar antes da construção do bairro, sendo considerada uma zona arejada e salubre, capaz de conferir um carácter isolado a estes aglomerados, transportando para a cidade a ideia da “aldeia portuguesa”. Estes bairros possuíam um duplo papel: o de ordenamento do território, através da promoção da construção de alojamento, preferencialmente de baixo custo para uma população mais carenciada, e o de aglutinador de classes sociais. No desenho das habitações estavam

Introduction and historical context of the location

In the transition to the second quarter of the 20th century, a new phase in the urban planning of Lisbon was initiated. The new political power, the Estado Novo (“new state”), within an urbanistic conception based on an expropriation regime, led to the creation of the city’s masterplan, defined under the tutelage of engineer Duarte Pacheco. This plan defined the expansion of Lisbon’s territory, accompanying the construction of the Portela Airport in the northern end of the capital. The Encarnação Neighbourhood, located east of the airport, was built within the Affordable Neighbourhoods Program, being the largest operation of this kind built during the Estado Novo.

The rural landscape characterized the location before the construction of the neighbourhood, being considered an airy and salubrious zone, capable of conferring an isolated character to these settlements, bringing the idea of “Portuguese village” to the city. These neighbourhoods possessed a dual role: one of territorial planning, through the promotion of construction and dwelling, preferentially affordable houses for the lower classes; and another of a homogenous gathering of social classes. In the design of the houses, the ideals of the State regarding family and society were present.

Nome do conjunto: Bairro da Encarnação

Localização: Olivais, Lisboa. Limitado a nordeste pelos Olivais Norte, a sul pelos Olivais Sul e a poente pelo aeroporto

Autoria: Arq. Paulino Montez, com colaboração de Fernando Engenheiro

Datas da intervenção:

1938 – elaboração do plano

1940 – início da construção

1944 – 27 de Maio, inauguração

1958 – conclusão da construção

Dimensão da intervenção: 47 hectares

Número de unidades habitacionais: 1112 moradias geminadas

População estimada: 5000 habitantes

Promotores: Direcção Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais (DGEMN), Ministério das Obras Públicas e Comunicações

Construção: Avelino José Lourenço Ribas

Técnicos de especialidades: Eng. Visconde de Almeida Garrett; empreiteiro George Tombu

Name of the housing estate: Encarnação

Neighbourhood

Location: Olivais, Lisbon. Bordered in the northeast by Olivais Norte, in the south by Olivais Sul and in the west by the airport

Authors: Arch. Paulino Montez, with Fernando Engenheiro

Project dates:

1938 – plan design

1940 – beginning of the construction

1944 – May 27, inauguration

1958 – estate completion

Estate dimension: 47 hectares

Number of residential units: 1112 single-family semi-detached houses

Estimated population: 5000 residents

Promoters: Directorate-General for National Buildings and Monuments (DGEMN), Ministry of Public Works and Communications

Builder: Avelino José Lourenço Ribas

Specialists: Eng. Visconde de Almeida Garrett; contactor George Tombu

presentes os ideais do Estado acerca da família e da sociedade.

O plano para o Bairro da Encarnação, projetado pelo arquiteto Paulino Montez em 1938, baseia-se nos conceitos da “cidade-jardim” definida por Ebenezer Howard. A estruturação social da Encarnação fixava-se basicamente em dois grupos: o dos operários e o dos funcionários públicos, ambos enquadrados pelas organizações políticas do regime. Com o desenvolvimento da atividade industrial na parte oriental da cidade e com o aparecimento do aeroporto, uma fração considerável dos residentes trabalhava perto do bairro.

Descrição do caso de estudo

O Bairro da Encarnação, promovido pelo Ministério das Obras Públicas e Comunicações, assume-se como o maior bairro de casas económicas de Lisboa, designando-se como “Extensão Nordeste da Cidade de Lisboa». O Bairro da Encarnação, assim como outros bairros de casas económicas, é projetado sob a tutela de Duarte Pacheco, Presidente da Câmara Municipal de Lisboa e também Ministro das Obras Públicas e Comunicações, principal impulsionador da expansão da capital nesta época.

Localizado a nascente do Aeroporto da Portela, ocupa um território delimitado pela antiga Estrada de Sacavém, atual Avenida Cidade do Porto, a poente; pela antiga Avenida

The plan for the Encarnação Neighbourhood, designed by architect Paulino Montez in 1938, was based in the concept of “garden-city”, as defined by Ebenezer Howard. The social structure of Encarnação was essentially made of two groups: workers and public servants, both integrated in the political organizations of the regime. With the development of industrial activity in the eastern part of the city and with the installation of the airport, a considerable number of the residents worked in the vicinity of the neighbourhood.

Description of the case study

The Encarnação Neighbourhood, promoted by the Ministry of Public Works and Communications, is the largest neighbourhood of affordable houses in Lisbon, having the designation of “City of Lisbon Northeast Expansion”. The Encarnação Neighbourhood, like other affordable housing projects, is designed under the influence of Duarte Pacheco, Mayor of Lisbon and also Minister of Public Works and Communications, the main promoter of the expansion of the capital at the time.

Located east of the Portela Airport, Encarnação occupies a territory bordered in the west by the old Sacavém Road, now Cidade do Porto Avenue; in the south by the former Entre Aeroportos Avenue, now Berlim Avenue; in the north by the Quinta de Santa Maria and by the North Circular Road; and in the east by the Lojistas Street. It is located in the Santa Maria dos Olivais Parish, encompassing an area



Bairro Social da Encarnação, 1946 [Arquivo Municipal de Lisboa, PT/AMLSB/SAL/100077]

Encarnação Neighbourhood, 1946 [Lisbon Municipal Archive, PT/AMLSB/SAL/100077]



Bairro da Encarnação, 1964 [Arquivo Municipal de Lisboa, PT/AMLSB/AJG/S01147]

Encarnação Neighbourhood, 1964 [Lisbon Municipal Archive, PT/AMLSB/AJG/S01147]

Entre Aeroportos, atual Avenida de Berlim, a sul; a norte, pela Rua da Quinta de Santa Maria e Circular Norte; e a nascente pela Rua dos Lojistas. Situa-se na Freguesia de Santa Maria dos Olivais abrangendo uma área com cerca de 47 hectares. Estava prevista a construção de 1340 casas, sendo que em 1924 já haviam sido construídas 1092. Em 1956 surge um projeto de ampliação do bairro com mais 202 moradias, porém apenas foram concluídas 20 moradias.

O bairro destaca-se por corresponder a um modelo alternativo à concepção tradicional da cidade densa e contínua, procurando referências na «cidade-jardim», inicialmente concetualizada por Ebenezer Howard. O seu desenho baseia-se em princípios de estruturação do espaço a partir da integração da casa com o campo, através de um desenho radial, que parte de um jardim central que concentra as principais funções da cidade, e se expande em anéis de vias arborizadas ladeadas por edifícios e jardins.

Embora em Portugal a dimensão, física e populacional, que o plano da Encarnação assume não seja equivalente ao que se acontecia fora do país, a assimilação deste conceito está presente no bairro. O princípio da «unidade de vizinhança», apesar de não ser explicitamente referenciado pelo autor, parece estar ligado à ideia do bairro, na procura de novas abordagens da relação das pessoas com o espaço, tentando recriar um ambiente de relações entre os moradores. Este princípio, combinado com o conceito de “cidade jardim”, concretiza-se num bairro residencial de baixa densidade, com estruturas verdes e diversos equipamentos e serviços no seu interior. O facto de inicialmente existirem carências em relação ao transporte público justifica uma reduzida procura de casas numa primeira fase. A resolução do problema, com a inclusão de carreiras de autocarro que permitiam mobilidade dos moradores de e para o centro da cidade, provocou uma procura muito superior à oferta.

A solução urbanística baseia-se numa composição urbana que desenha a forma de uma “borboleta”, apenas visível a partir de uma observação aérea. O arquiteto resolveu utilizar esta forma característica para possibilitar uma maior facilidade de identificação do Bairro a quem o sobrevoasse, uma vez que a localização do aeroporto é muito próxima.

O bairro é definido por uma artéria principal, a Alameda da Encarnação, que dá



MORFOLOGIA URBANA
HABITAÇÃO UNIFAMILIAR
EDIFÍCIOS PÚBLICOS



REDE VIÁRIA
MAIOR INTENSIDADE DE TRÁFEGO
MENOR INTENSIDADE DE TRÁFEGO



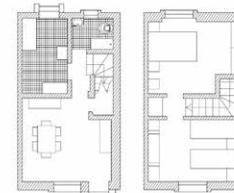
ESPAÇOS VERDES
ESPAÇOS VERDES PÚBLICOS
ESPAÇOS VERDES PRIVADOS

Bairro da Encarnação. Em cima: Morfologia Urbana; no meio: Rede Viária; em baixo: Espaços Verdes [esquema dos autores]

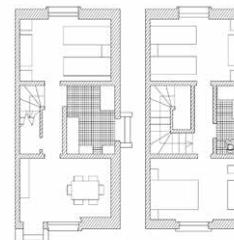
Encarnação Neighbourhood. Above: Urban Morphology; in the middle: Street Network; below: Green Spaces [drawing by the authors]



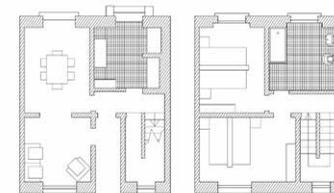
Classe A Tipo I



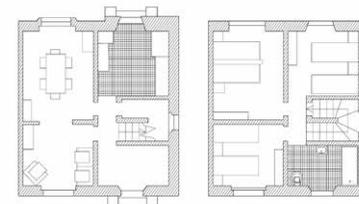
Classe A Tipo II



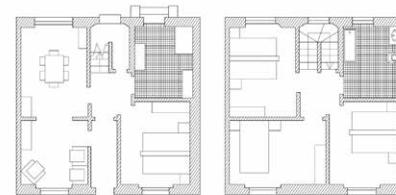
Classe A Tipo III



Classe B Tipo I



Classe B Tipo II



Classe B Tipo III

Bairro da Encarnação, tipologias de habitação [redesenho dos autores]

Encarnação Neighbourhood, housing typologies [drawing by the authors]

of about 47 hectares. The initial plan envisaged the construction of 1340 houses, and in 1924, 1092 houses were already built. In 1956, another plan was designed to expand the neighbourhood with an additional 202 houses, but only 20 of these were actually built.

This neighbourhood corresponds to an alternative model to the traditional conception of cities in a dense and continuous way, seeking references in the “garden city”, initially conceptualized by Ebenezer Howard. Its design is based in principles of space structure from the integration of the house with the country, through a radial design that stems from a central garden which concentrates the main functions of the city, and which expands through tree-lined ring roads bordered by buildings and gardens.

Although in Portugal the physical and population dimension attained by the Encarnação plan is not equivalent to other similar actions abroad, the assimilation of this concept is present in the neighbourhood. The principle of “neighbourhood unit”, although not explicitly mentioned by the plan’s author, seems to be linked with the neighbourhood’s idea, in the search for new approaches in the relationship of residents with the city’s space, trying to recreate a friendly environment for the relations between neighbours. This principle, combined with the concept of “garden city”, is materialized in a residential urban project of small density, with green structures and diverse facilities and services in its interior. The fact that, initially, there were shortages in the access to public transportation, justifies a weak demand for houses in a first phase. With the inclusion of bus routes from the neighbourhood to the city centre this problem was solved, enabling a demand that was vastly superior to the supply.

The urban design is based in an urban composition that suggests the image of a “butterfly”, only visible from an aerial observation. The architect used this characteristic form to facilitate the identification of the neighbourhood to everyone who flew over it, since the airport was located very close by.

The neighbourhood is defined by a main road, *Alameda da Encarnação*, which originates an almost perfect symmetry in its design and that connects, in its extremes, two public facilities that were built in different times, the church and the fire station. In this layout, the

origem a uma simetria quase perfeita em relação ao seu desenho e liga, nos extremos, dois equipamentos que se implantariam desfasados no tempo, a igreja e o quartel de bombeiros. Impõe-se assim um traçado em que as moradias definem quarteirões, com as fachadas principais voltadas para a rua e os quintais para o interior do lote, confinando com outros logradouros.

As vias de circulação adaptam-se ao relevo, diminuindo possíveis custos. Esta situação é visível na irregularidade da Alameda, que não é completamente plana desde a parte inferior até ao topo onde se situa a igreja. Existem ainda duas outras alamedas de menor escala, com acesso direto às denominadas Praça Sul e Praça Norte.

Da estrutura funcional prevista no plano inicial, apenas o grupo de escolas, o quartel de bombeiros e os espaços livres ajardinados se mantiveram inalterados. Os restantes equipamentos, como por exemplo os dois mercados, estabelecimentos comerciais, um cineteatro ou um anfiteatro ao ar livre, não se realizaram ou sofreram alterações na sua localização. No que diz respeito aos estabelecimentos comerciais, houve uma mudança, tanto na sua filosofia, como na sua disposição no território. Construiu-se o chamado «Bairro Comercial», em torno das praças Sul e Norte, que produziu alterações ao nível arquitetónico, com mutações na volumetria e no tipo de edificado. Surgiram edifícios com dois pisos independentes, em que o piso térreo se destinava à atividade comercial e o superior à habitação. Como muitos dos espaços destinados ao comércio não foram ocupados, foram convertidos em habitação, mantendo-se independentes do piso superior.

No que diz respeito à habitação, o Bairro é constituído por moradias unifamiliares geminadas. Ao longo das vias de circulação principais situam-se as casas com maior área, enquanto à medida que se avança para o interior do bairro as áreas diminuem. As tipologias das habitações foram desenhadas em resposta às exigências do programa habitacional, que deveria considerar as necessidades de diferentes grupos socioeconómicos. A opção pela construção de moradias, ao invés de edifícios de habitação coletiva, terá sido na tentativa de inculcar nos moradores uma vivência parcialmente rural.

houses define blocks, with main façades facing the streets and with backyards in the lots' interior.

The road network is adapted to the topography, reducing possible costs. This situation is visible in the irregularity of the Alameda, which is not completely flat from the lower terrain to the top where the church is sited. There are also two other small alamedas, with direct access to the South and North squares.

Of the functional structure envisaged in the initial plan, only the group of schools, the fire station and gardened spaces were maintained. The remaining public facilities, such as two markets, commercial stores, a theatre-cinema and an open-air amphitheatre, were not built or had their location changed. Regarding the commercial stores, there were alterations, both in their philosophy as well as in their location in the plan. The "Bairro Comercial" (commercial neighbourhood) was built around the South and North squares, producing changes at the architectural level, namely in the volumetry and in the type of building. Structures with two independent floors were built, in which the ground floor was destined to commercial activities, and the upper floor to housing. As in many of the spaces intended to commerce were not occupied, they were converted into housing, maintaining their independence from the upper floors.

Regarding housing, the neighbourhood is composed by single-family semi-detached houses. Along the main roads are the houses with greatest floor area, which is progressively reduced in the direction of the neighbourhood's inner area. The housing typologies were designed to answer the requirements of the programme, which considered the needs of different socio-economic groups. The option for semi-detached houses, instead of multifamily buildings, would have been taken to instil in the residents a partially rural living.

Three types of houses were designed for two classes, A and B. In class A, the gross floor area of the apartments varies between less than 50m², in the 1-bedroom typology, and about 70m², in the 3-bedroom typology. In class B, the area of the apartments vary between 85m² and 105m². This class comprehends apartments with two, three or four bedrooms, living room and dining room (connected or independent). The architecture of the houses is austere, due to the use of low-cost materials



Bairro da Encarnação
[fotografias dos autores]

Encarnação Neighbourhood
[photos by the authors]



Bairro da Encarnação [fotografia dos autores]

Encarnação Neighbourhood [photo by the authors]

Foram projetadas casas de três tipos de cada uma das classes A e B. Assim, originaram-se fogos com variadas dimensões e tipologias. Na classe A, a área bruta dos fogos varia entre menos de 50m², na tipologia T1, e cerca de 70m², na tipologia T3. Enquanto na classe B as áreas dos fogos variam entre os 85m² e os 105m². A classe de casas B compreende fogos com dois, três ou quatro quartos, sala de estar e sala de jantar (juntas ou separadas). A sua arquitetura é austera, tanto pela utilização de materiais e acabamentos económicos, como pelo despojamento de ornamentação,

and finishes, as well as due to the simplicity in the ornamentation, in a rational construction which was intended to be economical.

Brief biography of the author

Arch. Paulino Montez (1897-1988)

Born in Peniche, Paulino Montez was an architect and urban planner that belonged to the modern generation of Portuguese architects. Montez did countless projects of architecture and interior design, distinguishing himself as an urban planner, giving lectures on urbanism

racionalizando a construção que se queria pouco dispendiosa.

Breve biografia do autor

Arq. Paulino Montez (1897-1988)

Nascido em Peniche, Paulino Montez foi um arquiteto e urbanista que pertenceu à geração modernista de arquitetos portugueses. Fez inúmeros projetos de arquitetura e decoração. Distinguindo-se como urbanista, lecionou Urbanologia na Escola Superior de Belas Artes de Lisboa (ESBAL), fazendo parte de um pequeno grupo de urbanistas que se ocupou do ordenamento dos centros urbanos do País na época de Duarte Pacheco, integrando a Comissão do Plano de Urbanização da Costa do Sol.

No conjunto da obra sua urbanística destaca-se um progresso concetual, morfológico e metodológico, desde o início da década de 1930 até finais da década de 1940. Montez estabelece uma posição crítica relativamente à idealização das novas vias projetadas para a cidade de Lisboa, nomeadamente em relação à inserção da linha reta no traçado do espaço urbano, quando esta não atende à configuração do terreno, e ao emprego do traçado hipodâmico, com conseqüente falta de harmonia no tratamento das praças. Considera que a cidade deveria expressar a sua posição privilegiada ao desenvolver as suas curvas e configurações imprevistas.

Desenvolve a obra “A Estética de Lisboa”, onde sistematiza diferentes conceitos de planeamento, de acordo com a natureza de intervenção, demonstrando um grande conhecimento das conceções então prevalentes em França. Interessado pelo desenvolvimento urbanístico do país, publica “Estudos de Urbanismo em Portugal”, onde documenta publicações de cadernos de sua autoria sobre planos de urbanização de algumas cidades e vilas de Portugal.

Listam-se algumas das obras do arquiteto e urbanista: Traçado de Extensão de Alcântara e Plano Geral do Bairro do Alvitto; Antepiano de Urbanização das Caldas da Rainha; Plano Geral do Bairro da Encarnação; Traçado do Plano Geral de Oeiras; Traçado do Plano Geral da Parede; Plano Urbanização da Zona de São João - Monte Estoril; Regularização e Embelezamento da Vila de Peniche.

at the Lisbon School of Fine Arts (ESBAL). He made part of a small group of urban planners who pioneered the movement that carried out most of the planning in the urban centres of the country at the time of Duarte Pacheco, integrating the Commission of the Urbanization Plan of Costa do Sol.

In the urbanism work of Montez, a conceptual, morphologic and methodologic progress is present, from the beginning of the 1930s until the end of the 1940s. He established a critical position regarding the new road layout of the city of Lisbon, especially against the idea of adding straight lines to an urban space regardless of the configuration and topography of the territory, and against the implementation of a hippodamian plan which would result in poorly harmonized urban squares. For him, the city should express its privileged position, developing its curves and unpredictable configurations.

He wrote “The Aesthetics of Lisbon”, where he systematized different concepts of planning, according to the nature of the intervention, displaying a great knowledge of the prevalent conceptions in France at the time. Interested by the urban development of the country, he published “Urban Studies in Portugal”, where he documents publications of his authorship about urban plans of some cities and towns of Portugal.

Some works of this architect and urban planner include: the Extension of Alcântara and the General Plan of the Alvitto Neighbourhood; the Preliminary Urbanization Plan of Caldas da Rainha; the General Plan of Bairro da Encarnação; the Layout of the General Plan of Oeiras; the Layout of the General Plan of Parede; the Urbanization Plan of the São João - Monte Estoril Area; the Regularising and Embellishment of Peniche.



4 Olivais Norte

Introdução e contextualização histórica do lugar

O plano urbano de Olivais Norte localiza-se na zona oriental de Lisboa, perto dos bairros da Encarnação, Olivais Sul, Moscavide, entre outros. A primeira construção neste local foi a Igreja de Sta. Maria dos Olivais no século XIV, que deu início à aglomeração dos Olivais, neste caso Olivais Velho. O seu traçado urbano foi desenvolvido dois séculos mais tarde aquando da construção de habitações para os agricultores que trabalhavam nas comunidades religiosas (Dias; Dias, 1993). O carácter rural do local fez com que, logo no século XVII, se construíssem quintas e casas de campo destinadas a famílias aristocratas. A sua proximidade ao rio Tejo também definia o quotidiano dos seus habitantes que viviam da pesca e da extração do sal. Este fator geográfico iria influenciar o desenvolvimento deste local no Séc. XIX, caracterizado por uma forte industrialização, iniciada pela construção dos caminhos-de-ferro. A construção da Fábrica de Estamparia na Rua das Casas Novas inaugura, assim, um dos maiores empreendimentos dos Olivais, com a construção de habitações destinada aos seus 200 trabalhadores, o primeiro bairro de habitação de rendas económicas neste local.

O atual bairro de Olivais Norte foi o primeiro a ser construído no âmbito do Dec. Lei nº 42 454, que estabelece o enquadramento legal

Introduction and historical context of the location

The urban plan of Olivais Norte is located in the eastern part of Lisbon, in the vicinity of other neighborhoods, such as Olivais Sul, Encarnação, Moscavide, among others. The first building to be erected in this place was the Church of Sta. Maria dos Olivais, dating from the 14th century, marking the beginning of Olivais, in this case of Old Olivais. Its urban layout was developed two centuries later where houses were built for farmers who worked in the religious communities (Dias; Dias, 1993). The rural characteristics of Olivais Velho in the 17th century brought aristocratic families who built their farms and country houses there. The proximity of the Tagus river also defined the daily lives of the population who lived from fishing and salt extraction. This geographical factor would influence the development of Olivais in the 19th century, characterized by a strong industrialization process, initiated with the construction of railways. This development influenced one of the largest transformations through the construction of a big factory in Rua das Casas Novas and the construction of 200 houses for the factory workers, the first low-income housing neighborhood in the area.

The current Olivais Norte neighborhood was the first to be built under the Decree-Law No. 42 454, which established the legal

Nome do conjunto: Olivais Norte

Localização: Olivais, Lisboa. Limitado a norte pelo Concelho de Loures, situa-se a sul da Urbanização da Portela e a nordeste do Bairro da Encarnação

Autoria:

Plano: Eng. Luís Guimarães Lobato; Arq. José Sommer Ribeiro; Arq. Pedro Falcão e Cunha

Arquitetura Residencial: Arq. Nuno Teotónio Pereira, Arq. António Pinto de Freitas, Arq. Nuno Portas, Arq. Pedro Cid, Arq. Fernando Torres, Arq. Vasconcelos Esteves, Arq. Braula Reis, Arq. João Matoso, Arq. Pires Martins, Arq. Palma de Melo

Arquitetura Escolar: Arq. Victor Palla; Arq. Bento de Almeida

Arquitetura Paisagista: Arq. Paisagista Álvaro Ponce Dentinho

Data da Intervenção: 1957-1968

Dimensão da Intervenção: 40 hectares

Número de Unidades Habitacionais: 1889 fogos

População Estimada: 8.500 habitantes

Promotores: Câmara Municipal de Lisboa

Name of the housing estate: Olivais Norte

Location: Olivais, Lisboa. Bordered in the north by the Loures municipality, it is located south of the Porlela Urbanization and northeast of the Encarnação Neighbourhood

Authors:

Urban Plan: Eng. Luís Guimarães Lobato, Arch. José Sommer Ribeiro, Arch. Pedro Falcão e Cunha

Residential Architecture: Arch. Nuno Teotónio Pereira, Arch. António Pinto de Freitas, Arch. Nuno Portas, Arch. Pedro Cid, Arch. Fernando Torres, Arch. Vasconcelos Esteves, Arch. Braula Reis, Arch. João Matoso, Arch. Pires Martins, Arch. Palma de Melo

School Architecture: Arch. Victor Palla, Arch. Bento de Almeida

Landscape Architecture: Landscape Arch. Álvaro Ponce Dentinho

Project dates: 1957-1968

Estate dimension: 40 hectares

Number of residential units: 1889 dwellings

Estimated population: 8500 residents

Promoters: Lisbon City Council

para a construção de habitações de renda económica (Lobato, 1964).

Descrição do caso de estudo Olivais Norte – O bairro jardim

Em 1955, o Eng.º Guimarães Lobato, no âmbito do Gabinete de Estudos de Urbanização (GEU) da Câmara Municipal de Lisboa, apresenta o estudo-base para o ordenamento do bairro dos Olivais Norte. Neste estudo surgiam já enunciados os princípios da Carta de Atenas para o novo bairro, propondo que «quase todo o espaço verde previsto se comporte como um logradouro coletivo da população» (Mendes, 2006).

Até então, este local possuía um carácter rural e industrial, o que iria influenciar grande parte do projeto do bairro, nomeadamente através da atenção dada às condições climáticas. Devido à exposição da zona aos ventos do quadrante norte, a faixa industrial litoral transportava fumos e gases. A questão foi solucionada através da plantação de maciços de arvoredo que fazem a proteção das habitações, agindo como cortinas perpendiculares à direção dos ventos (Lobato, 1964).

Como referido anteriormente, o plano do bairro parte da Carta de Atenas (1933), documento normativo do urbanismo moderno, difundido em Portugal essencialmente através do I Congresso Nacional de Arquitetura (1948),

framework for the building of affordable rent housing.

Description of the case study Olivais Norte – The garden neighbourhood

In 1955, engineer Guimarães Lobato, within the Office of Urbanization Studies (GEU) of the Lisbon City Council, presents the preliminary-study for the planning of the Olivais Norte neighbourhood. It was this study that gave the impetus to implement the principles of the Athens Charter in the new neighbourhood, proposing that «almost all the planned green space serve as a collective patio for the population» (Mendes, 2006).

Until then, this area was mostly rural and industrial, which will influence much of the neighbourhood project, namely through the attention given to climatic problems. Being exposed to northerly winds, the coastal industrial belt carried fumes and gases through the area. This issue was solved by introducing massive tree lines, to protect the housing, which act as curtains perpendicular to the direction of the winds.

As stated previously, the neighbourhood is planned accordingly to the principles of the Athens Charter (1933), the document which provided guidelines for modern urbanism, and which was introduced in Portugal



Torres de habitação em Olivais Norte, Nuno Teotónio Pereira, António Pinto de Freitas e Nuno Portas [Tostões, 2004]

Tower Blocks in Olivais Norte, Nuno Teotónio Pereira, António Pinto de Freitas e Nuno Portas [Tostões, 2004]

onde um dos temas predominantes foi “O Problema Português da Habitação” (Milheiro, 2009).

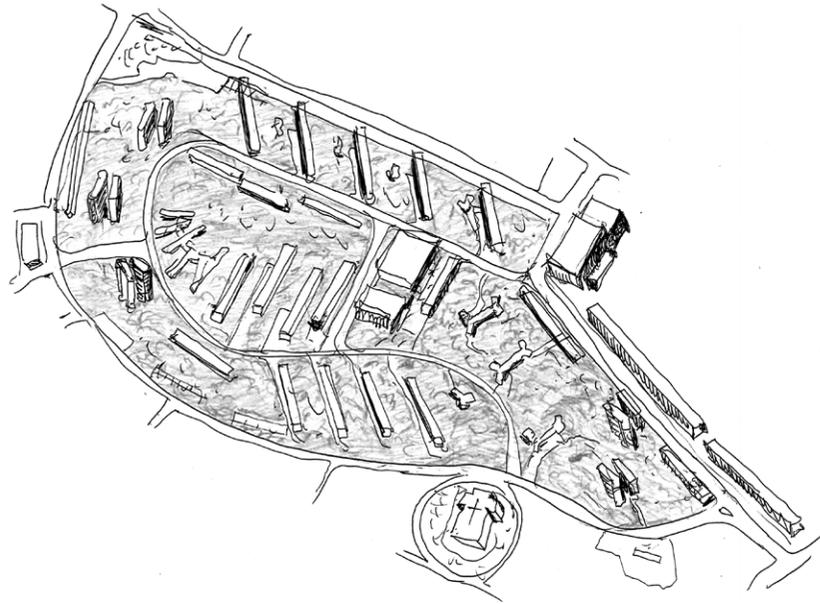
O “logradouro coletivo”, resultado da aplicação dos princípios desse modelo, possibilita que os edifícios de habitação se implantem de forma livre no terreno, dispondo-se conforme a orientação solar mais conveniente e adaptando-se à topografia. Também garante o isolamento destes face à principal via de circulação automóvel, que é separada dos acessos pedonais das habitações, fazendo desaparecer a rua tradicional para dar lugar a uma rede circulatória hierarquizada (Lobato, 1964).

A “espinha” da rede de circulação é o arruamento principal, que converge no centro cívico – mais tarde construído como centro comercial –, local expectável de convivência dos habitantes. Esta é intercetada pelos arruamentos de acesso às habitações, que penetram pelo espaço verde, de forma a darem acesso a qualquer ponto do bairro num curto espaço de tempo. Os equipamentos públicos, como escolas e edifícios de comércio, definem-se pela racionalidade da sua localização, nunca implantados a distâncias superiores a 250m das habitações, podendo ser facilmente acedidos a pé. A principal crítica a este plano é feita por Leopoldo de Almeida (Almeida, 1964), e incide sobre a maneira como o bairro representa um excesso de fidelidade aos

mainly through the First National Congress of Architecture (1948), where one of the main subjects was “The Portuguese Housing Problem” (Milheiro, 2009).

The large green areas, applied following the principles of that model, enabled residential buildings to be freely located in the site, arranging them in the most convenient solar orientation and adapting them to the topography. These and the main route of motor traffic, separated from the pedestrian walkways, eliminated the traditional street to make way for a hierarchized circulatory network (Lobato, 1964).

The circulation “spine” is the main street, which converges at the commercial and civic centre, expected as place of gathering of the inhabitants. This road is intercepted by the access roads to the housing buildings, which penetrate the green space in order to provide access to all points within a short time. Public facilities such as schools and malls are defined by the rationality of their location, never located at distances over 250m from the houses, and being easily accessible on foot. The main criticism of this plan was made by Leopoldo de Almeida (Almeida, 1964), who sustains that the neighbourhood is excessively loyal to the schematic principles of the Athens Charter, maladapted to the territory, resulting in an untied circulation spine from the housing units and in a mischaracterization of urban spaces.



Olivais Norte, perspectiva aérea do bairro [desenho dos autores]

Olivais Norte, aerial view of the neighbourhood [sketch by the authors]

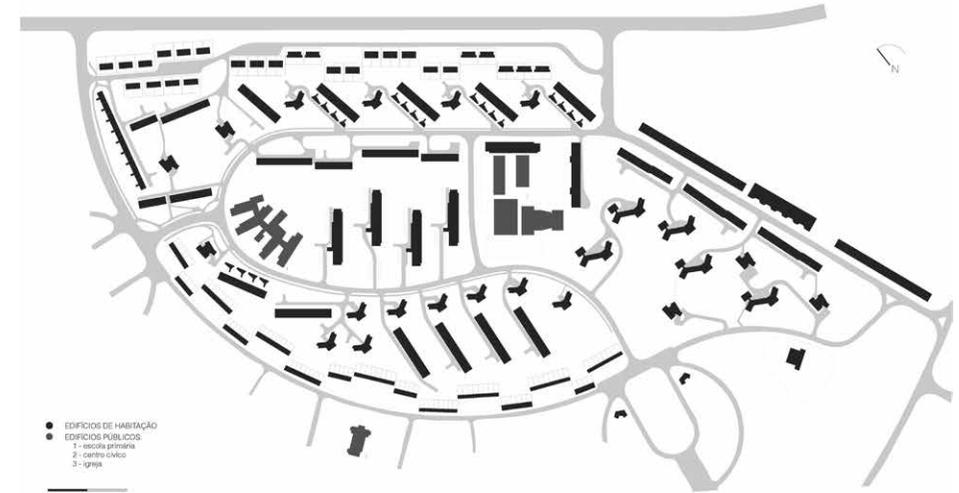
princípios esquemáticos da Carta de Atenas, não a adaptando ao território, dando por isso origem a uma desvinculação das habitações em relação à rede de circulação principal, culminando na descaracterização dos espaços urbanos.

O desejo de modernização está presente tanto no bairro como na arquitetura, podendo encontrar-se várias escalas de edifícios, numa atitude experimental, reformulando o modo de habitar ao buscar tipologias diferentes das comumente utilizadas: construção do fogo em dois pisos (duplex); o acesso às habitações através de uma galeria exterior (como nos edifícios em banda de Pedro Cid e Fernando Torres); edifícios elevados do solo, apoiados em *pilotis* (edifícios projetados por Palma de Melo e Pires Martins); edifícios em torre, que permitem a maior libertação do solo para espaço verde (como as torres desenhadas por Nuno Teotónio Pereira e Pinto de Freitas). São todas estas diferentes tipologias que constroem o bairro dos Olivais Norte, o qual Nuno Portas se refere como lembrando «*um siedlung fora de tempo, de blocos paralelos entremeados por torres*» (Campos, 2011).

O debruçar sobre o tema da modernidade na habitação foi possível devido à equipa de arquitetos que integrou a construção do bairro.

This desire for modernization is present both in the neighbourhood and in the architecture of the residential units, from the large scale to the small scale, in an experimental attitude, revising the way of living by giving rise to new typologies: division of the dwelling in two floors (duplex); access to housing through an outdoor gallery (as in the rowhouses by Pedro Cid and Fernando Torres); buildings raised from the ground, supported on *pilotis* (buildings designed by Palma de Melo and Pires Martins); tower-buildings, which allow a greater release of ground for green spaces (such as the towers designed by Nuno Teotónio Pereira and Pinto de Freitas). These typologies built the neighbourhood of Olivais Norte, which Nuno Portas refers as resembling “*a siedlung out of its time, of parallel blocks interspersed with towers.*” (Campos, 2011).

This discourse on the subject of modernity was made possible by the team of architects who integrated the construction of the neighbourhood, kept as current theme in the work of many architects of this generation, marking this time in the history of Portuguese architecture. One of the examples that reveals this critical thinking are the towers designed by architects António Pinto de Freitas, Nuno Teotónio Pereira and Nuno Portas, in 1959. In this project both the urban scale and the smaller housing scale

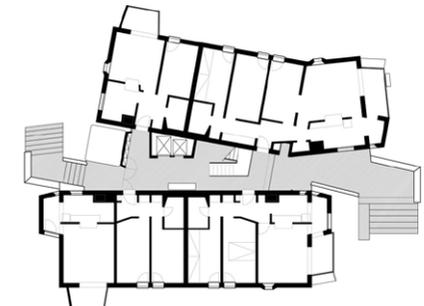


Olivais Norte, plano de urbanização com marcação dos edifícios públicos [esquema dos autores]

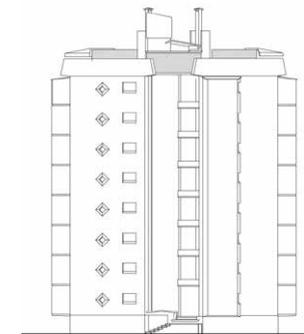
Olivais Norte, urbanization plan with public facilities highlighted [drawing by the authors]



Piso tipo



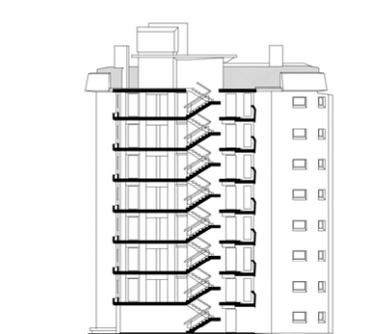
Piso térreo



Alçado norte



Alçado sul



Corte transversal

Torres de Habitação em Olivais Norte, Teotónio Pereira, António Pinto de Freitas e Nuno Portas [redesenho dos autores]

Tower Blocks in Olivais Norte, Nuno Teotónio Pereira, António Pinto de Freitas e Nuno Portas [drawing by the authors]

A reflexão, por vezes crítica, realizada sobre esta temática revelou-se um tema contínuo no trabalho de muitos arquitetos desta geração, marcando esta época da arquitetura portuguesa. Uma das intervenções que revela este pensamento são as torres projetadas pelos arquitetos Nuno Teotónio Pereira, António Pinto de Freitas e Nuno Portas, em 1959. Neste projeto, os arquitetos refletem desde o espaço público até à tipologia habitacional, estando presente uma enorme preocupação com o quotidiano dos habitantes, que se revela no desenho dos espaços.

A tipologia da torre apresenta uma estrutura bipartida, «*dois corpos ligados por um centro*», correspondente ao núcleo de acessos, aqui interpretado como espaço público. Esta novidade faz deste conjunto um exemplo do pensamento crítico dos arquitetos em relação à ideia do que é o “habitar em coletivo”. Um dos corpos do edifício sofre uma torção que quebra a rigidez do volume e desenha o espaço de acesso, sendo este um tema principal no projeto. Os patamares entre lances de escadas tornam-se espaços de reunião, caracterizados pela presença de um banco e de um painel trabalhado por artistas plásticos, como por exemplo Maria Keil (Pereira, 1969). Esta intenção, presente no tratamento do espaço arquitetónico, de assegurar que a habitação social pudesse constituir um bom exemplo de arquitetura, teve como consequência a atribuição do Prémio Valmor, pela primeira vez conferido a um edifício de habitação económica (Leite, 2004).

O interior dos fogos define-se pela independência dos espaços da casa, sendo notória a diferenciação entre a zona dos quartos e a área social (cozinha e sala). Esta área social é desenhada tendo em consideração o novo papel social da mulher, relacionando de forma mais franca a sala e a cozinha. A sala é considerada o espaço principal da casa, possibilitando a reunião da família, dispendo da melhor orientação solar e de vãos maiores (Tostões, 2004).

Os princípios subjacentes ao desenho das torres são partilhados pelos restantes edifícios de habitação. Os edifícios em banda dos arquitetos Pedro Cid e Fernando Torres (1962), por exemplo, que se desenvolvem em dois duplexes sobrepostos, também jogam com a separação entre o espaço dos quartos e os espaços comuns. A organização dos espaços comuns também propõe uma relação

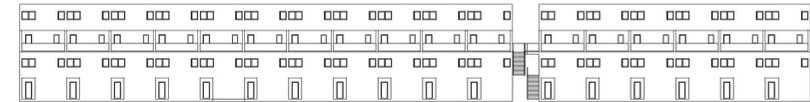
is taken in consideration with an enormous concern for the daily routine of the inhabitants, which influences the way space is designed.

The tower typology presents a bipartite model, «*two structures connected by a centre*», corresponding to the access column, here interpreted as a public space. This novelty set an example of the critical thinking of architects on the very idea of what it is to dwell. One of the structures undergoes a twist that breaks the volume stiffness and marks the access space, this being a major theme in the project. The resting area between flights of stairs becomes a meeting space, characterized by the presence of a bench and a panel displaying artistic designs, giving access to works of acclaimed artists, such as Maria Keil (Pereira, 1969). This intention, present in the treatment of architectural space, of proving that social housing could be a good example of architecture, had as a consequence the award of the Valmor Prize, the first one to be given to a building of affordable housing (Leite, 2004).

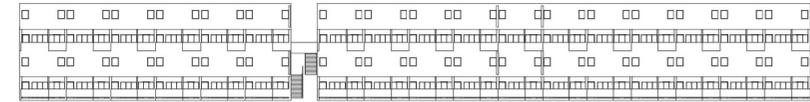
The interior of the flats is defined by the independence of the spaces of the house, distinguishing the bedroom area from the social area (kitchen and living room). This area gained a new dimension by including in the space design process the women’s new social role, providing a more open relation between the living room and the kitchen. The living room is characterized as the main space of the house, where the family socializes, featuring large windows and a better solar orientation (Tostões, 2004).

The principles present in the tower’s design are shared by the remaining residential buildings. The rowhouses developed by architects Pedro Cid and Fernando Torres (1962), for example, which are designed in two overlapping duplexes, also deal with the division of the most intimate spaces and the social area. The organization of the public area and the interior design assumes an equal approach as in the tower project, also including larger windows, promoting natural lighting (Tavares; et al., 2013).

Also the public space, associated with housing, is a theme that appears constantly. The way the tower’s entry hall is designed provides a meeting space for neighbours to socialize, an aspect which also appears in the access gallery of the rowhouses, which provides a circulation



Alçado frontal



Alçado tardoz

Edifício em Banda em Olivais Norte, Pedro Cid e Fernando Torres [redesenho dos autores / fotografia de Ana Vaz Milheiro]

Rowhouses in Olivais Norte, Pedro Cid and Fernando Torres [drawing by the authors / photo by Ana Vaz Milheiro]



Olivais Norte em construção [Arquitectura, 81 (Março, 1964)]

Olivais Norte under construction [Arquitectura, 81 (March, 1964)]

entre a cozinha e a sala, assim como a abertura de vãos maiores, promovendo a iluminação natural (Tavares; et al., 2013).

Também o espaço público, associado à habitação coletiva, é um dos temas que surge recorrentemente. O modo como a entrada para as torres se reflete num espaço de reunião é também perceptível na galeria de acesso aos andares superiores dos edifícios em banda, que proporciona um local de passagem e encontro para os moradores, como uma rua elevada.

«Atenção que as casas que se estão a fazer de habitação social são para um determinado tipo de pessoas, que têm os seus hábitos, os seus costumes, mas é preciso pensar que esses edifícios vão continuar a servir gerações futuras. E essas gerações futuras, seguramente terão hábitos diferentes, sobretudo hábitos de convívio».

Chombart de Lauwe, Colóquio no Sindicato Nacional dos Arquitectos, 1960

Breve biografia dos autores

Eng.º Luís de Guimarães Lobato (1915-2009)

Engenheiro Civil, foi diretor do GEU (Gabinete de Estudos de Urbanização da Câmara Municipal de Lisboa) onde desenvolveu vários planos urbanos. Para além do projeto para o bairro dos Olivais Norte, dirigiu as obras da construção do Bairro de Alvalade (durante os anos 1940). Segundo Nuno Teotónio Pereira, Guimarães Lobato «teve uma grande importância no campo da construção, utilizando novos materiais e novas técnicas de construção, nomeadamente o fabrico de blocos de betão e a utilização de processos de pré-fabricação» (influências da sua estadia em Inglaterra durante a construção no pós-guerra). Esteve também associado à construção de grandes infraestruturas, como o Aeroporto da Portela, o Metropolitano (do qual viria a ser diretor geral), a Ponte Salazar (hoje 25 de Abril), o Parque Florestal de Monsanto, a Universidade Católica e a Sede e Museu da Fundação Calouste Gulbenkian (da qual foi administrador entre 1969 e 1998). Presidiu ainda ao Gabinete de Estudos e Planeamento de Transportes Terrestres, e foi membro e inspetor do Conselho Superior de Obras Públicas e Transportes. Por ser natural de Macau, onde construiu as suas últimas obras públicas, foi-lhe atribuído o Prémio Identidade pelo Instituto Internacional de Macau, em 2006. Entre as suas diversas publicações destacam-se “O

and meeting space for the residents, like an elevated street.

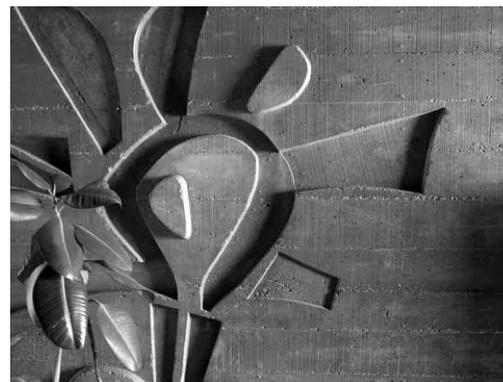
«It is important to note that the social houses that are being made are destined to a certain kind of people, who have their habits, their customs, but you have to think that these buildings will continue to serve future generations. And these future generations will surely have different habits, especially convivial habits».

Chombart of Lauwe, Colloquium at the National Union of Architects, 1960

Brief biography of the authors

Eng. Luís de Guimarães Lobato (1915-2009)

Civil Engineer, was the director of the GEU (Office of Urbanization Studies of the Lisbon City Council), where he developed urban plans. In addition to the project for the district of Olivais Norte, he also directed the construction work of the Alvalade neighborhood (during the 1940s). According to Nuno Teotónio Pereira, Guimarães Lobato was very important in the construction field, using new materials and new building techniques, such as concrete blocks and the use of prefabrication processes (influences of his stay in England at the time of the post-war construction effort). He was also involved in large scale infrastructure projects, such as the Portela Airport, the Lisbon subway (of which he would be general manager), the Salazar Bridge, the Monsanto's Park, the Catholic University and the Museum and Headquarters of the Calouste Gulbenkian Foundation (of which he was administrator between 1969 and 1998). He



Intervenção artística no patamar de acesso às habitações das torres [fotografia de Ana Vaz Milheiro]

Artistic intervention in the access landing to the apartments of the towers [photo by Ana Vaz Milheiro]



Torres de habitação em Olivais Norte, Nuno Teotónio Pereira, António Pinto de Freitas e Nuno Portas [fotografia de Ana Vaz Milheiro]

Tower Blocks in Olivais Norte. Nuno Teotónio Pereira, António Pinto de Freitas e Nuno Portas [photo by Ana Vaz Milheiro]

problema da habitação em Lisboa”, “Lisboa, urbanismo e habitação” e “Memórias Técnicas”.

Arq.º Sommer Ribeiro (1924-2006)

Nascido em Lisboa, e conhecido como o “arquiteto das exposições”, foi responsável pela organização de mais de 600 exposições em Portugal e no estrangeiro. Para além da participação no plano de Olivais (enquanto técnico do GEU), esteve também envolvido no projeto para a Sede e Museu da Fundação Calouste Gulbenkian, em Lisboa.

Arq.º Pedro Falcão e Cunha (1922-1982)

Nascido em Gouveia, entre Março de 1954 e Novembro de 1959 trabalhou no Gabinete de Estudos de Urbanização da Câmara Municipal de Lisboa, onde teve a possibilidade de colaborar em vários planos urbanísticos, entre eles o plano de urbanização de Olivais Norte, e o plano de urbanização de Nova Oeiras (entre 1955 e 1958) com o arquiteto Luís Cristino da Silva. É também no GEU que, em 1959, apresenta o Reajustamento da 2ª Fase da Encosta do Restelo, juntamente com o arquitecto Sommer Ribeiro. Ainda em 1959, mas já depois de abandonar o GEU, projetou a estação de metro do Saldanha, com intervenções da artista Maria Keil.

was also chairman of the Bureau of Studies and Land Transportation Planning, and was a member and inspector of the High Council of Public Works and Transportation. Being born in Macau, it was there he built his last public works, being awarded with the Identity Prize by the International Institute of Macau in 2006. Among his many publications are “The housing problem in Lisbon”, “Lisbon, urban planning and housing” and “Technical Memories”.

Arch. Sommer Ribeiro (1924 - 2006)

Born in Lisbon, Ribeiro was known as the “architect of exhibitions”, being responsible for organizing over 600 exhibitions in Portugal and abroad. Besides his participation in the Olivais plan, he was also involved in the project for the Museum and Headquarters of the Calouste Gulbenkian Foundation, in Lisbon.

Arch. Pedro Falcão and Cunha (1922-1982)

Born in Gouveia, he was part of the GEU (Office of Urbanization Studies of the Lisbon City Council) from March 1954 to November 1959, where he collaborated on several urban plans, among them the Olivais Norte urbanization plan and the urbanization plan of Nova Oeiras, between 1955 and 1958, with architect Luís Cristino da Silva. It is also in the GEU, in 1959, that he introduced the Readjustment of the Second Phase of the plan for Encosta do Restelo, along with architect Sommer Ribeiro. Still in 1959, but after leaving GEU, he designed the Saldanha Metro Station with interventions by artist Maria Keil.



David Dias, Emanuel Correia, João Montalvão,
João Tereso, Pedro Canhêlas

5 Olivais Sul

Introdução e contextualização histórica do lugar

O plano de urbanização de Olivais Sul foi impulsionado pelo Decreto lei nº 42454, de 18 de agosto de 1959, que tinha como objetivos apelar a um crescimento ordenado da cidade bem como resolver o problema da habitação económica, pois havia uma grande necessidade de alojar as pessoas que viviam em bairros de lata naquela zona.

Devido à política de expropriação de terrenos, levada a cabo por Duarte Pacheco enquanto Ministro das Obras Públicas e Comunicações, a Câmara Municipal de Lisboa dispunha de terrenos na zona dos Olivais, fator que acabou por motivar a escolha daquela zona para a implantação de um novo bairro. Para orientar todo o projeto urbanístico a câmara criou o Gabinete Técnico de Habitação da Câmara Municipal de Lisboa (GTH-CML).

Nesta altura, Olivais Sul era sobretudo uma zona de exploração agrícola, consistindo numa quinta em torno de um pequeno núcleo edificado cujos acessos eram feitos através de azinhagas muradas. Algumas destas pré-existências foram mantidas no plano.

Com uma equipa liderada por José Rafael Botelho e, posteriormente, Carlos Duarte, o GTH tinha como funções a realização de

Introduction and historical context of the location

The urbanization project for Olivais Sul was driven by the decree law nº 42.454 of August 18th 1959, which had as its objective the organized growth of the city as well as a solution to the problem of affordable housing, as there was a large necessity to house the people that lived in slum neighbourhoods in that area.

Due to the land expropriation policy that Duarte Pacheco carried out while in government, the Lisbon City Council owned a great amount of land in Olivais Sul, which ended up being the main reason of the selection of that area for the construction of a new neighbourhood. To guide the urban project the council created the Technical Office of Housing of the Lisbon City Council (GTH-CML).

At the time, Olivais Sul consisted mainly of an agricultural development area which had farms surrounding a nucleus of buildings accessed by walled paths. Some of these pre-existences were kept in the plan.

With a team led by José Rafael Botelho and, later, by Carlos Duarte, the GTH had the function of studying, planning, managing and inspecting the construction process. For the

Nome do conjunto: Olivais Sul

Localização: Olivais, Lisboa. Limitado a norte pelo Bairro da Encarnação, a sul pelo vale de Chelas, a nascente pelo Parque das Nações e a poente pelo aeroporto

Autoria:

Plano base: Arq. José-Rafael Botelho e Arq. Carlos S. Duarte

Planos parcelares: grupo de trabalho dirigido pelo Arq. José-Rafael Botelho, com Arq. António Pinto de Freitas, Arq. Carlos S. Duarte,

Arq. Celestino de Castro e Arq. Mário J. Bruxelas

Projeto de urbanização, equipamento e

espaços livres: grupo de trabalho dirigido pelo

Arq. Carlos S. Duarte do qual fizeram parte os arquitectos Luiz Vassalo Rosa, Eduardo G.

Medeiros, Francisco Figueira, Carlos Worm, Joel Santana e Joaquim Castro; os engenheiros J. M.

Pereira Gomes e João Guterres; e os escultores Jorge Vieira e António Alfredo

Infra-estruturas: Eng. J. M. Pinto Faria e

Eng. J. M. Pereira Gomes

Datas da intervenção: início em 1959

Dimensão da intervenção: 186,6 hectares

Número de unidades habitacionais: 8500 fogos

População estimada: 34.000 habitantes;

180 hab/ha

Promotores: Gabinete Técnico da Habitação da Câmara Municipal de Lisboa (GTH-CML), dirigido pelo Eng. Jorge Carvalho Mesquita

Célula B

Dimensão da intervenção: 51,49 hectares

Número de unidades habitacionais: 2217 fogos

População estimada: 10.642 habitantes

Densidade: 207 hab/ha

Áreas verdes de recreio: 0,58 hectares

Áreas verdes de proteção: 2,03 hectares

Parques desportivos: 4,92 hectares

Caso de Estudo

Lote 54

Categoria: I

Autoria: Arq. Vasco Croft, Arq. Justino Morais e Arq. Joaquim Cadima

Área de implantação: 226 m²

Área bruta de construção: 905 m²

Número de apartamentos: 12 fogos (4 T2; 8 T4)

População estimada: 52 a 80 habitantes

Técnicos de especialidades: Eng. José Joaquim Fragoso e Eng. António Almeida Dias

Name of the housing estate: Olivais Sul

Location: Olivais, Lisboa. Bordered in the north by the Encarnação Neighbourhood, in the south by the Chelas Valley, in the east by Parque das Nações and in the west by the airport

Authors:

General Urban Plan: Arch. José-Rafael Botelho and Arch. Carlos S. Duarte

Partial Plans: team headed by Arch. José-Rafael Botelho, with Arch. António Pinto de Freitas, Arch. Carlos S. Duarte, Arch. Celestino de Castro and Arch. Mário J. Bruxelas

Urbanization, public facilities and open spaces

project: team headed by Arch. Carlos S. Duarte,

with architects Luiz Vassalo Rosa, Eduardo G. Medeiros, Francisco Figueira, Carlos Worm, Joel

Santana and Joaquim Castro; with engineers J. M. Pereira Gomes and João Guterres; and with

sculptors Jorge Vieira and António Alfredo

Infrastructures: Eng. J. M. Pinto Faria and

Eng. J. M. Pereira Gomes

Project dates: initiated in 1959

Estate dimension: 186.6 hectares

Number of residential units: 8500 dwellings

Estimated population: 34,000 residents; 180 residents/ha

Promoters: Technical Office of Housing of the Lisbon City Council (GTH-CML), headed by Eng. Jorge Carvalho Mesquita

Cell B

Dimension: 51.49 hectares

Number of residential units: 2217 dwellings

Estimated population: 10,642

Density: 207 residents/ha

Recreational green spaces: 0.58 hectares

Protection green spaces: 2.03 hectares

Sports parks: 4.92 hectares

Case Study

Lot 54

Category: I

Authors: Arch. Vasco Croft, Arch. Justino Morais and Arch. Joaquim Cadima

Site area: 226 m²

Total gross area: 905 m²

Number of apartments: 12 dwellings

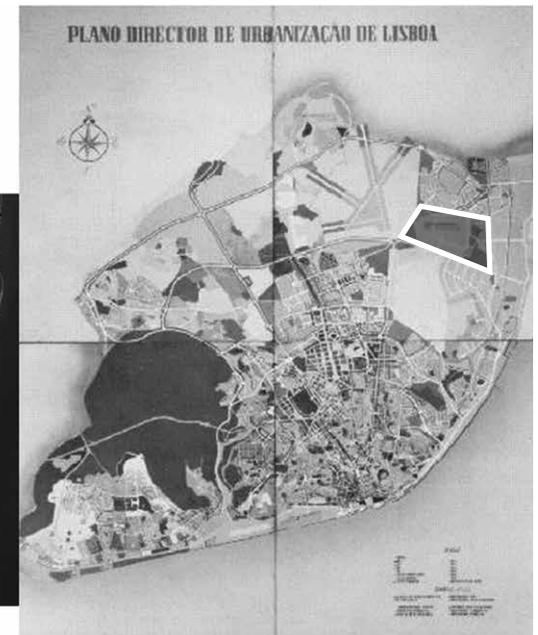
(4 2-bedroom and 8 4-bedroom types)

Estimated population: 52 to 80 residents

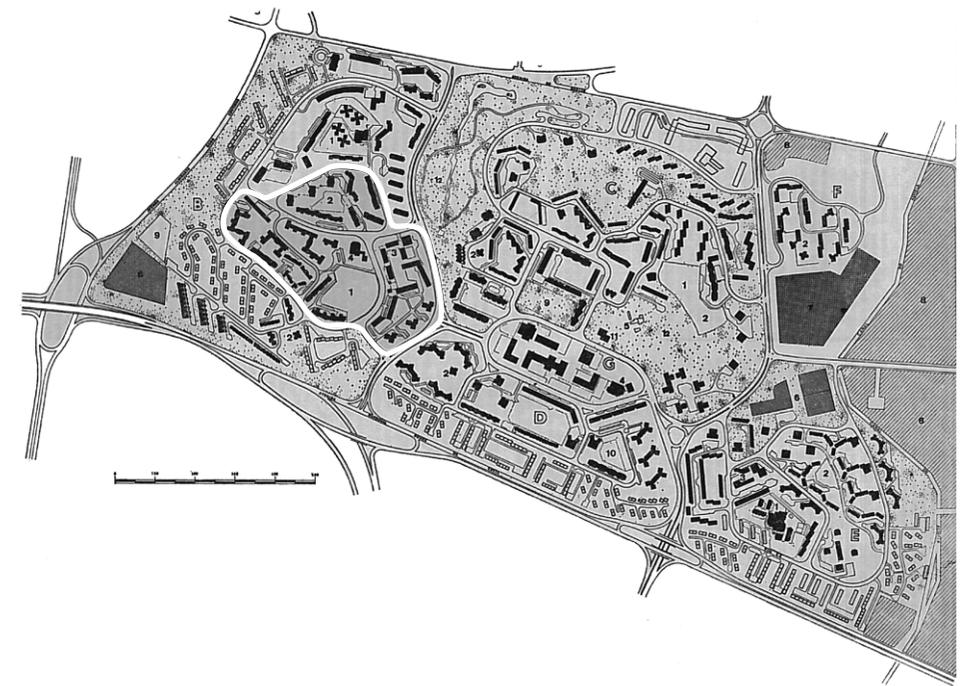
Specialists: Eng. José Joaquim Fragoso and Eng. António Almeida Dias



Zona de Olivais Sul atualmente (esq.) [esquema dos autores]
Plano Director de Urbanização de Lisboa, 1948 (dir.) [Arquivo Municipal de Lisboa: PT/AMLSB/MNV/000723]

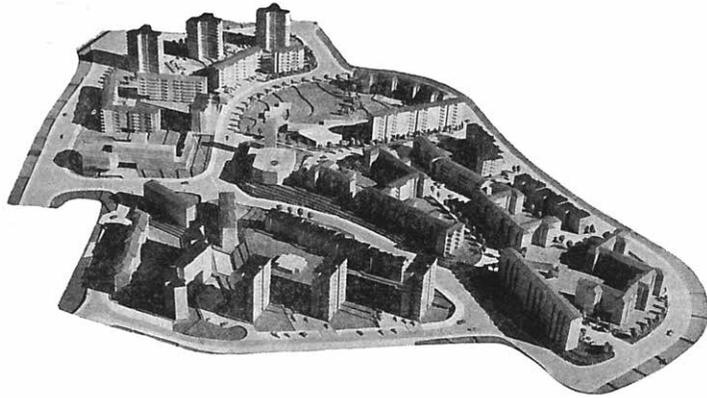


Current area of Olivais Sul (left) [image by the authors]
Lisbon Urbanization Masterplan, 1948 (right) [Lisbon Municipal Archive: PT/AMLSB/MNV/000723]



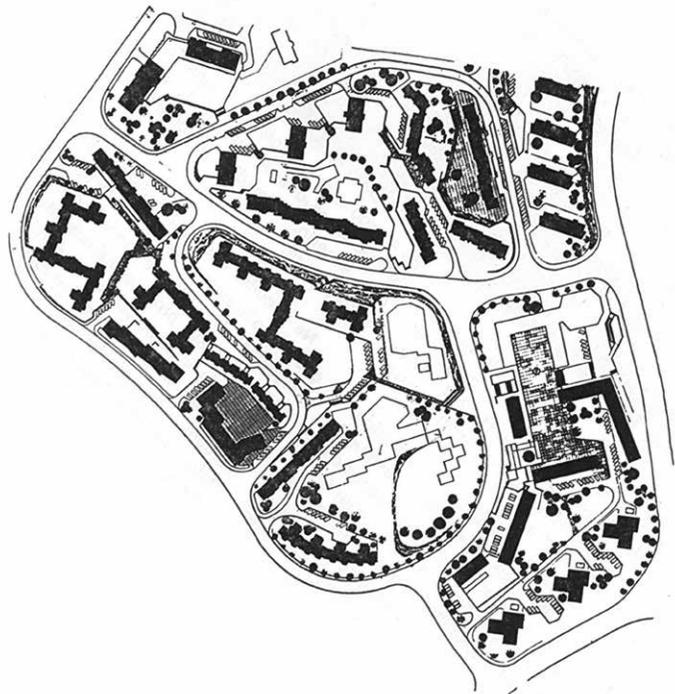
Plano de Urbanização de Olivais Sul, com marcação da área em estudo [Arquitectura, 127-128 (Abril 1973), p. 59]

Olivais Sul Urbanization Plan, with the area under study highlighted [Arquitectura, 127-128 (Abril 1973), p. 59]



Olivais Sul, maquete da zona sul da Célula B [Boletim GTH, 1 (Jul./Ago. 1964), p. 18]

Olivais Sul, model of the southern area da zona sul da Célula B [Boletim GTH, 1 (Jul./Ago. 1964), p. 18]



Olivais Sul, Célula B. Planta para estudo do terreno e arranjo dos espaços livres. [Boletim GTH, 1 (Jul./Ago. 1964), p. 19]

Olivais Sul, Cell B. Plan for study of the terrain and arrangement of open spaces. [Boletim GTH, 1 (Jul./Ago. 1964), p. 19]

estudos, planos, direção de obras e fiscalizações. Para a elaboração dos espaços exteriores o GTH recorreu a profissionais de outras áreas, como pintores e escultores.

O método de trabalho do GTH na urbanização de Olivais Sul diferenciou-se pela experimentação e autonomia dada aos

elaboration of the exterior spaces the GTH collaborated with professionals of other areas, such as painters and sculptors.

The working method of GTH in the urbanization of Olivais Sul was different from previous experiences because of the experimentation and autonomy given to



Fotografia de espaço de convívio entre blocos (esq.), fotografia actual de espaço de convívio entre blocos (dir.) [Arquitectura, 110 (Jul./Ago. 1969), p. 168 / fotografia dos autores, 2016]

Social area between blocks in 1969 (left) and in 2016 (right) [Arquitectura, 110 (Jul./Aug. 1969), p. 168 / photo by the authors, 2016]

gabinetes de arquitetura envolvidos, que foram divididos por gerações e tendências arquitetónicas, o que contribuiu para a organização geral do plano e se refletiu na heterogeneidade arquitetónica.

No planeamento urbano, procurou-se criar uma estrutura habitacional integrada na malha da cidade, provida com todos os equipamentos necessários a uma vida semiautónoma, com percursos pedonais independentes das vias de circulação automóvel. Os conceitos utilizados no desenho do bairro advêm do contacto direto de muitos dos arquitetos do GTH com as novas tendências internacionais, nomeadamente com as New Towns inglesas, libertando-se da influência mais direta da Carta de Atenas presente em Olivais Norte.

Descrição do caso de estudo

Dentro dos Olivais Sul, selecionou-se para estudo a célula B, localizada na zona poente do plano. Esta célula, uma das primeiras a ser construída, é limitada a nordeste pelo Parque do Vale do Silêncio, no encontro com a célula C, a noroeste pela avenida Gago Coutinho e a sul pela avenida Marechal Gomes da Costa. Nesta zona existiam algumas casas de habitação económica anteriores ao plano, que acabaram por se tornar na imagem de aproximação dos Olivais Sul a partir da avenida Marechal Gomes da Costa. Na célula B, para além da função habitacional, encontramos uma zona cívico-comercial secundária (com ligação à célula G, a zona de comércio principal), escola primária, escola pré-primária, igreja e zona desportiva. Esta estrutura urbana foi provida de todos os equipamentos necessários a uma vida social semiautónoma, sendo os mesmos dispersos em núcleos principais e secundários, de forma a serem partilhados pelas várias células.

the invited architectural offices which were divided by age and architectural tendencies, a factor that helped in the organization of the overall plan and brought a strong architectural heterogeneity.

Regarding the urban planning, there was an attempt to create a residential structure integrated in the city grid, equipped with all the necessary facilities for a semi-autonomous life, with pedestrian routes independent from the traffic roads. These urban influences came from the GTH architects and their direct contact with the new international tendencies, namely with the English New Towns, refusing the more direct influence of the Athens Charter, present in Olivais Norte.

Description of the case study

Within Olivais Sul, the area chosen for case study is the B cell in the southeast area of plan. This cell, one of the first to be built, has a public park which borders with cell C towards the northeast and is also defined by the Gago Coutinho Avenue (northwest) and Marechal da Costa Avenue (south). Located in this cell are also affordable housing units, already present before the urban plan, which have become the main image for Olivais Sul as seen from the Marechal Gomes da Costa Avenue. Additionally to its residential function, cell B has a secondary civic-commercial area (with connections to cell G, the main area of commerce), a primary school, a pre-primary school, a church and a sports complex. This urban structure was planned, in an economically efficient manner, to provide all necessary public facilities for a socially semi-autonomous life, with the various facilities located in primary and secondary zones, being shared by the various cells.

Na célula B foram construídos 2217 fogos, para um número máximo de 10642 habitantes, apresentando uma densidade de 207 hab/ha, sendo a área total da célula de 51,49 ha. Conta também com 2,03 ha de áreas verdes de proteção e 0,58ha de áreas verdes de recreio e 4,92 ha de parques desportivos. A habitação foi implantada nas zonas mais salubres e de menor declive (inferior a 15%), reservando-se a restante área para instalação de comércio ou para zonas verdes (como o Parque do Vale do Silêncio).

As habitações previstas no plano dividiam-se em quatro categorias, consoante o seu custo e renda prevista. Os conjuntos habitacionais selecionados como caso de estudo pertencem à categoria I, a categoria economicamente mais acessível, e são da autoria dos arquitetos Vasco Croft, Justino Morais e Joaquim Cadima. O tipo de ocupação, densidade, número de fogos e a sua tipologia, tal como a organização do espaço e das volumetrias da célula B, foi previamente delineado pelo GTH, encontrando-se os edifícios em estudo dispersos na área correspondente a esta célula.

O esquema dos edifícios individuais baseia-se na conjugação, em torno de um núcleo central de acesso, de três apartamentos, com variável tipologia, que se podem organizar em combinações distintas de maneira a criar diferentes volumetrias e espaços urbanos. Para evitar a criação de empenas cegas e fachadas monótonas, algo comum em habitações sujeitas a limites orçamentais baixos, a organização dos apartamentos foi estudada de maneira a ligar os fogos entre si através do núcleo central e ligar os conjuntos pelas empenas, em T, L, ou U, contribuindo também para uma boa adaptação ao desenho urbano e à topografia, dada a flexibilidade que a planta permitia.

Dados os condicionamentos do orçamento, os arquitetos tiveram de optar por soluções construtivas económicas e eficazes, de forma a garantir as condições mínimas de conforto no interior dos fogos, fazendo uso das diretrizes propostas pelo GTH. O piso tipo é constituído por dois apartamentos T4 e um T2. São conjugados em edifícios de quatro pisos, ligados por um núcleo central de distribuição aberto para o exterior e sem elevador.

O revestimento exterior em tijolo de face à vista, evitando assim rebocar e pintar as

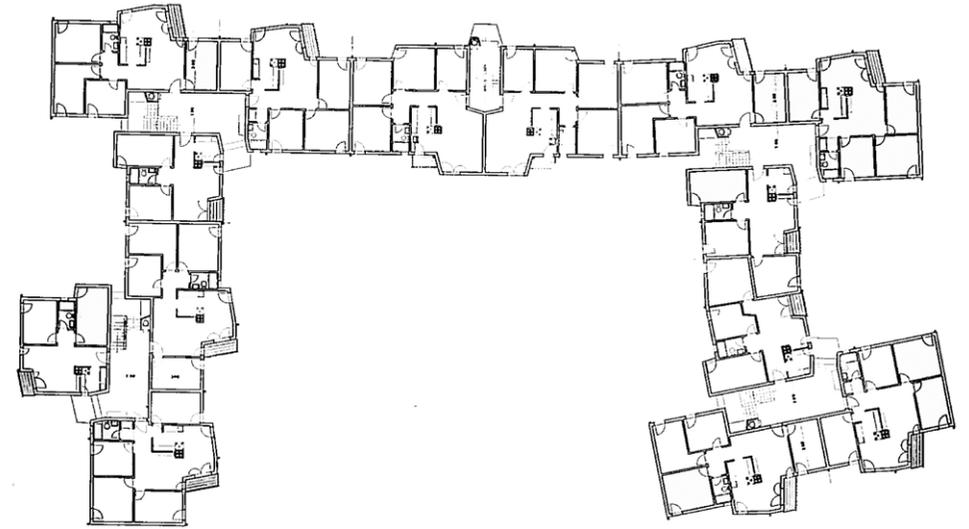
A number of 2217 apartments were constructed in cell B for a maximum of 10642 inhabitants, introducing a density of 207 inhab/ha, in the total area of 51,49 ha of cell B. This includes 2,03 ha of protected green areas, 0,58ha of recreational green areas and 4,92 ha of sports complexes. The zones designated for housing were chosen for their salubrity and low slope (inferior to 15%), leaving the remaining area for commerce or green space (such as the case of the Vale do Silêncio park).

The housing units foreseen in the urban plan were divided in four categories, in accordance with the cost of the buildings and with the rent of the apartments. The residential blocks chosen for analysis correspond to the 1st category, the more affordable ones. The kind of occupation, density, number of apartments and typology, as well as the layout of the space and volumetry in cell B, were already outlined in the urban plan by the GTH. These housing units were designed by architects Vasco Croft, Justino Morais and Joaquim Cadima, and are spread throughout various residential areas in cell B.

The layout of the residential buildings is based in the combination, around a central access core, of three apartments, with variable typology, which could be organized in different arrangements so as to create diverse volumes and urban spaces. In order to avoid blind or monotonous facades, something commonly found in low-budget housing, the organization of the apartments was studied in such a way as to connect the apartments between them through a central core and to join the various blocks through the blind facades, in a T,L or U shape, contributing to a pleasant adaptation to the urban plan and to the topography, given the flexibility that the plan of the units allowed.

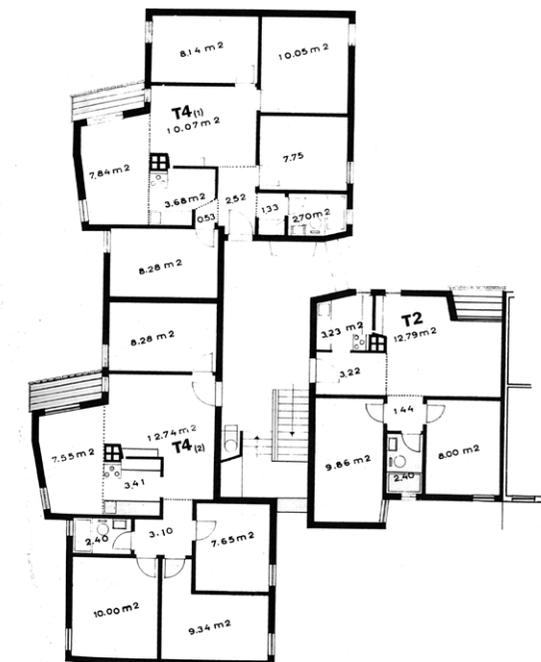
Due to budget limitations, the architects had to use economical and efficient building solutions to guarantee the minimal conditions of comfort inside the houses, following the guidelines given by the GTH. The standard floor is composed of two 4-bedroom apartments and one 2-bedroom apartment per floor. These are combined in four-floor buildings with a central distribution core open to the exterior and without an elevator.

Exterior cladding in exposed bricks, avoiding the need to plaster or paint the walls, and the construction of a double wall



Conjunto habitacional em Olivais Sul, planta da conjugação dos fogos tipo, Vasco Croft, Justino Morais e Joaquim Cadima [Arquitetura, 110 (Jul./Ago. 1969), p. 168]

Housing complex in Olivais Sul, plan of the combination of standard apartments, Vasco Croft, Justino Morais e Joaquim Cadima [Arquitetura, 110 (Jul./Aug. 1969), p. 168]



Conjunto habitacional em Olivais Sul, planta do piso tipo, Vasco Croft, Justino Morais e Joaquim Cadima [Boletim GTH, 30/33 (1976-1977), p. 265]

Housing complex in Olivais Sul, standard floor plan, Vasco Croft, Justino Morais e Joaquim Cadima [Boletim GTH, 30/33 (1976-1977), p. 265]

fachadas, e a construção em parede dupla com caixa-de-ar, que permitiu cumprir os requisitos de salubridade próprios para uma habitação, foram duas das soluções construtivas utilizadas. O terramoto de 1960 em Agadir, Marrocos, que se fez notar em Lisboa, obrigou a CML a propor novas normas de segurança para os edifícios, o que obrigou os arquitetos, já depois do anteprojecto terminado, a alterar a estrutura, encarecendo o projecto e retirando orçamento à parte dos acabamentos e equipamentos. Também os materiais de construção e a dimensão mínima dos vãos foram opções condicionadas pelo orçamento.

A categoria I, por ser de baixo custo, foi pensada para os hábitos de vida da população com menos rendimento. Este facto reflete-se por exemplo na junção entre a cozinha e a sala, considerando-se a cozinha como espaço central na habitação. O fogo T4 é constituído por quatro quartos mais casa de banho e cozinha, não havendo divisões adicionais nesta categoria, tais como dispensas. Todos os materiais utilizados nos acabamentos seguiram uma proposta de norma criada pelo GTH na década de 60 que tinha como objetivo organizar a informação recolhida e servir como base para as decisões dos arquitetos na hora de escolherem os materiais e procurarem as soluções construtivas mais viáveis para o projecto. Na categoria I os fogos não estavam ligados à rede de gás, optando-se pela utilização de botija. Tanto a cozinha como a casa de banho estavam equipadas. Na casa de banho a qualidade da porcelana (aqui de terceira categoria) e as dimensões da banheira dependiam da categoria da habitação.

Desde a sua construção até aos dias de hoje foram feitas muitas alterações nas habitações, sendo as mais comuns: alteração dos caixilhos de madeira para caixilhos de alumínio; colocação de estores exteriores; pintura das proteções do estendal da roupa com cores diferentes; encerramento dos núcleos de circulação vertical e pintura dos tijolos de face à vista. Apesar destas alterações, a clareza e a intenção inicial de criar uma vivência urbana, de influência inglesa, adaptada ao quotidiano dos moradores, continua presente e parece apropriada à atualidade. Os espaços exteriores criados pelo jogo dos volumes abrigam as brincadeiras das crianças, permitindo um distanciamento confortável da via principal, e conferem uma identidade muito própria ao bairro.

with an air gap, were two building solution that allowed to fulfil the requirements for salubrity in the houses. The 1960 earthquake in Agadir, Morocco, which was felt in Lisbon, forced the city council to propose new security measures and the architects, already after the preliminary project, had to change the structure, increasing building costs and removing budget from finishes and equipment. The building materials and the minimal dimension of the openings were also options constrained by the budget.

Category 1, being of low budget, was thought for the daily habits of the population with low income. This fact was reflected for instance in the connection between the kitchen and the living room, the kitchen being considered the central space of the house. The 4-bedroom apartment had a bathroom, a living room and a kitchen, without any additional divisions such as pantries. All of the materials used in the finishes were in accordance to the guidelines proposed by the GTH in the 1960s, which had the goal of organizing the gathered information and of serving as a basis for the decisions of the architects when the time came to choose the materials and to search for reliable building solutions for the project. In category 1, the apartments did not have access to piped gas, and the option was for bottled gas instead. Both the kitchen and the bathroom were fully equipped. In the bathroom the quality of the materials (here of third category) and the dimensions of the bathtub were dependent of the apartment category.

Since the end of its construction many changes were made in the apartments. The most common ones are: the wooden frames were replaced by aluminum; exterior blinds were applied; the protections for the washing lines were painted with different colors; the central nucleus of circulation was enclosed; and the external brickwork was painted over. Despite these changes, the clarity and initial intention to create an urban experience of English influence, adapted to the daily habits of the residents, continues present and seems to also adapt to the lifestyle of the current inhabitants. The exterior spaces created by the set of volumes shelter the children's playful games, allowing a comfortable distance from the main road and giving this neighborhood its own identity.



Espaço público em redor do caso de estudo [fotografia dos autores, 2016]

Public space around the case study [photo by the authors, 2016]

Breve biografia dos autores

Arq. Rafael Botelho, nascido a 13 de Março de 1923, licenciou-se em arquitectura na Escola de Belas-Artes de Lisboa em 1952, tendo posteriormente frequentado o curso de urbanismo da Universidade de Paris entre 1952 e 1954, concluído em 1961 com a defesa da tese. Iniciou a sua actividade profissional no atelier de Keil do Amaral e colaborou com Raul Chorão Ramalho. Entre 1955 e 1961 dirigiu o Gabinete de Urbanização da Câmara Municipal de Almada. Ingressou em 1959 no Gabinete Técnico da Habitação da Câmara Municipal de Lisboa, onde liderou o Plano de Urbanização de Olivais Sul entre 1959 e 1962.

Arq. Vasco Croft de Moura licenciou-se em Arquitectura pela Escola de Belas-Artes de Lisboa na década de 1950. O seu percurso foi influenciado pela arquitectura do pós-guerra, especialmente pelas experiências realizadas em Inglaterra, com as quais tomou contacto directo, interessando-se pela questão da pré-fabricação ligeira, coordenação modular de elementos construtivos, e pela arquitectura escolar.



Fachada e uma das zonas de acesso do caso de estudo [fotografia dos autores, 2016]

Facade and one of the entrances of the case study [photo by the authors, 2016]

Brief biography of the authors

Arch. Rafael Botelho, born on March 13 1923, graduated in architecture at the Lisbon School of Fine Arts in 1952. Later he attended the urbanism course at the Paris University between 1952 and 1954, concluded in 1961 with the presentation of his thesis. He started his professional activity in the office of Keil do Amaral and collaborated with Raul Chorão Ramalho. Between 1955 and 1961 he headed the Urbanization Office of the Almada City Council. He entered in 1959 in the Technical Office of Housing of the Lisbon City Council, where he coordinated the Olivais Sul Urbanization Plan between 1959 and 1962.

Arch. Vasco Croft de Moura graduated in Architecture at the Lisbon School of Fine Arts in the 1950s. His career was influenced by post-war architecture, especially by the experiences carried out in England, with which he had direct contact, becoming interested in light prefabrication, modular coordination of building parts, and in school architecture.



Andreia Couto, Guida Ramos, Mariana Nunes,
Rita Cosme, Vanessa Vieira

6 Quinta do Morgado

Introdução e contextualização histórica do lugar

Localizado em Lisboa, nas proximidades do Aeroporto de Lisboa, o bairro da Quinta do Morgado, da autoria do arquitecto Alberto Cruz Reaes Pinto, construído pela ICESA, encontra-se limitado pelo complexo habitacional da Portela e pela Avenida Dr. Alfredo Bensaúde a nordeste, e pelo bairro da Encarnação a sul. Ocupa uma área urbana de cerca de 20 hectares e desenvolve-se numa zona plana, aspecto importante no desenho da implantação e na inserção dos edifícios, construídos com recurso a pré-fabricação total e pesada (Ferreira, 1965: 2).

O planeamento, desenho e construção do complexo residencial da Quinta do Morgado resulta de um concurso realizado pela Câmara Municipal de Lisboa com o objectivo de responder ao problema de habitação das classes mais modestas do Município de Lisboa. A proposta vencedora apoia-se na produção pré-fabricada de habitação colectiva, com 1140 fogos, permitindo alojar 4500 pessoas que viviam em casas camarárias, e integrando-se no programa de substituição e eliminação de centenas de barracas. Promove-se uma obra de grande alcance social, de rápida execução, ao menor preço possível e em tempo recorde (GEO, 1970: 5).

Introduction and historical context of the location

Located in Lisbon, close to Lisbon's Airport, the Neighbourhood of Quinta do Morgado, designed by architect Alberto Cruz Reaes Pinto and built by ICESA (a civil construction company), is bordered by the Portela Urbanization and by Dr. Alfredo Bensaúde Avenue in the northeast and, by the Encarnação Neighbourhood in the south. It occupies an urban area of 20 hectares and develops itself in a flat terrain, which was a very important feature for the siting and implantation of the buildings, built with total and heavy prefabrication methods (Ferreira, 1965: 2).

The planning, design and construction of the Quinta do Morgado residential complex was the result of a competition organized by the Lisbon City Council, as a way of responding to the housing problem of the city's lower social classes. The winning proposal was of a multifamily housing scheme of prefabricated production, with 1140 apartments to house 4500 people that were living in town council homes, and also to contribute to the elimination of slum areas. This represented a work of an important social reach, with a fast process of execution, at the lowest price possible and in a record time (GEO, 1970: 5).

Nome do conjunto: Bairro da Quinta do Morgado

Localização: Olivais, Lisboa. Limitado pela Avenida Dr. Alfredo Bensaúde e pela Urbanização da Portela a nordeste, pelo Bairro dos Olivais Norte a nascente, pelo Bairro da Encarnação a sul e pelo Aeroporto da Portela a poente

Autoria: Arq. Alberto Cruz Reaes Pinto

Datas da intervenção: 1 de Setembro de 1969 - 5 de Setembro de 1970

Dimensão da intervenção: 20 hectares

Número de unidades habitacionais: 82 edifícios em banda; 21 edifícios em torre; 1140 fogos

População estimada: 4500 habitantes

Promotores: Câmara Municipal de Lisboa (a empresa municipal Gebalis é a atual detentora de alguns edifícios)

Construção: ICESA - Indústrias de Construção e Empreendimentos (S.A.R.L.)

Técnicos de especialidades: Eng. Civil Fernando Augusto Santos e Castro (Presidente da Câmara de Lisboa entre 1970 e 1971); Eng. Manuel Joaquim Monteiro de Barros (Vice Presidente do Conselho de Administração da ICESA)

Name of the housing estate: Quinta do Morgado Neighbourhood

Location: Olivais, Lisbon. Bordered in the northeast by the Dr. Alfredo Bensaúde Avenue and by the Portela Urbanization, in the east by the Olivais Norte Neighbourhood, in the south by the Encarnação Neighbourhood and in the west by the Portela Airport

Author: Arch. Alberto Cruz Reaes Pinto

Project dates: September 1, 1969 - September 5, 1970

Estate dimension: 20 hectares

Number of residential units: 82 slab blocks; 21 point blocks; 1140 dwellings

Estimated population: 4500 residents

Promoters: Lisbon City Council (municipal company Gebalis is the current owner of some buildings)

Builder: ICESA - Indústrias de Construção e Empreendimentos (S.A.R.L.)

Specialists: Civil Eng. Fernando Augusto Santos e Castro (Mayor of the Lisbon City Council between 1970 and 1971); Eng. Manuel Joaquim Monteiro de Barros (Vice President of the ICESA Administration Board)

O plano urbano da Quinta do Morgado é composto por áreas residenciais, com edifícios de habitação em torre e em banda, equipamentos colectivos, como campos de ténis e piscinas, e espaços públicos, tais como a Praça Carlos Ramos e a Praça Cottinelli Telmo (Ferreira, 1965: 2).

Descrição do caso de estudo

Face ao acelerado crescimento populacional, devido ao desenvolvimento da produção industrial e ao esgotamento do modelo existente de casa económica, houve a necessidade de construir um grande número habitações, de boa qualidade, para a população dos “bairros de lata” que proliferavam na periferia da cidade de Lisboa. Paralelamente, pretendia-se promover a oferta de habitação económica e de equipamentos coletivos para uma população diferenciada, quer através do seu estatuto social, quer do seu poder de compra (Carvalho, s.d.: 6).

O desenvolvimento do bairro coincidiu com uma época de planeamento estruturado da cidade. Essas práticas urbanísticas e arquitetónicas são tidas em conta no plano urbano da Quinta do Morgado. Assim, para maximizar os ganhos solares, os edifícios são implantados de acordo com a melhor orientação solar, não estando dependentes do traçado e da malha urbana, de modo a favorecer e melhorar a

Quinta do Morgado’s urban plan is composed of residential areas, with slab and tower blocks, public facilities, such as tennis courts, swimming pools and plazas, like the Carlos Ramos Square and the Praça Cottinelli Telmo Square (Ferreira, 1965: 2).

Description of the case study

Facing an accelerated population growth, due to the industrialization of the country and to the exhaustion of the affordable house model that existed then, there was a need to build a large number of affordable housing, with good quality, for the population living in the slums that grew in the outskirts of Lisbon. At the same time, there was an intention of promoting the offer of affordable housing and public facilities to a differentiated population, regardless of social class or of purchasing power (Carvalho, n.d.: 6).

The development of the neighbourhood coincided with a time of structured city planning of the capital. Those urban and architectural practices are taken into account in the urban plan of the Quinta do Morgado Neighbourhood. Thus, to maximize solar gains, the buildings were according to the best solar orientation, not being dependent of the layout of the urban fabric, improving the quality and thermal comfort of the apartments, as well increasing the buildings’ energetic efficiency (Fernandes,



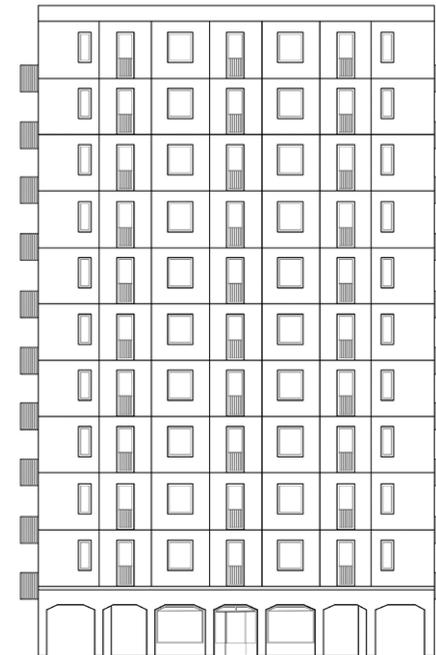
Localização da Quinta do Morgado [esquema das autoras]

Location of Quinta do Morgado [drawing by the authors]



Esquema de distribuição das tipologias em torre e em banda e de equipamentos colectivos da Quinta do Morgado [esquema das autoras]

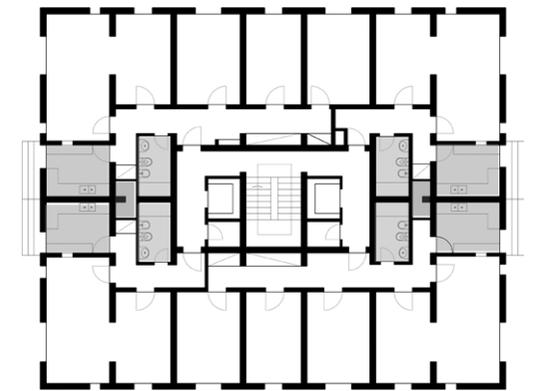
Indication of Quinta do Morgado building typologies: tower blocks, slab blocks and public facilities [drawing by the authors]



0 1 2 3 4 5m

Alçado principal de edifício em torre, situado na Praça Cottinelli Telmo [redesenho das autoras]

Main elevation of a tower block in Cottinelli Telmo Square [drawing by the authors]



0 1 2 3 4 5

Planta tipo de edifício em torre, situado na Praça Cottinelli Telmo, Quinta do Morgado [redesenho das autoras]

Standard plan of a tower block in Cottinelli Telmo Square [drawing by the authors]



Maqueta do Bairro da Quinta do Morgado, 1969 [Arquivo da Câmara Municipal de Lisboa: PT/AMLSB/SER/S06197]

Model of the Quinta do Morgado Neighbourhood, 1969 [Lisbon Municipal Archive: PT/AMLSB/SER/S06197]



Bairro da Quinta do Morgado, 1969 [Arquivo da Câmara Municipal de Lisboa: PT/AMLSB/SER/S06734]

Quinta do Morgado Neighbourhood, 1969 [Lisbon Municipal Archive: PT/AMLSB/SER/S06734]

qualidade e o conforto térmico das habitações, bem como aumentar a eficiência energética dos edifícios (Fernandes, 2009: 101-102). Dados como a temperatura e humidade do ar, a precipitação e os ventos dominantes foram considerados por Alberto Reaes Pinto no planeamento do bairro, não constituindo, no entanto, um impedimento ao processo criativo do autor (Fernandes, 2009: 183).

Relativamente à construção dos lotes, a urbanização decorreu de forma semelhante à de Santo António dos Cavaleiros, onde o arquitecto adotou os mesmos princípios urbanísticos e arquitectónicos. Para além destes princípios, foram também valorizados os critérios racionalistas face às soluções construtivas inovadoras, assentes na pré-fabricação pesada e na disposição dos lotes, implantados no percurso e ao alcance das gruas que procediam à montagem dos elementos pré-fabricados (Fernandes, 2009: 101-108).

Os edifícios que compõem e organizam o complexo habitacional da Quinta do Morgado dividem-se em dois tipos: torres, constituídas por 11 pisos, e bandas, com 5 pisos. No caso das torres houve a preocupação de libertar parcialmente o piso do rés-do-chão, de forma a possibilitar a permeabilidade do espaço e uma circulação mais fluida. As habitações construídas em banda foram implantadas ao longo das vias, permitindo entradas mais acessíveis.

Os edifícios em torre são servidos por elevadores e cada piso contém apartamentos de duas e três assoalhadas, ou de uma e quatro assoalhadas. Em relação aos edifícios em banda, cada piso é formado por dois

apartamentos de três e quatro assoalhadas, ou de quatro e cinco assoalhadas (GEO, 1970: 21-22).

2009: 101-102). Data like the air temperature and humidity, precipitation and dominant winds were considered important by Reaes Pinto in the planning of the neighbourhood, without obstructing the author's creative process (Fernandes, 2009: 183).

Regarding the lot construction, Quinta do Morgado was built similarly to the Urbanizaiton of Santo António dos Cavaleiros, since Alberto Reaes Pinto adopted the same urbanistic and architectural principles. Besides these principles, the rational criteria facing the innovative construction solutions were valued, based in heavy prefabrication and lot arrangement and supported in the routes and range of the cranes that assembled the prefabricated elements (Fernandes, 2009: 101-108).

The buildings that constitute and organize the Quinta do Morgado housing complex are divided in two types: tower blocks, with 11 stories, and slab blocks, with 5 stories. With the tall buildings, Reaes Pinto made the ground floor partially unoccupied, to free the ground and to enable more circulation and space permeability. In the case of the row housing buildings, the architect made them closer to the ground to facilitate the entrance of the residents.

The tower buildings are accessed through elevators and each floor contains apartments of two and three rooms, or of one and four rooms. In the row houses, each floor is formed by two apartments of three and four rooms, or of four and five rooms (GEO, 1970: 21-22).

Although the tower blocks present a superior quality in relation to the slab blocks, the construction elements and finishes are



Torres de habitação no Bairro da Quinta do Morgado, 1972 [Arquivo da Câmara Municipal de Lisboa: PT/AMLSB/VGF/S02067]

Tower blocks in Quinta do Morgado Neighbourhood, 1972 [Lisbon Municipal Archive: PT/AMLSB/VGF/S02067]



Construção de edifício em banda na Quinta do Morgado [Arquivo da Câmara Municipal de Lisboa: PT/AMLSB/VGF/S02068]

Slab block under construction in Quinta do Morgado [Lisbon Municipal Archive: PT/AMLSB/VGF/S02068]

apartamentos de três e quatro assoalhadas, ou de quatro e cinco assoalhadas (GEO, 1970: 21-22).

Apesar dos edifícios em torre apresentarem uma categoria superior aos restantes, os seus elementos construtivos e acabamentos são semelhantes, tal como acontece com as coberturas, isoladas com elementos autoportantes e monolíticos de fibrocimento, não visíveis do exterior. Este pormenor permite a criação, na cobertura, de uma caixa-de-ar, proporcionando às habitações do último piso melhor conforto térmico e acústico, pouco usuais em construções de características económicas.

Em relação às tipologias dos fogos utilizadas neste complexo habitacional, o arquitecto Reaes Pinto teve também como referência os elementos base utilizados no complexo de Santo António dos Cavaleiros. Por se tratar de um conjunto de habitação construído através da pré-fabricação, e com o objectivo de maximizar o número de painéis comuns, a estrutura de todas as categorias de tipo T1 a T4 segue a mesma base, através do compromisso conseguido entre a organização do espaço e a respetiva estrutura portante (Fernandes, 2009: 135).

Nos edifícios em banda a organização dos fogos faz-se a partir da sala, que distribui para os quartos e para a cozinha. Este tipo de organização difere na tipologia T4, fazendo-se a distribuição através de um pequeno hall de entrada que dá acesso à cozinha, sala e um quarto, sendo que para os restantes quartos acede-se a partir da sala. Nas construções em

similar in both cases, as it happens in the rooftops, isolated with self-supporting elements and monolithic cladding, not visible from the outside. This detail allows the creation, in the roof, of an air gap, providing the houses in the top floor with better thermal and acoustic comfort, unusual in affordable houses.

Regarding the apartment typologies used in this housing complex, architect Reaes Pinto also used as reference the basic elements of Santo António dos Cavaleiros. Because it is an estate of prefabricated houses, and with the intention of maximizing the number of common panels, the structure of all categories, from 1-bedroom to 4-bedroom types, follow the same layout, which is possible because of the compromise between the space organization and the respective self-supporting structure (Fernandes, 2009: 135).

In the slab blocks, the apartment organization is made from the living room, which distributes to the bedrooms and to the kitchen. This organization is different in the 4-bedroom typology, where the entrance is made via a small hall, which in turn gives access to the kitchen, living room and one bedroom. The rest of the bedrooms are accessed through the living room. In the tower blocks the access to the apartments is always made through a corridor that distributes to the rest of the rooms.

Regarding the apartments' detailing and to provide a better efficiency in the construction, Reaes Pinto used the same constructive details within the same category and as much as possible in different typologies, since it justified their mass production. For this purpose an



Edifícios em banda na rua Humberto Madeira
[fotografia das autoras, 2016]

Slab blocks in Humberto Madeira Street
[photo by the authors, 2016]

torre os apartamentos organizam-se através de um corredor de entrada que distribui para as restantes divisões.

Para a pormenorização das tipologias e para uma maior eficácia na construção, Reaes Pinto utilizou os mesmos pormenores construtivos dentro da mesma categoria e sempre que possível em tipologias de categorias diferentes, uma vez que se justificava a sua produção em série. Para tal, foi necessário um elaborado estudo e cálculo sobre as dimensões, organização do espaço e decomposição dos painéis.

Os edifícios caracterizam-se pela construção de paredes portantes e pela existência de uma estrutura porticada, com vigas e pilares em betão armado, no rés-do-chão. As fachadas são formadas por painéis resistentes pré-fabricados, compostos, do interior para o exterior, por uma camada de gesso, com cerca de 3cm – camada de cimento nas zonas húmidas –, por uma fiada de tijolo, com aproximadamente 17cm de espessura e por uma camada de cimento e pedra, com 3cm de espessura (Ferreira, 2010: 128-129).

Neste tipo de construção é fundamental uma planificação e definição de todos os materiais a utilizar, o que implica por parte do autor um conhecimento sobre a técnica, tecnologia e organização da indústria de construção, como afirma Alberto Reaes Pinto no Colóquio

elaborate study was made, involving calculations on dimensions, space organization and in the decomposition of the building panels.

The buildings are characterized by the construction of the supporting walls and by the existence of a structure of pillars and beams made of reinforced concrete, in the ground floor. The façades are formed by resistant pre-fabricated panels, composed, from the interior to the exterior, of a plaster layer, with 3cm of thickness – a cement layer in humid zones –, by a brick layer, with 17cm of thickness and by a cement and rock layer, with 3cm of thickness (Ferreira, 2010: 128-129).

In this type of construction, the planning and definition of all materials to use is essential, and the architect has to have mastered a knowledge of the technique, technology and organization of the construction industry, as is stated by Reaes Pinto in the International Colloquium of Prefabrication in Barcelona (Pinto, 1969: 153).

Brief biography of the authors

Arch. Alberto Reaes Pinto, graduated in Architecture at the Lisbon School of Fine Arts (ESBAL) and doctorated at Salford University, is currently a professor at Faculdade de Arquitetura e Artes (FAA) of Universidade Lusíada (Lisbon) and coordinator of the

Internacional de Pré-fabricação em Barcelona (PINTO, 1969: 153).

Breve biografia dos autores

Arq. Alberto Reaes Pinto, licenciado em Arquitectura pela Escola Superior de Belas Artes de Lisboa (ESBAL) e Doutor pela Universidade de Salford, é atualmente professor catedrático na Faculdade de Arquitectura e Artes (FAA) da Universidade Lusíada e coordenador no Centro de Investigação e Desenvolvimento em Território, Arquitectura e Design (CITAD), da mesma universidade.

Entre 1964 e 1967, foi o projetista responsável pela construção de 10.000 fogos em pré-fabricação pesada na área da Grande Lisboa. A primeira experiência em Portugal deste tipo de construção foi a urbanização de Santo António dos Cavaleiros (SAC), construída em 1966. No âmbito da realização desta urbanização foi elaborada uma comunicação por Reaes Pinto ao Colóquio Internacional de Pré-fabricação, promovido pela UIA em Barcelona (1968). Neste colóquio descreve a primeira realização da empresa de construção civil ICESA – na qual exerceu cargos de direção e administração (1972-1989) – abordando alguns problemas básicos da construção industrializada.

Foi eleito académico correspondente nacional pela Academia Nacional de Belas Artes (1995) e presidente da Ordem dos Arquitectos da Região Sul (1999-2001). Entre 2009 a 2012 foi diretor da FAA da Universidade Lusíada, tendo sido eleito membro do Conselho Geral da Academia de Escolas de Arquitectura e Urbanismo de Língua Portuguesa (2011). Foi docente do curso de Arquitectura da ESBAL e participou em cursos de Pós-Graduação, de Mestrado Integrado e em júris de Mestrado e de Doutoramento em várias universidades. Exerceu também diversos cargos de consultoria técnica e de administração em diversas empresas ligadas ao sector imobiliário e construção civil.

Edifícios em torre no Bairro da Quinta do Morgado
[fotografia das autoras, 2016]

Tower blocks in Quinta do Morgado Neighbourhood
[photo by the authors, 2016]

Research and Development Centre in Territory, Architecture and Design (CITAD), of the same university.

Between 1964 and 1967, he was the designer responsible for the construction of 10.000 apartments using heavy prefabrication processes in the Greater Lisbon area. The first experience of this kind of construction made in Portugal was in the Urbanization of Santo António dos Cavaleiros, built in 1966. Reaes Pinto presented this case at the International Conference of Prefabrication, promoted by the UIA, in Barcelona (1968). In this conference he described the first accomplishments of ICESA, a civil construction company – where he was director and administrator (1972-1989) –, approaching some of the basic problems of industrialized building.

He was also elected the national academic correspondent of Academia Nacional de Belas Artes (1995) and president of Ordem dos Arquitectos da Região Sul (1999-2001). Between 2009 and 2012 he was director of the FAA of Universidade Lusíada, being elected a member of the General Council of Academia de Escolas de Arquitectura e Urbanismo de Língua Portuguesa (2011). He was also an architecture teacher in ESBAL and participated in post-graduation courses, master's degrees and doctored juris in several universities. He also held several positions of technical consulting and administration in companies connected to the real estate sector and civil construction.





Guida Ramos, Rita Cosme

Entrevista ao arquiteto Alberto Reaes Pinto

Onde estudou Architectura?

Tirei o curso na Escola de Belas-Artes, em Lisboa. Doutorei-me em Salford, Inglaterra. O meu professor era o Agostinho da Silva. Agora estou a dar aulas e sou coordenador do Centro de Investigação em Territórios, Arquitectura e Design [da Universidade Lusíada]... Construí cerca de 10 mil fogos. Este é um livrinho da construção sustentável [“Construção Sustentável, Conceito e Prática”, Miguel Pires Amado, Alberto Reaes Pinto, Ana Maria Alcaface, Inês Ramalhete, 2016]. Há aqui um capítulo mais desenvolvido por mim, visto que ninguém tem mais experiência na pré-fabricação pesada total.

Construiu com esse sistema de pré-fabricação pesada principalmente na área de Lisboa, ou também em outras regiões do país?

Em Leiria também... mas mais em Lisboa. Santo António dos Cavaleiros, Quinta do Morgado, Vialonga, Laranjeiro...

Qual a razão que está por detrás da construção em banda e em torre adoptada na maioria desses bairros?

São tipologias “concentradas” e a concentração tem vantagens. A nível da construção sustentável, a torre possibilita maior concentração de infraestruturas, libertam-se espaços. (O que digo pode ser contestado, como é evidente, não é? Há ideias diferentes). Mas, liberta mais superfície do terreno, que pode ser permeável. Sabem que quando as superfícies das cidades são muito impermeáveis provocam enxurradas. Por exemplo, nos Estados Unidos há grandes torres, onde o topo serve para produzir massas verdes. E porquê? Porque, primeiro, as zonas verdes são um sumidouro do dióxido de carbono, transformando-o em oxigénio através da fotossíntese. Tem outra vantagem: a água que cai nas coberturas dessas torres, que é uma superfície muito grande, é drenada mais lentamente. Portanto, “o concentrar”, muitas vezes, tem resultados que se podem interpretar como vantajosos porque economiza infraestruturas, de águas, esgotos, telefones, etc., liberta o terreno da construção e esses terrenos podem ser mais verdes, mais permeáveis. (Claro que também há desvantagens!). [A combinação das duas tipologias] dá uma dinâmica diferente: a relação dos volumes altos com os volumes mais estendidos das bandas. Tornam-se [lugares] mais interessantes.

A Quinta do Morgado é uma zona muito económica, destinava-se a desalojados. É uma área com 20 hectares e 1600 unidades residenciais, de uma arquitectura muito directa, muitas vezes com uma organização de espaço [interior] não convencional. Não é uma arquitetura de “vedetas”, uma arquitetura “pela Arquitectura”, onde a forma surge muitas vezes desligada do conteúdo, desligada dos materiais [aplicados] “a torto e a direito”. Os materiais devem ser escolhidos com um determinado critério e este critério passa pela utilização de recursos que tenham menos energia incorporada, menos energia fóssil, aquela que produz gases de efeitos de estufa. Devem ser escolhidos no sentido de reduzir os impactos negativos da sua exploração e do seu fabrico.

Pode explicar um pouco melhor o sistema?

Numa estrutura reticular, em pilares e vigas metálicas, faziam-se painéis pesados, soberbos, mas ancorados nestas estruturas. Ao passo que ali são sistemas totais, portanto uma função pesada total, que tem como desvantagem exigir grande quantidade de trabalho. Uma indústria automóvel não pode produzir 500 carros por dia num ano e, no ano seguinte, passar a fazer 200 carros por dia... [Para existir] capacidade produtiva tem que haver escoamento do produto, tornando-se [dependente] do mercado...

Onde trabalhava?

Tinha um T2, na Avenida Rio de Janeiro, com o [arquitecto Manuel] Tainha. Depois, fui para a ICESA [Indústrias de Construção e Empreendimentos Turísticos, S.A.R.L.] e ele ficou.

O programa da Quinta do Morgado é só habitação?

É só habitação.

Não existiu a ideia – a certa altura – de ocupar o térreo das torres com comércio?

No caso de Santo António dos Cavaleiros, sim. Ainda em fase de construção, [o piso térreo] foi deixado aberto e utilizou-se para várias coisas, lojas, uma escola primária...

Mas na Quinta do Morgado esse aspecto não funcionou?

Que eu saiba não. (Não vou lá há muito tempo). Em Santo António éramos os promotores. A Quinta do Morgado já foi uma empreitada. Aí já era a Câmara que supervisionava. Em Santo António dos Cavaleiros trabalhávamos já como imobiliários. Avançava-se, faziam-se experiências para depois seguir com outro segmento da empreitada. Fizemos dois mil fogos para Aqualva-Cacém... por exemplo. Tínhamos uma equipa muito grande que abrangia desde a urbanização, a arquitectura, as infraestruturas, os moldes...

A construção pré-fabricada era desenhada por todos, pela equipa?

Exacto. Desenho painel a painel, que é uma coisa “de chinês”. Tínhamos equipas enormes, uma sala de desenho com vinte e tal, trinta desenhadores. Os painéis eram de tijolo e betão. Tive muitos engenheiros de estaleiro ... Engenheiros de infraestruturas (água, esgotos, etc.), e sete ou oito engenheiros na parte das estruturas. Toda a estrutura de parede é uma estrutura tridimensional que se comporta bem aos esforços horizontais.

O trabalho de projecto é até ao parafuso, depois na obra é muito mais rápido. Não se pode é definir em obra, porque, se não, pára porque não se sabe onde é que se fixa a aduela ou o rodapé. É necessário ter um *stock* mínimo de materiais. Não podem faltar materiais. É necessário fazer um planeamento: qual é a quantidade e qualidade? Quais são os materiais que vão ser utilizados nessa operação, se é betão, cofragens, etc.? Quais são os operários, a mão-de-obra? Quais são os equipamentos? Mas é um planeamento dinâmico. Tudo isto faz com que o projecto tenha que ser mais rigoroso, definir as operações todas, o trabalho e acompanhar as obras, para fazer uma construção mais rápida e com qualidade.

As habitações foram logo habitadas?

Houve zonas que foram logo habitadas. As pessoas iam concorrendo [aos apartamentos], à medida que a obra era entregue. A Câmara [Municipal de Lisboa] é que geria o processo de realojamento, e quando se acabou a obra, já habitava lá muita gente.

Agora, mais recentemente, estamos a ouvir mais falar de sustentabilidade.

Os edifícios são responsáveis por cerca de 1/3 da produção de gases, de efeito de estufa, de dióxido de carbono, todos os materiais consomem também mais de 40% de eletricidade, energias fósseis. Construir é uma actividade muito poluidora, e por isso é que tem que se cumprir os objectivos da produção sustentável. Por exemplo, uma parede exterior ou uma cobertura estão relacionadas com certos aspectos: isolamento térmico, isolamento da água, isolamento acústico, economia, energia e poupança de energia, ..., uma parede, não são dois traços [no papel]. O invólucro do edifício é importantíssimo e deve ser tratado como um binómio qualidade/custo. A equipa de projectistas deve pôr a maior qualidade no exterior, no que protege o espaço interior. Deve ter em atenção aspectos como a manutenção, a conservação, com o ciclo de vida dos edifícios, que tem que ser cada vez maior.

Muitas vezes não aproveitamos os nossos recursos naturais e vamos buscar materiais à China, aos Estados Unidos, ..., “macaqueamos”, queremos fazer a arquitectura como se faz nos Estados Unidos, na China, na Inglaterra... O que defendo são os nossos recursos, a nossa identidade cultural, o aproveitamento dos nossos materiais, das nossas tecnologias, da nossa mão-de-obra, e que se faça arquitectura local, isto é, pensando globalmente e agindo localmente. O arquitecto deve ter uma visão integrada, global, não deve ter uma visão lateral. Atenção. Isto não são nacionalismos obtusos. É pensar globalmente, sem perdermos a nossa identidade. Também devemos escolher as experiências dos outros, isso com certeza.

No desenho urbano, a disposição destes edifícios, das bandas e das torres, está em linha com essa gestão do aproveitamento solar?

Sim. Muitas vezes é difícil, porque há compromissos com as vias de comunicação, ou com outros aspectos... mas sempre que se pode [deve-se] aproveitar a orientação solar no sentido de colher energias passivas.

A implantação dos edifícios tem também a ver com a posição das ruas? Como foi em Santo António dos Cavaleiros?

Exactamente. O que pode ser criticável para quem está um bocado fora, para quem não tem esta visão integrada. Por um lado, Santo António dos Cavaleiros tinha uma morfologia muito acentuada, com diferenças altimétricas muito grandes. Por outro, a pré-fabricação é um sistema de elementos construídos em fábrica, que são montados no estaleiro com guas de precisão milimétrica. Ao desenharmos os arruamentos, e a implantação dos edifícios, tínhamos que conjugar todos estes aspectos. Estamos a falar de painéis que chegam a pesar quatro toneladas, e mais, e é necessária precisão milimétrica para não se partirem quando estão a assentar. Portanto, fomos estudando os caminhos das guas e as curvas de nível, no sentido de conseguir montar, o mais eficaz e o mais rentável possível, não só uma banda, por exemplo, mas mais. Tudo isso é um estudo abrangente. Não é o caminho de guas que vai desvirtuar a implantação, tem que haver é uma conjugação, no sentido de rentabilizar a grua e a montagem.

Como foi o mesmo processo na Quinta do Morgado?

A Quinta do Morgado tinha a vantagem de ser um terreno mais plano. Depois são edifícios muito simples, com grande redução de [tipologias] de painéis e de funções, em que a cozinha pode ser uma cozinha onde se come, uma sala, ou então, mudando um painel, obtém-se uma cozinha/laboratório e a sala [propriamente dita] fica maior e mais diferenciada. Não são organizações de espaço convencionais. Foi o mais económico possível, e economia aqui era de uma importância espantosa.



Andreia Simões, David Carvalho, Mariana Brito,
Micael Pepe, Pedro Geraldes

7 Parque das Nações

Introdução e contextualização histórica do lugar Do efêmero à posteridade

Na viragem para o novo milénio, a candidatura portuguesa é a escolhida para acolher a última exposição mundial do século XX, introduzindo pela primeira vez um tema - “Os Oceanos, Um Património para o Futuro” - através do qual se recupera a memória da intimidade entre a cidade e o rio. A data escolhida para a inauguração da Expo’98 corresponde à comemoração dos 500 anos da chegada do navegador Vasco da Gama à Índia (Com. Geral Expo’98, 1999: 26).

Até ao século XVIII, Lisboa vivia sobretudo da sua relação com o rio, uma situação que se altera durante o século XIX, uma vez que se assiste à expansão e abertura de novas e relevantes artérias, para norte, bem como à realização sucessiva de aterros que aumentam a distância entre o rio e a mancha urbana residencial. Com a Exposição de 1998, surge a intenção de recuperar uma Lisboa que se volta novamente para o rio (Escolano, 1998: 34).

Dando continuidade às intenções dos planos e concursos lançados no final da década de 1980 e no início da década de 1990 para a zona oriental da cidade, a exposição surge como uma oportunidade de transformar uma área até então ocupada por um pólo de estruturas industriais.

Introduction and historical context of the location From the ephemeral to posterity

At the turn of the new millennium, the Portuguese candidacy is the chosen one to host the last World Exhibition of the 20th century, introducing, for the first time, a theme: “The Oceans, a Heritage for the Future”, which recovers the memory of intimacy between the city and the river, since the chosen date for the opening corresponds to the celebration of the 500th anniversary of Vasco da Gama’s arrival in India (Com. Geral Expo’98, 1999: 26).

Until the 18th century, Lisbon lived mainly from its relationship with the river, a situation that will change during the 19th century, with the expansion and opening of new roads to the north, as well as with the successive building of landfills which increase the distance between the river and the residential urban area. With the 1998 Exhibition, the intention to recover a Lisbon that turns to the river once again arises (Escolano, 1998: 34).

Continuing the intentions of plans and competitions launched in the late 1980s and early 1990s for the eastern part of the city, the exhibition provides an opportunity to transform this area, occupied until then by an industrial centre.

Nome do conjunto: Parque das Nações

Localização: Frente ribeirinha junto ao limite norte do município de Lisboa

Autoria:

Expo'98: Arq. Carlos Duarte e Arq. José Lamas (Plano Diretor Preliminar da Localização da Expo'98); Arq. Manuel Graça Dias e Arq. Egas José Vieira (Estudo para um modelo de desenho urbano na zona envolvente à Expo'98); Arq. Nuno Portas (Estudo Preliminar de Urbanização); Arq. Norman Foster e Arq. Manuel Vicente (propostas destacadas no Concurso de Ideias para o Recinto da Expo'98); Arq. Vassalo Rosa (Plano de Urbanização da Zona de Intervenção)

Planos de Pormenor e Projetos de Espaço

Público: Arq. Tomás Taveira (Plano de Pormenor da Zona Central); Arq. Muramatsu e Arq. Manuel Salgado (Plano de Pormenor Zona do Recinto); Arq. Troufa Real (Plano de Pormenor da Zona Sul); Arq. Duarte Cabral de Melo e Arq. Maria Manuel de Almeida (Plano de Pormenor da Zona Norte)

Datas da intervenção:

1991 - Plano Diretor preliminar da localização da Expo'98

1992 - Estudo para um modelo de desenho urbano na zona envolvente à Expo'98

1993 - Estudo Preliminar de Urbanização; propostas destacadas no Concurso de Ideias para o Recinto da Expo'98; Plano de Urbanização da Zona de Intervenção

1998 - 22 de Maio, inauguração da exposição

Dimensão da intervenção: 350 hectares, dos quais

50 hectares pertencem ao recinto da Exposição

Número de unidades habitacionais: 11.527 fogos (2011)

População estimada: 21.025 habitantes (2011)

Caso de Estudo

Edifício habitacional do Passeio das Musas, 16 - Lote 3.09.05

Autoria: Aires Mateus Associados; colaboradores: Gabriela Gonçalves, Henrique Rodrigues da Silva, Nuno Marques e Rodolfo Reis Dias

Datas da intervenção:

1996-1999 - projecto

2007 - conclusão da obra

Área de implantação: 450 m²

Número de unidades habitacionais: 10 fogos

População estimada: 40 habitantes

Promotores: Urbilisboa

Construção: Abrantina

TÉCNICOS DE ESPECIALIDADES:

Arquiteto paisagista: Gonçalo Ribeiro Telles

Engenheiro de Estruturas: José Nascimento

Engenheiro de Instalações Elétricas: Figueiredo

Engenheiro de Instalações mecânicas: Figueiredo

Engenheiro de Rede de fluidos: José Nascimento

Engenheiro de AVAC e Eletricidade: Figueiredo

Name of the housing estate: Parque das Nações

Location: Waterfront near the northern edge of the Lisbon municipality

Authors:

Expo'98: Arch. Carlos Duarte and Arch. José Lamas (Preliminary Master Plan of the Location of Expo'98); Arch. Manuel Graça Dias and Arch. Egas José Vieira (Study for an urban design model in the area surrounding Expo'98); Arch. Nuno Portas (Preliminary Urbanization Study); Arch. Norman Foster and Arch. Manuel Vicente (highlighted proposals of the Ideas Contest for the Expo'98 Area); Arch. Vassalo Rosa (Urbanization Plan of the Intervention Area)

Detail Plans and Public Space Projects: Arch.

Tomás Taveira (Detail Plan of the Central Area); Arch. Muramatsu and Arch. Manuel Salgado

(Detail Plan of the Exhibition Area); Arch. Troufa Real (Detail Plan of the Southern Area); Arch. Duarte Cabral de Melo and Arch. Maria Manuel de Almeida (Detail Plan of the Northern Area)

Project dates:

1991 - Preliminary Master Plan of the Location of Expo'98

1992 - Study for an urban design model in the area surrounding Expo'98

1993 - Preliminary Urbanization Study; highlighted proposals of the Ideas Contest for the Expo'98 Area; Urbanization Plan of the Intervention Area

1998 - May 22, inauguration of the exhibition

Estate dimension: 350 hectares, of which 50 hectares correspond to the exhibition area

Number of residential units: 11,527 dwellings (2011)

Estimated population: 21,025 residents (2011)

Case Study

Housing building in Passeio das Musas, 16 - lot 3.09.05

Authors: Aires Mateus Associados; team:

Gabriela Gonçalves, Henrique Rodrigues da Silva, Nuno Marques and Rodolfo Reis Dias

Project dates:

1996-1999 - project

2007 - building completion

Site area: 450 m²

Number of residential units: 10 dwellings

Estimated population: 40 residents

Promoters: Urbilisboa

Builder: Abrantina

Specialists:

Landscape architect: Gonçalo Ribeiro Telles

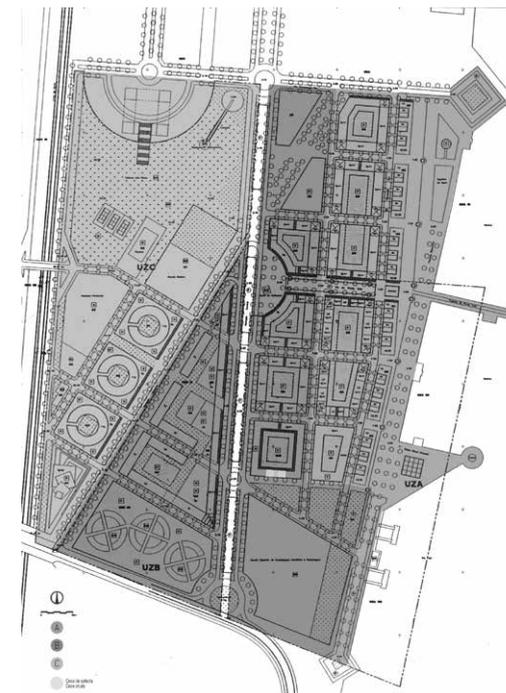
Structural Engineer: José Nascimento

Electrical Installations Engineer: Figueiredo

Mechanical Engineer: Figueiredo

Fluids Network Engineer: José Nascimento

HVAC and Electricity Engineer: Figueiredo



Plano de Pormenor (zona sul), da autoria de Troufa Real [Jornal dos Arquitectos, 148 (Junho, 1995), p. 35]

Detail Plan (Southern area), designed by Troufa Real, [Jornal dos Arquitectos, 148 (Junho, 1995), p. 35]

A zona de intervenção foi dividida em diferentes Planos de Pormenor devido à sua dimensão, atribuídos a diferentes equipas de arquitetos (Figueira, 2009: 157). A direção do Plano de Urbanização ficou a cargo do arquiteto Luís Vassalo Rosa, tomando como base o Estudo Preliminar de Urbanização, realizado sob a direção do arquiteto Nuno Portas, e as propostas dos arquitetos Norman Foster e Manuel Vicente, vencedoras do Concurso de Ideias para o Recinto da EXPO '98. Assente numa quadrícula (Escolano, 1998: 9), o plano articula o desenho da estrutura urbana com o do espaço público. Este último constitui uma peça fundamental para a reconversão urbanística desejada, concedendo grande flexibilidade aos Planos de Pormenor, permitindo assim a alteração da configuração das respetivas parcelas (Escolano, 1998: 10).

Descrição do caso de estudo

Das seis zonas que integram o plano de urbanização, da autoria do arquiteto Vassalo Rosa, foi selecionado o Plano de Pormenor 3, projetado pelo arquiteto Troufa Real, para uma análise mais aprofundada.

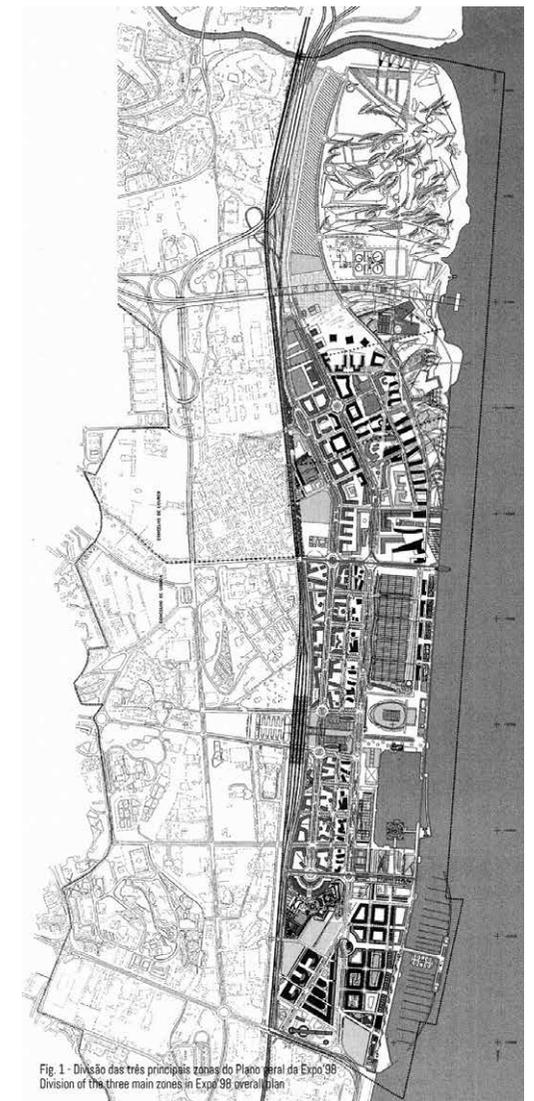


Fig. 1 - Divisão das três principais zonas do Plano Geral da Expo'98
Division of the three main zones in Expo'98 general plan

Divisão das três principais zonas do Plano Geral da Expo'98 [Figueira, 2009, p. 156]

Division of the three main areas of the Expo'98 General Plan [Figueira, 2009, p. 156]

Due to the dimension of the undertaking, a division of the area to be intervened into different Detail Plans was made and assigned to different teams of architects (Figueira, 2009: 157), leaving architect Luís Vassalo Rosa in charge of the direction of the Urbanization Plan, based on the Preliminary Study of Urbanization, held under the direction of architect Nuno Portas, and on the proposals from architects Norman Foster and Manuel Vicente, winners of the Ideas Contest for the Expo'98.

O plano corresponde uma área aproximada de 39 hectares, com orientação predominante a nascente (Jornal dos Arquitectos, 1995: 28), sendo delimitado a nascente pelo Tejo e a poente pela linha férrea. A área de intervenção é estruturada a partir de três zonas que correspondem a três plataformas de cotas e hierarquias distintas: plataforma ribeirinha, dedicada essencialmente ao lazer e à contemplação (UZA); plataforma de transição, que se assume como uma “porta” (UZB); e a plataforma alta, onde se concentram maioritariamente unidades habitacionais (UZC) (Jornal dos Arquitectos, 1995: 29).

A abordagem utilizada pelo arquiteto na UZA deriva «do conceito inicial da estrutura mediterrânica de parcela (...) no segmento territorial marginal à margem do rio Tejo e a nascente da Alameda Central» (Escolano, 1998: 34). Esta zona desenvolve-se em plataformas desniveladas, diferenciadas pelos vários tipos de usos, realçando-se a extensa promenade, junto à frente ribeirinha, acima da qual se encontra a plataforma que integra as vias de acesso (Escolano, 1998: 34).

Caracterizados por uma arcada ao longo do seu perímetro, os quarteirões residenciais compõem a frente ribeirinha, numa alusão à «Barcelona de Cerdà, aos quarteirões do Porto Olímpico de Barcelona, às divisões da Baixa Pombalina e aos planos de fundação das cidades Ibero-Americanas» (Escolano, 1998: 34). O estacionamento resolve-se no piso subterrâneo, tirando partido do desnível das plataformas, garantindo um espaço vazio nos interiores dos quarteirões que contribui para a permeabilidade pedonal e assegura questões de conforto térmico e ambiental (Escolano, 1998: 34).

Salienta-se ainda a Ponte Cais, com vista para o Porto de Recreio, que providencia um percurso alternativo através de uma extensão secundária, que se adentra no rio Tejo, denominada de Via da Ponte Cais (Escolano, 1998: 34).

Quanto à UZB, é de sublinhar a grande Alameda Central, transversal a toda a zona de intervenção, que assume o papel de grande *boulevard*. O seu traçado propõe um percurso cenográfico que permite contemplar edifícios marcantes localizados pontualmente ao longo deste, como a antiga torre da refinaria recuperada pelo *atelier* Contemporânea (Manuel Graça Dias e Egas José Vieira) ou o Edifício Écran, de Troufa Real, que se apresenta como

Based on a grid model (Escolano, 1998: 9), the plan articulates the design of the urban structure with the public space. The latter is a key piece to the desired urban conversion, by granting some flexibility to the Detail Plans, thus allowing for the alteration of the configuration of the respective lots (Escolano, 1998: 10).

Description of the case study

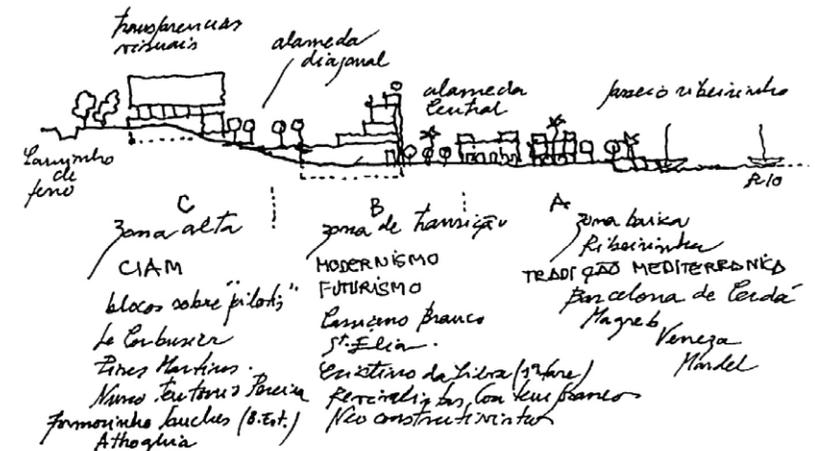
From the six zones that make the totality of the Urban Plan designed by architect Vassalo Rosa, the Detailed Plan 3, planned by the architect Troufa Real, was chosen for a deeper analysis.

This Plan is confined to a 39 ha area, with a dominant east sun exposition (Jornal dos Arquitectos, 1995: 28), and it is arranged in different zones, limited in the east by the Tagus River and in the west by the railway. The intervention area is structured by three zones that match three platforms, with different heights and distinct hierarchies: the riverside walk platform, mainly focused in leisure and contemplation (UZA); a transition platform, which assumes itself as a “gate” (UZB); and the high platform, where exists a big concentration of housing units (UZC) (Jornal dos Arquitectos, 1995: 29).

The approach of the architect in UZA derives «from the initial concept of the Mediterranean structure lot (...) on a riverside area of the Tagus and east of the Alameda Central» (Escolano, 1998: 34). It is developed on uneven platforms, differentiated by diverse types of uses, enhancing the extensive promenade, near the riverside walk, above which is the platform that integrates the access roads (Escolano, 1998: 34).

Characterized by an arcade along its perimeter, the residential blocks compose the riverfront, alluding to «Cerdà's Barcelona, the blocks of the Olympic Port of Barcelona, the divisions of Baixa Pombalina and the foundation plans of Ibero-American cities» (Escolano, 1998: 34). Taking advantage of the different heights of the platforms, the car parking is solved in the underground floor, ensuring an empty space in the interior of the blocks, contributing to pedestrian permeability and to issues related to thermal comfort (Escolano, 1998: 34).

Other important feature is the *Ponte Cais*, overlooking the Recreation Port, which provides an alternative route through a secondary extension, which penetrates the *Tagus River*,



Esquisso das três plataformas (Troufa Real), [Jornal dos Arquitectos, 148 (Junho, 1995), p. 29]

Sketch of the three platforms (Troufa Real) [Jornal dos Arquitectos, 148 (June, 1995), p. 29]

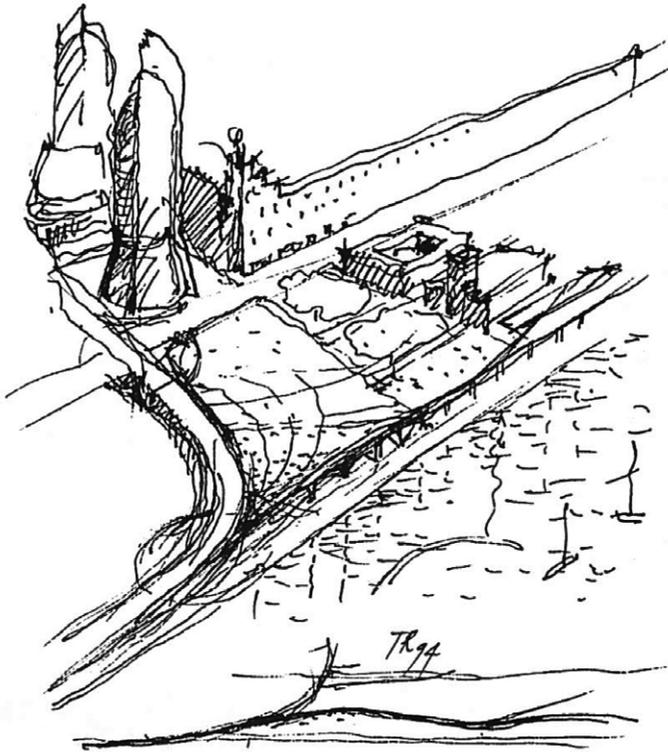
uma referência visual nesta zona (Escolano, 1998: 34), com a sua longa fachada, plena de referências ao «discurso Modernista e Futurista do princípio do século» (Jornal dos Arquitectos, 1995: 29) e acentuada pela «inovação criativa na tradição dos revestimentos tradicionais de Lisboa» (Escolano, 1998: 42), traduzida no uso do azulejo de autor. Esta «muralha da Alameda Central» (Jornal dos Arquitectos, 1995: 29) confere um certo grau de intimidade aos edifícios da plataforma superior (UZC), dispostos ao longo da Alameda Diagonal.

Relativamente à UZC, verifica-se uma preponderância de edifícios residenciais, com citações ao «Congresso Internacional de Arquitetura Moderna de 33, às produções intelectuais e conceptuais de Le Corbusier, Viana de Lima, Vieira da Costa, Formosinho Sanchez, Athouguia (Bairro das Estacas), ou Av. Infante Santo, as buscas do Movimento Moderno, assumindo a necessidade de esgotar os seus pressupostos fundamentais e a convergência das linguagens arquitetónicas requeridas» (Jornal dos Arquitectos, 1995: 30). Implantados sobre pilotis, os edifícios possuem embasamentos ajardinados encarados como “pódios”. Além destes, estavam igualmente previstos outros edifícios cuja localização permitiria criar um *skyline* de cariz industrial, assemelhando-se à utopia de Peter Cook presente nas “Trickling Towers”, e incluindo referências como a «aventura dos anos 80, a histórica evolução de ARCHIGRAM, o Hightech,

called *Via da Ponte Cais* (Escolano, 1998: 34).

Regarding UZB, the big *Alameda Central* should be underlined, assuming the role of a big boulevard, comprehending all the intervention zone. This road makes up a scenic route, looking over singular buildings which punctuate it, such as the old refinery tower of refinery, recovered by the studio Contemporânea (Manuel Graça Dias and Egas José Vieira) and the “Écran” building, by Troufa Real, a visual reference in this area (Escolano, 1998: 34), with its eccentric facade, full of references to the «Modernist and Futurist language of the beginning of the century» (Jornal dos Arquitectos, ????: 29) and marked by a «creative innovation in the tradition of traditional wall finishes of Lisbon» (Escolano, 1998: 42), expressed in the use of *azulejos* (tin-glazed tiles). This «wall of *Alameda Central*» (Jornal dos Arquitectos, 1995: 29) provides a certain degree of intimacy to the buildings of the upper platform (UZC), arranged along the *Alameda Diagonal*.

Regarding UZC, there is a preponderance of residential buildings, with citations to the «Modern Architecture International Congress of 33, the intellectual and conceptual productions of Le Corbusier, Viana de Lima, Vieira da Costa, Formosinho Sanchez, Athouguia (Bairro das Estacas) or the Infante Santo Avenue, searching for the Modern Movement, assuming the need to exhaust their basic assumptions and the convergence of the architectural languages required» (Jornal dos Arquitectos,



Esquisto da Zona Sul, com referência aos ARCHIGRAM (Troufa Real) [Jornal dos Arquitetos, 148 (Junho, 1995), p. 30]

Sketch of the Southern Area, with a reference to ARCHIGRAM (Troufa Real), [Jornal dos Arquitetos, 148 (June, 1995), p. 30]

as energias alternativas, os materiais de referência emergente, os estímulos à banda desenhada fantástica» (Jornal dos Arquitectos, 1995: 30).

Num plano de convergência de discursos arquitetónicos tão diversos, o espaço público é também enriquecido por uma estrutura verde, com árvores nos arruamentos, predominantemente na Alameda Central, e dois jardins, Cabeço das Rolas e Jardim Triangular (Escolano, 1998: 42).

Pertencente a um quarteirão da Alameda Central, e voltado para o Jardim Triangular, encontra-se um edifício habitacional projetado pelo atelier Aires Mateus. Neste bloco, constituído por arquiteturas banais, o edifício surge como um sopro de vitalidade, tendo em conta as temáticas incomuns que introduz neste contexto e as referências que apresenta.

A passagem dos arquitetos Aires Mateus pela Escola de Mendrisio possibilitou o seu

1995: 30). Raised on *pilotis*, they have gardened platforms, seen as “podiums”. In addition, other buildings were also designed, whose location would create a skyline of industrial nature, resembling the utopia of Peter Cook present in the “Trickling Towers” and the «adventure of the 80s, the historical evolution of ARCHIGRAM, the *Hightech*, the alternative energy, the emerging reference materials, the stimuluses of the fantastic comic books» (Jornal dos Arquitectos, 1995: 30).

In a site filled with such diverse architectural speeches, the public space is also enriched by a green structure, with trees on the streets, predominantly in *Alameda Central* and in the two gardens, *Cabeço das Rolas* and *Jardim Triangular* (Escolano, 1998: 42).

Inserted in a block of *Alameda Central* and facing *Jardim Triangular*, there is a residential building, designed by *Aires Mateus Associados*. In this block, constituted of common architectures, the building appears as a breath of fresh



Quarteirão no qual se insere o edifício-caso de estudo [fotografia de David Carvalho, 2016]

Block in which the case study building is integrated [photo by David Carvalho, 2016]



Contexto geral da localização do edifício [fotografia de David Carvalho, 2016]

General context of the building's location [photo by David Carvalho, 2016]

contacto com uma realidade algo distinta, facto esse que tocou no nervo da sua produção arquitetónica, conduzindo à exploração de outros discursos, até então menos frequentes em Portugal. O olhar do atelier recaiu fundamentalmente sobre a arquitetura contemporânea suíça de autores como Peter Zumthor ou Herzog & de Meuron, duas referências que se intrometem constantemente no trabalho dos irmãos (Milheiro, 1994).

A utilização do sistema de portadas como uma “pele” que, para além de desenhar a fachada, garante o sombreamento e a privacidade aos apartamentos, é um tema recorrente na arquitetura de Herzog & de Meuron, de que

air due to the unusual themes it introduces in this context and to the references stated herein.

The passage of the architects Aires Mateus by the Mendrisio School enabled them to have contact with a different reality, a fact that completely touched the core of their architectural production, leading to the exploration of other discourses, less frequent in Portugal then. With this new approach, the studio essentially turned to Swiss contemporary architecture, inspired by authors such as Peter Zumthor or Herzog & de Meuron, two references which appear constantly in the brothers' work (Milheiro, 1994).

The use of a shutter system as a “skin”,



Fachada principal do edifício [fotografia de David Carvalho, 2016]

Main façade of the building [photo by David Carvalho, 2016]



Varandas (saliência das lajes) [fotografia de David Carvalho, 2016]

Balconies (projecting slabs) [photo by David Carvalho, 2016]



Interior do quarteirão [fotografia de David Carvalho, 2016]

Interior of the block [photo by David Carvalho, 2016]

é exemplo o projeto *Hebelstrasse* em Basileia. Esta “pele” em madeira assenta em questões que se prendem com um certo sentido artesanal, presente na tradição suíça, e com as qualidades adquiridas pelo material no seu envelhecimento, ganhando uma determinada carga poética, também patente nas obras de Peter Zumthor. Com o sistema construtivo evidenciado sobretudo ao nível da saliência das lajes, que por sua vez constroem as varandas dos apartamentos, verifica-se uma vez mais a presença de influências de Zumthor, nomeadamente do projeto *Spittelhof Estate*.

O acesso ao interior do quarteirão é feito através deste edifício, ao nível do piso térreo, permitindo assim a entrada de veículos para o estacionamento subterrâneo. A tipologia tipo possui três assoalhadas, sendo caracterizada pela existência de espaços intersticiais que as antecipam, criando uma hierarquia clara de espaços desde o *hall* de entrada até às zonas mais íntimas. A flexibilidade de abertura de vãos nas fachadas, criada pelo desenho das portadas, assegura a iluminação natural das áreas. Com uma orientação a sul, as áreas sociais recebem luz durante grande parte do dia, usufruindo da vista sobre o jardim triangular. Por sua vez, a privacidade dos quartos, localizados a norte e voltados para o interior do quarteirão, é garantida, recebendo ventos favoráveis que contribuem para a ventilação natural e salubridade dos mesmos. As varandas presentes na fachada que aparentam ligar os dois apartamentos de cada piso, estão discretamente separadas por um plano de vidro.

which in addition to designing the façade, ensures shading and privacy to the apartments, is a recurring theme in Herzog & de Meuron’s architecture, as exemplified by the *Hebelstrasse* project in Basel. This wooden “skin” is in a certain way related to the Swiss artisanal tradition, and in the qualities acquired by the aging of the materials, an aspect that is related to a poetic approach, also common in the work of Peter Zumthor. With a visible construction system, especially at the level of the projecting slabs, which also make the balconies of the apartments, it is easy to identify the presence of Zumthor once again, namely of the *Spittelhof Estate* project.

The access to the interior of the block is made through this building, at the ground floor level, thus allowing for the entry of vehicles to a car parking floor located below the entrance. The standard apartment typology has three rooms and is characterized by the existence of interstitial spaces, enabling a clear hierarchy of spaces from the entrance to the bedrooms. The flexibility of the openings in the facades, created by the design of wooden shading devices, ensures the entrance of natural light. With an orientation to the south, the social areas receive light almost all day, allowing the enjoyment of the view to the *Jardim Triangular*. The private areas, facing north and the interior of the block, ensure privacy for the bedrooms, which have a favourable wind orientation, contributing to its ventilation and salubrity. The balconies in the façade, although they seem to connect both apartments of each floor, are slightly separated by a glass pane.

Breve biografia dos autores

José Deodoro Faria Troufa Real nasceu em Luanda, Angola, em 1941.

Terminou o curso de arquitetura na ESBAL, em 1967, quando já possui ligações ao surrealismo, ao grupo que frequenta o Café Gelo e a outros nomes das artes, como Herberto Helder e Mário Cesariny, pessoas que, segundo o próprio, o irão influenciar no discurso surrealista e na partilha do seu trabalho com as artes. No final desse ano partiu para Luanda, onde dirigiu o Gabinete de Urbanização da cidade.

Em 1980 diplomou-se em Planeamento Nacional, Regional e Urbano na Architectural Association (AA), em Londres. Foi assim equiparado a doutor pela Universidade Técnica de Lisboa, tornando-se mais tarde professor catedrático na mesma instituição.

Ao longo dos anos tem vindo a desenvolver estudos e projetos nos domínios do Planeamento Nacional, Regional e Urbano e Arquitetura e Design, tendo fundado o Gabinete de Planeamento, Arquitetura e Design “Troufa Real Arquiteto Lda.”.

Os irmãos **Manuel Aires Mateus** e **Francisco Aires Mateus** nascem em Lisboa em 1963 e 1964, respectivamente. Em 1986, Manuel licenciou-se em Arquitetura e, um ano mais tarde, Francisco obtém a mesma graduação, ambos pela Universidade Técnica de Lisboa. Após terem trabalhado e colaborado no *atelier* do arquitecto Gonçalo Byrne, desde 1983, fundam conjuntamente o *atelier* Aires Mateus Associados. Desde então, têm sido professores convidados em diversas escolas de arquitetura, entre as quais a Universidade Lusíada de Lisboa, a Universidade Autónoma de Lisboa, a Academia de Arquitectura de Mendrisio na Suíça e a Faculdade de Arquitetura de Harvard, nos Estados Unidos da América. Participaram ativamente em seminários e conferências numa grande diversidade de países, nomeadamente Espanha, Itália, Bélgica, Suíça, Inglaterra, Canadá, Estados Unidos da América, Argentina, México, entre outros.

Têm sido dos principais “embaixadores” da arquitectura contemporânea portuguesa, e a sua produção arquitectónica tem constado sucessivamente do debate da arquitetura internacional. Exemplo disso são os diversos concursos nacionais e internacionais que têm ganho e as distinções e prémios que têm obtido ao longo da sua carreira.

Brief biography of the authors

José Deodoro Faria Troufa Real was born in Luanda, Angola, in 1941.

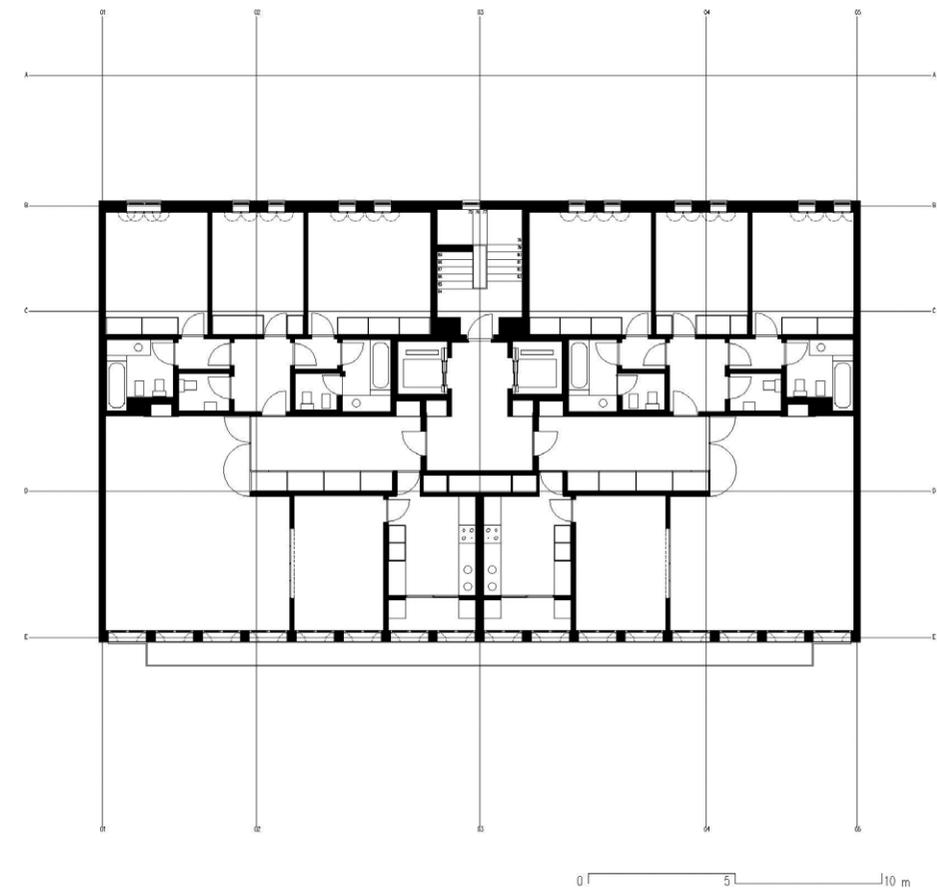
He graduated from ESBAL's architecture course in 1967, when he already has connections to surrealism, to the group that attends “Café Gelo” and to other art-related names like Herberto Helder and Mário Cesariny, people that, according to him, will influence his surrealistic speech and the connection between his work and the arts. In the end of this year he leaves for Luanda, where he will head the Urbanization Office of the city.

In 1980, he graduated in National, Regional and Urban Planning at the Architectural Association (AA), in London. Therefore, he received a doctor's degree equivalence from Universidade Técnica de Lisboa, later becoming a professor at the same institution.

Through the years, the architect has been developing studies and projects in the domains of the National, Regional and Urban Planning and Architecture and Design, having founded the “Troufa Real Arquiteto Lda.” Planning, Architecture and Design Office, based in Lisbon.

Brothers **Manuel Aires Mateus** and **Francisco Aires Mateus** were born in Lisbon in 1963 and 1964, respectively. In 1986, Manuel graduated in Architecture from the Technical University of Lisbon. A year later, Francisco completed the same graduation. After working and collaborating in the office of architect Gonçalo Byrne, since 1983, they jointly founded the office Aires Mateus Associados. Since then, they have been guest professors in several schools of architecture, such as the Lusíada University of Lisbon, the Autónoma University of Lisbon, the Architecture Academy of Mendrisio in Switzerland and the Architecture Department of the Harvard School of Design, in the United States of America. They have actively participated in seminars and conferences in a great diversity of countries, namely in Spain, Italy, Belgium, Switzerland, England, Canada, the United States of America, Argentina, Mexico, among others.

Their office has been one of the main “ambassadors” of Portuguese contemporary architecture, and their architectural production has been successively a part of the international architecture debate. Their work has been awarded several national and international competitions and awards throughout their career.



Planta tipo do edifício [Cedido por Aires Mateus Associados]

Standard floor plan of the building [Courtesy of Aires Mateus Associados]

Fernando Silva Biografia Biography

Fernando Silva nasceu a 4 de Janeiro de 1914 em Lisboa. Matriculou-se no Curso Superior de Arquitectura da Escola de Belas Artes desta cidade, entre 1938 e 1939, frequentando-o por dois anos, após os quais transitou para a Escola de Belas Artes do Porto. Seria então atraído, como outros estudantes da sua geração, pela visão do professor Carlos Ramos (1897-1969), pioneiro do Movimento Moderno em Portugal, e referência na área do ensino da Arquitectura. Teria sucesso no ambiente académico do Porto, terminando com a classificação de 19 valores no CODA (Concurso Final para a Obtenção do Diploma de Arquitecto), defendido a 2 de Fevereiro de 1944.

Antes ainda de terminar o curso, Fernando Silva estabeleceu o seu primeiro atelier (teria três, todos na capital do país), na Rua D. Pedro V. Foi durante este período inicial que, sob orientação do arquitecto Raul Rodrigues Lima, concluiu o tirocínio profissional (1942). Projectou, em colaboração com Rodrigues Lima, um edifício de habitação na Avenida Sidónio Pais que lhe valeu, no ano seguinte, o primeiro de três prémios Valmor que recebeu ao longo da vida, pelo seu trabalho de arquitecto. O seu segundo atelier foi aberto ainda nesta década, correspondendo à fase do percurso profissional em que ganhou o segundo Prémio Valmor, em 1946, pelo edifício n.º 12 da Avenida Casal Ribeiro.

Estabeleceu o seu último atelier no n.º 27 da Avenida António Augusto Aguiar, na década de 1950, que funcionou até à sua morte, em 1983. A mudança de instalações coincidiu com a viragem que a sua carreira viria então a tomar. A vasta experiência acumulada em projectos de habitação colectiva

e a colaboração com três arquitectos relevantes no contexto português (João Faria da Costa, Carlos Ramos e Raul Rodrigues Lima) impulsionou a obra posterior de Fernando Silva no sentido de valorização do espaço urbano e da cidade, através do recurso a linguagens arquitectónicas e a soluções urbanísticas mais próximas das práticas internacionais da época, facilitadas com o ensaio de novos sistemas construtivos então em voga.

Uma das marcas desta mudança foi o projecto do Cinema São Jorge. Iniciado em 1947, o edifício foi Prémio Municipal de Arquitectura em 1950 (Fernando Silva voltaria a receber este prémio, com Faria da Costa, pelo Edifício n.º 23-23A na Avenida do Restelo em 1952). O trabalho desenvolvido no seu atelier começaria a focar-se em projectos de urbanização e habitação colectiva de grande escala, desenhados principalmente para promotores privados, com especial preocupação pela qualidade de vida dos habitantes e pela longevidade dos edifícios, muitas vezes em detrimento de uma maior liberdade estética. O último Prémio Valmor ser-lhe-ia atribuído em 1978, pelo Edifício de Habitação Multifamiliar na Quinta da Luz, cinco anos antes da sua morte. Entre muitos outros, são ainda da sua autoria os edifícios Shell (1959-1970) e Philips (1964-1970), geralmente apontados pela qualidade da sua inserção urbana, bem como o Complexo Aviz (Hotel Sheraton e Centro Comercial Imaviz, 1962-1972), um conjunto de referência em Lisboa que sintetiza muitos dos princípios urbanísticos e arquitectónicos da sua obra.

Os projectos que se seguem neste livro (as urbanizações da Quinta do Marquês, do Alto da Barra e da Quinta da Luz) foram parcial ou totalmente desenhados por Fernando Silva.

Fernando Silva was born in January 4, 1914, in Lisbon. He enrolled in the Superior Course of Architecture at the Lisbon School of Fine Arts, where he would stay for two years, after which he would move to the Porto School of Fine Arts. There, he would be drawn, like many other students of his generation, by the vision of Professor Carlos Ramos (1897-1969), one of the pioneers of the Modern Movement in Portugal, and a reference in the teaching of Architecture. He would have success in the academic environment of Porto, finishing with the classification of 19 in his CODA (Competition for the Acquisition of the Diploma of Architect), defended on February 2, 1944.

Even before he finished his education, Fernando Silva established his first studio (the first of three, all of them in Lisbon) at D. Pedro V Street. It was during this period that, under supervision of Raul Rodrigues Lima, Fernando Silva concluded his period of practical training (1942). He designed, in collaboration with Rodrigues Lima, a housing building at Sidónio Pais Avenue, earning him, in the following year, the first of three Valmor Awards that he received throughout his life for his work as an architect. His second office was opened still in this decade, corresponding to the professional phase when he won his second Valmor Award, in 1946, for the building at 12 Casal Ribeiro Avenue.

He established his last office at 27 António Augusto Aguiar Avenue, in the 1950s, which would last until his death, in 1983. This change of location coincided with the turn his career would take. His vast experience earned through multiple housing projects and through his collaboration with three important

architects in the Portuguese context (João Faria da Costa, Carlos Ramos and Raul Rodrigues Lima), impelled the later work of Fernando Silva towards a valorization of the urban space and of the city, through the use of architectural languages and urban solutions closer to the international practices of the time, facilitated with the use of new building systems.

One of the landmarks of this change was the project of the São Jorge Cinema. Initiated in 1947, the building won the Municipal Architecture Award in 1950 (Fernando Silva would earn this prize again, with Faria da Costa, for the Building at 23-23A Restelo Avenue). The work developed in his office would begin to focus on urbanization and large-scale multi-family housing projects, designed mostly for private promoters, with special emphasis on the residents' quality of life and in the longevity of the buildings, often relegating aesthetics to a secondary level. He would be granted his last Valmor Award in 1978, for the design of a Multi-Family Building at Quinta da Luz, five years before his death. Among many other projects, he is also the author of the Shell Building (1959-1970) and of the Philips Building (1964-1970), generally pointed out as qualified examples of urban insertion, as well as of the Aviz Complex (Sheraton Hotel and Imaviz Shopping Centre, 1962-1972), a reference in Lisbon that synthesizes many of the urban and architectural principles of his work.

The projects that follow in this book (the urbanizations of Quinta do Marquês, Alto da Barra and Quinta da Luz) are totally or partially designed by Fernando Silva.



8

Urbanização da Quinta do Marquês

Introdução e contextualização histórica do lugar

Oeiras insere-se na Região de Lisboa e Vale do Tejo e faz parte da Área Metropolitana de Lisboa, situando-se na margem do Rio Tejo com uma frente ribeirinha de 9km. Os concelhos envolventes são Sintra e Cascais, a norte e poente, e Lisboa e Amadora, a nascente.

No século XVIII, a criação do Concelho de Oeiras e a atribuição do Foral despoletaram um período de crescimento económico e social. O primeiro conde de Oeiras foi Sebastião José de Carvalho e Melo, Marquês de Pombal, uma figura de grande relevância na história de Portugal. A sua propriedade em Oeiras manteve-se praticamente inalterada até aos dias de hoje e é constituída pelo palácio, jardins, por várias dependências, explorações agrícolas e um celeiro. É a partir deste século que começam a surgir grandes palácios em quintas e terrenos que crescem em função da exploração agrícola.

As várias ligações viárias e ferroviárias que foram surgindo transformaram Oeiras num pólo atrativo, tanto para novos habitantes, como para visitantes. Começaram assim a expandir-se alguns dos núcleos urbanos existentes e a surgir novos assentamentos ao longo da costa, avançando gradualmente para o interior.

Introduction and historical context of the location

Oeiras is part of the Lisbon and Tejo Valley and of the Lisbon Metropolitan Area (AML), standing by the Tejo River with a 9km waterfront. The surrounding municipalities are Sintra and Cascais in the north and west, and Lisbon and Amadora in the east.

In the 18th century, the creation of the Oeiras municipality and allocation of the *Foral* (royal document that established a municipality) triggered a period of economic and social growth. The first Count of Oeiras was Sebastião José de Carvalho e Melo, Marquess of Pombal, an essential figure in the history of Portugal. His property in Oeiras remains almost in its original state, and consists of a palace, gardens, several outbuildings, farmlands and a barn. It was from this century onwards that large palaces and farms were built, in a development dependent on agriculture.

The several roads and railways that were built since then transformed Oeiras in an attractive hub, both for new residents and for visitors. Some of the existing urban areas began to expand, and new settlements were created along the coastline, gradually advancing inland.

On this growth sequence, it is relevant that in the transition to the second half of the 20th

Nome do conjunto: Urbanização da Quinta do Marquês
Localização: Oeiras
Autoria: Arq. Fernando Silva
Datas da intervenção: 1961-1975
Dimensão da intervenção: 16 hectares
Número de unidades habitacionais: 26 edifícios, aproximadamente 2028 fogos
População estimada: 7032 a 8700 habitantes
Promotores: SOGIN - Sociedade Gestora de Iniciativas Financeiras, Lda.
Construção: URBACO - Urbanizações e Construções, Lda.

Name of the housing estate: Quinta do Marquês Urbanization
Location: Oeiras
Authors: Arch. Fernando Silva
Project dates: 1961-1975
Estate dimension: 16 hectares
Number of residential units: 26 buildings, around 2028 dwellings
Estimated population: 7032 to 8700 residents
Promoters: SOGIN - Sociedade Gestora de Iniciativas Financeiras, Lda.
Builder: URBACO - Urbanizações e Construções, Lda.

Nesta sequência de crescimento é de salientar que na transição para segunda metade do século XX a população aumentou significativamente. Em 1950 o número de habitantes era de 53 mil e vinte anos depois, em 1970, era de 68 mil.

Consequência deste rápido crescimento foi o surgimento de um grande número de núcleos urbanos ilegais e sem as melhores condições de habitação. Paralelamente a esta realidade, concretizaram-se também grandes projetos de urbanizações de habitação coletiva financiadas por privados com grande capacidade de investimento.

Assim, o território de Oeiras sofreu um forte processo de urbanização e, apesar destas duas realidades de construção, foi feito um esforço para um crescimento equilibrado que fez de Oeiras um concelho próspero.

Descrição do caso de estudo

A Urbanização da Quinta do Marquês localiza-se no concelho de Oeiras. O plano, da autoria do arquiteto Fernando Silva, desenvolveu-se entre 1961 e 1975.

Este projeto nasceu através do investimento privado da SOGIN - Sociedade Gestora de Iniciativas Financeiras, Lda.. O intuito seria a criação de uma «cidade-satélite, direcionada neste caso para classes médias/altas» (Coelho, 2010: 57), munida de todos os equipamentos e serviços que permitissem a sua independência de outros núcleos urbanos.

Este plano urbanístico tem muitas semelhanças com o plano da Urbanização da



Vistas aéreas da Quinta do Marquês [google earth/bing maps]

Quinta do Marquês, aerial views [google earth/bing maps]



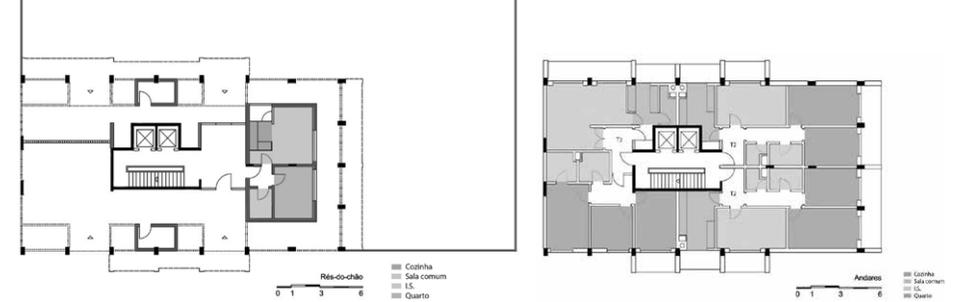
Quinta do Marquês em construção [Arquivo Municipal de Oeiras]

Quinta do Marquês under construction [Oeiras Municipal Archive]



Quinta do Marquês, planta de implantação com marcação dos edifícios em banda [esquema dos autores]

Quinta do Marquês, location plan with slab blocks highlighted [drawing by the authors]



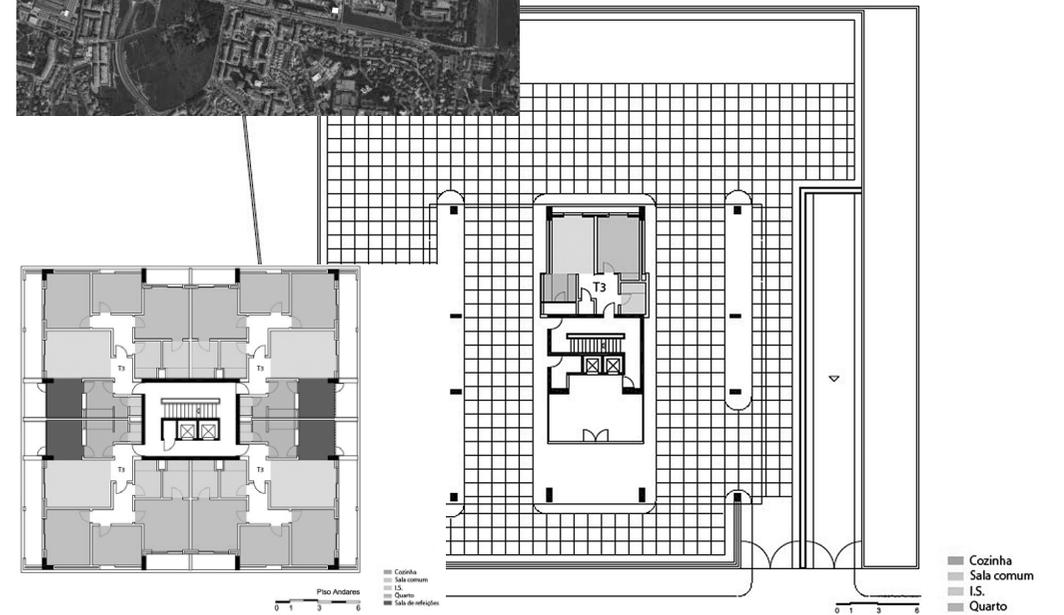
Tipologia em banda. Plantas do piso térreo e do andar tipo [esquema dos autores sobre redesenho de Débora Félix]

Slab block typology. Plans of the ground floor and of the standard floor [drawing by the authors over drawing by Débora Félix]



Quinta do Marquês, planta de implantação com marcação dos edifícios em torre [esquema dos autores]

Quinta do Marquês, location plan with tower blocks highlighted [drawing by the authors]



Tipologia em torre. Plantas do piso térreo e do andar tipo [esquema dos autores sobre redesenho de Débora Félix]

Tower block typology. Plans of the ground floor and of the standard floor [drawing by the authors over drawing by Débora Félix]



Quinta do Marquês, logradouro [fotografia dos autores, 2016]

Quinta do Marquês, backyard [photo by the authors, 2016]

Portela, desde o desenho de «edifícios tipo que se colocam e repetem numa estrutura ortogonal delineada por uma estruturação viária» até à «referência central onde se propunha (...) a construção de um equipamento comercial, que neste caso nunca se verificou» (Coelho, 2010: 57).

A urbanização começou a ser construída em 1961. A partir de 1975, após Fernando Silva ter abandonado o projecto, este passou a ser responsabilidade de outros arquitectos. Esta situação levou a uma certa perda de identidade do projecto, podendo observar-se mais do que um tipo de fachada e terrenos vagos devido a edifícios que não chegaram a ser construídos, assim como alterações nos pormenores construtivos. Apesar de ter mantido uma imagem unitária, esta urbanização ficou aquém do que se conseguiu, por exemplo, na Urbanização da Portela.

Nesta obra foram utilizados sistemas de construção inovadores para a época, como o recurso à pré-fabricação, que permitiu economizar meios e ter uma maior controlo dos detalhes dos elementos de construção. O uso do betão armado generalizou-se nesta época, sendo também utilizada a “cofragem túnel”.

A Urbanização da Quinta do Marquês é um exemplo com várias características da arquitectura de Fernando Silva, sendo visíveis vários aspectos que têm por base a Carta de Atenas. Possui espaços verdes, as ruas estão

century, the population increased significantly. In 1950 the number of inhabitants was of 53 thousand, while in 1970 it was of 68 thousand.

As a result of this fast growth, a large number of illegal settlements, without good living conditions, were established. In parallel with this reality, large urbanization projects of collective housing funded by large private investments were also built.

Thus, the territory of Oeiras underwent a strong urbanization process and, despite these two realities, an effort was made to balance this growth, making of Oeiras a prosperous region.

Description of the case study

The Urbanization of Quinta do Marquês is located in the Oeiras municipality. The plan, designed by the architect Fernando Silva, was developed between 1961 and 1975.

This project was the result of private investment by the company SOGIN - Sociedade Gestora de Iniciativas Financeiras, Lda.. The main goal would be to create a «satellite city, in this case directed to the middle/high classes» (Coelho, 2010: 57), provided with all the public facilities and services that enabled its independence from other urban centres.

This urban plan has many similarities with the urbanization plan of Portela, from the design of «standard buildings that are placed and replicated in an orthogonal layout outlined

organizadas hierarquicamente, a implantação dos vários edifícios é também feita de acordo com as directrizes do urbanismo moderno, e seguem-se princípios de repetição tipológica, originando uma imagem urbana unitária.

Em relação à implantação dos edifícios, estes encontram-se organizados perpendicularmente ao ponto central da urbanização, a Rotunda do Marquês, e à Rua da Estação Agronómica Nacional, que faz a ligação entre a Avenida da República e a rotunda. A maioria dos edifícios procura elevar-se do terreno através de *pilotis*, reservando o rés-do-chão para zona de acesso aos apartamentos e para a habitação da porteira, sendo que, em alguns casos, é também aqui que se encontra a sala destinada ao condomínio. A permeabilidade do piso térreo permite uma relação entre o interior do logradouro e a rua através do átrio de entrada. A habitação da porteira está colocada de forma a poder vigiar a zona de entrada do edifício. No piso inferior encontram-se as garagens que ocupam a largura total do lote.

A fachada apresenta um padrão horizontal de repetição entre cheio e vazio, através de faixas de parede intercaladas com faixas de janelas ou varandas. Atualmente, muitas varandas já se encontram encerradas, fazendo com que o efeito visual não seja tão aparente. A cobertura e restantes elementos, como máquinas de elevadores, são ocultados através de uma platibanda.

by a road structure» to a «central reference where the construction of a commercial facility was proposed, which in this case was never built» (Coelho, 2010: 57).

The urbanization construction began in 1961. Since 1975, after Fernando Silva abandoned the project, it became the responsibility of other architects. This situation led to a certain loss of identity of the project, an aspect that can be observed in the heterogeneity of the façades and in vacant lots where the planned buildings were never built, as well as in changes in construction details. Despite having maintained a unitary image, this urbanization fell short of what was achieved, for example, in the Portela Urbanization.

In this work, innovative building systems were used, such as the use of prefabrication, which allowed to save resources and have a greater control of the construction details. The use of reinforced concrete became common at the time, and the “tunnel formwork” technique was also employed.

The urbanization of Quinta do Marquês is an example of the several characteristics of Fernando Silva’s architecture, and various aspects are based on the Athens Charter. It has green spaces, the streets are hierarchically organized, the location of several buildings is also done in accordance with the guidelines of modern urbanism, and principles of typological repetition are followed, originating a unitary urban image.



Quinta do Marquês, tipologia em banda [fotografia dos autores, 2016]

Quinta do Marquês, slab block typology [photo by the authors, 2016]

O betão e o tijolo são os materiais predominantes. Encontramos o betão nos elementos pré-fabricados de enchimento de paredes estruturais, enquanto o tijolo foi utilizado nas paredes divisórias não estruturantes. Outros elementos, como caixilharias, portas exteriores e as guardas das varandas, são em alumínio, e os estores em plástico, sendo que muitos foram já substituídos pelos proprietários. Para a ventilação, quer das instalações sanitárias, quer dos parques de estacionamento, são utilizados sistemas de extração mecânica.

Tal como na Portela, o arquiteto desenhou edifícios-tipo, em banda e em torre. A tipologia do edifício em banda caracteriza-se pela sua fachada, que «*assenta no ritmo da modulação e [no] destaque dos elementos verticais da estrutura, bem definida também nos conjuntos das varandas que enquadram os resguardos das áreas de serviço*» (Gonçalves, cit. in Menezes, 2010: 39). Relativamente à organização dos fogos, verifica-se o uso do corredor como «*forma de unificar as ligações aos diversos compartimentos*». O edifício «*é composto por uma cave com arrecadações e nove andares ocupados por dois fogos, T2 e T3*» (Félix, 2010: 111).

A tipologia em torre tem semelhanças formais com as torres da Urbanização da



Quinta do Marquês, tipologia em banda [fotografia dos autores, 2016]

Quinta do Marquês, slab block typology [photo by the authors, 2016]

Regarding the siting of the buildings, these are arranged perpendicular to the central point of the urbanization, the Marquês Roundabout, and to the Estação Agronómica Nacional Street, that connects the República Avenue and the roundabout. Most buildings are elevated from the ground with *pilotis*, reserving the ground floor for access to the apartments and for the concierge house, and in some cases it is in also here that the condominium reunion room is located. The permeability of the ground floor enables a connection between the interior of the backyard and the road through the entrance lobby. The concierge house is placed so that it can monitor the building's entrance area. The garages are located in the floor below, occupying the full width of the lot.

The facade features a horizontal pattern, alternating between full and empty spaces, through coloured stripes interspersed with windows stripes or balconies. Currently, as many balconies were in the meantime closed, the visual effect is not so apparent. The roof and other elements such as the lift machinery are hidden by a parapet.

Concrete and bricks are the predominant materials. Concrete is found in the prefabricated structural elements, and bricks were used in non-structural partition walls. Other elements, such as window frames, exterior doors and balcony railings are made of aluminium, while window shutters are of plastic. Many of those elements were replaced by the owners. For ventilation of sanitary facilities and of parking areas, mechanical extraction systems are used.

As in Portela, the architect designed standard buildings: point and slab blocks. The typology of the slab block is characterized by its facade, «*based on the modular rhythm and [on] the vertical elements of the structure, well defined in the groups of balconies that frame the screens of the service areas*» (Gonçalves, cit. in Menezes 2010: 39). Regarding the organization of the apartments, the entrance hall is used as a «*way of unifying the links to the various compartments*». The building «*consists of a basement with storage rooms and nine floors occupied by two apartments, of 2-bedroom and 3-bedroom typologies*» (Félix, 2010: 111).

The point block typology has formal similarities with the towers of the Portela Urbanization, being, as the slab blocks, composed of a basement reserved for parking and nine apartment floors. The internal organization



Quinta do Marquês, tipologia em torre [fotografia dos autores, 2016]

Quinta do Marquês, tower typology [photo by the authors, 2016]

Portela, sendo, à semelhança dos edifícios em banda, constituída por uma cave reservada para estacionamento e por nove andares. A organização interna dos edifícios já foi previamente estudada por Débora Félix:

«*Cada piso é ocupado por quatro fogos sendo cada um constituído por sala comum, zona de refeições diferenciada, 3 quartos, 2 casas de banho sendo uma privativa (T3). A simetria, a organização funcional e a distribuição dos acessos remete para a tipologia de Tipo V experimentada na Portela. As diferenças que se estabelecem com as torres da Portela encontram-se ao nível dos acabamentos, nas fachadas e nas plataformas dos logradouros. Ao nível das fachadas muda-se o acabamento das áreas de serviços, ao invés da convencional grelhagem cerâmica optou-se por lâminas metálicas de modo a que o utilizador possa controlar as mudanças do tempo. Ao nível das plataformas, o que era um espaço fluido e de ligação aos vários núcleos na Portela, [in Quinta do Marquês] passa a ser delimitado. Previa-se, já em projeto, a colocação de gradeamentos, o que vai ao encontro das tipologias de condomínio fechado*» (Félix, 2010: 112).

Outra tipologia muito frequente nestas urbanizações é o centro comercial. Neste caso, como já foi referido anteriormente, não foi concretizado. Atualmente está prevista a sua construção na Rotunda do Marquês, local onde se iria implantar originalmente.

of the buildings has been previously studied by Débora Félix:

«*Each floor is occupied by four dwellings, being each one composed of a living room, a separated dining area, 3 bedrooms, 2 bathrooms, being one of them private in the 3-bedroom type. The symmetry, functional organization and distribution of accesses refers to the Type V designed for Portela. The differences that exist, regarding the Portela towers, are at the level of the finishes, of the façades and of the backyard platforms. At the level of the façades, the finishes of the service areas are changed: instead of the conventional ceramic screen, the option was for metal blades so that the user could control the weather changes. At the level of the platform, which was a fluid space that connected multiple lots in Portela, [in Quinta do Marquês], it becomes enclosed. It was envisaged, already in the design period, the placement of fences, an aspect which meets the typology of gated communities*» (Félix, 2010: 112).

Another very common typology in these urbanizations is the shopping centre. In this case, as mentioned earlier, it was not build. Currently, it is planned for construction in the Marquês Roundabout, where it would be placed originally.



Catarina Mateus, Inês Fernandes, Joana Alves,
Rita Mansinho, Sara Szafman

9 Urbanização do Alto da Barra

Introdução e contextualização histórica do lugar

Em 1959, a Câmara Municipal de Oeiras (CMO) e um dos proprietários dos terrenos agrícolas situados no Casal da Medrosa realizaram um pré-acordo, não oficializado, propondo uma reformulação do Plano de Urbanização da Costa do Sol (1948), da autoria do urbanista Étienne de Gröer. O acordo visava a criação de uma urbanização numa área reservada a zona verde.

Em 1964, o arquiteto Fernando Silva tornou-se num dos sócios fundadores da sociedade anónima Mercator, encarregue da aquisição de vários terrenos e da gestão da construção de novos complexos urbanos. No ano seguinte, devido à posição influente do arquiteto, a sociedade adquire à OSAPIL – Organismos Oficiais e Sociedade Proprietária de Lisboa, responsável pelo antepiano de urbanização dos terrenos do Casal da Medrosa – a Célula E, denominada de Alto da Barra.

A Célula E fora um terreno agrícola até aos anos 1950. Nas imediações das grandes cidades, devido ao vasto êxodo rural e ao aumento da população urbana, os terrenos com função agrícola foram sendo abandonados. Em Lisboa, por volta da década de 1960, surgiu a necessidade de resolver as graves carências existentes ao nível da habitação, o que

Introduction and historical context of the location

In 1959, there was a preliminary, unofficial agreement between the Oeiras City Council (CMO) and one of the owners of rural land in Casal da Medrosa, proposing a reformulation of the Costa do Sol Urbanization Plan (1948), design by urban planner Étienne de Gröer. The agreement intended to urbanize an area reserved for green spaces.

In 1964, architect Fernando Silva became one of the founding partners of the joint-stock company Mercator, which acquired several plots of land and managed the construction of new housing complexes. In the following year, due to the influential position of the architect, the company acquires from OSAPIL – at the time responsible for the preliminary plan already approved by CMO of the urbanization of the lands of Casal da Medrosa – the E cell, called Alto da Barra.

The E cell was, until the 1950s, agriculture land. In the surroundings of the large cities, due to the rural exodus phenomenon and to the increase of urban population, land with agricultural functions was gradually abandoned. In Lisbon, around the 1960s, there was the need to solve the severe housing shortage, a situation that led to the progressive expansion of the city into the periphery, occupying empty land previously used for agriculture.

Nome do conjunto: Urbanização do Alto da Barra

Localização: Casal da Medrosa, Oeiras

Autoria: Arq. Fernando Silva

Datas da intervenção:

1962 – Antepiano

1964 – Plano de Urbanização

Dimensão da intervenção: 4,19 hectares

Número de unidades habitacionais: 516 fogos

Bloco A – 6 lotes, 6 pisos, 2 apartamentos por piso = 72 fogos

Bloco B – 6 lotes, 6 pisos, 2 apartamentos por piso = 72 fogos

Bloco C – 6 lotes, 6 pisos, 3 apartamentos por piso = 108 fogos

Bloco D – 8 lotes, 6 pisos, 4 apartamentos por piso = 192 fogos

Bloco E – 6 lotes, 6 pisos, 2 apartamentos por piso = 72 fogos

População estimada: 1430

Promotores: Mercator

Construção: Mercator

Técnicos de especialidades:

Arquitectos Paisagistas – Gonçalo Ribeiro Telles

Engenheiros – KM-Kessler

Name of the housing estate: Alto da Barra

Urbanization

Location: Casal da Medrosa, Oeiras

Authors: Arch. Fernando Silva

Project dates:

1962 – Preliminary Plan

1964 – Urbanization Plan

Estate dimension: 4.19 hectares

Number of residential units: 516 dwellings

Block A – 6 lots, 6 floors, 2 apartments per floor = 72 dwellings

Block B – 6 lots, 6 floors, 2 apartments per floor = 72 dwellings

Block C – 6 lots, 6 floors, 3 apartments per floor = 108 dwellings

Block D – 8 lots, 6 floors, 4 apartments per floor = 192 dwellings

Block E – 6 lots, 6 floors, 2 apartments per floor = 72 dwellings

Estimated population: 1430 residents

Promoters: Mercator

Builder: Mercator

Specialists:

Landscape Architect – Gonçalo Ribeiro Telles

Engineers – KM-Kessler

levou à progressiva expansão da cidade para a periferia, urbanizando terrenos anteriormente agrícolas.

O plano de urbanização do Alto da Barra foi concebido no início da década de 1960 pelo arquiteto português Fernando Silva, influenciado pelas “cidades-satélite” e pelos princípios postulados na Carta de Atenas (1933).

O Antepiano de Urbanização foi apresentado em 1962. Após o projecto sofrer algumas alterações, o Plano de Urbanização foi finalizado em 1964. Assim sendo, chama-se Alto da Barra ao conjunto urbanístico situado na zona Sul de Oeiras, junto à estrada marginal, entre as praias de Santo Amaro e de São Julião da Barra, num local caracterizado pelo «*relevo suave da encosta, a sua orientação e bellissima panorâmica*» (Silva, 1962: 1).

Descrição do caso de estudo

O plano da urbanização do Alto da Barra estava dividido em três áreas de intervenção: zona do bairro económico, a zona poente e zona nascente (Secretariado, 1969). Para esta proposta, Fernando Silva, teve por base alguns dos pontos referidos na Carta de Atenas, como a clareza estrutural, a separação das vias de circulação, o zonamento funcional e a repetição tipológica (Vinagre, 2011: 79).

The Alto da Barra urbanization plan was designed in the beginning of the 1960s by architect Fernando Silva, influenced by the “satellite cities” and following the principles postulated in the Athens Charter (1933).

The Preliminary Urbanization Plan was presented in 1962. After the project suffered some changes, the Urbanization Plan was finished in 1964. Therefore, Alto da Barra refers to the housing complex in the South Oeiras area next to the coastal road, between Santo Amaro and São Julião da Barra, in a site characterized by the «*gentle slope of the hillside, with a beautiful orientation and panoramic views*» (Silva, 1962: 1).

Description of the case study

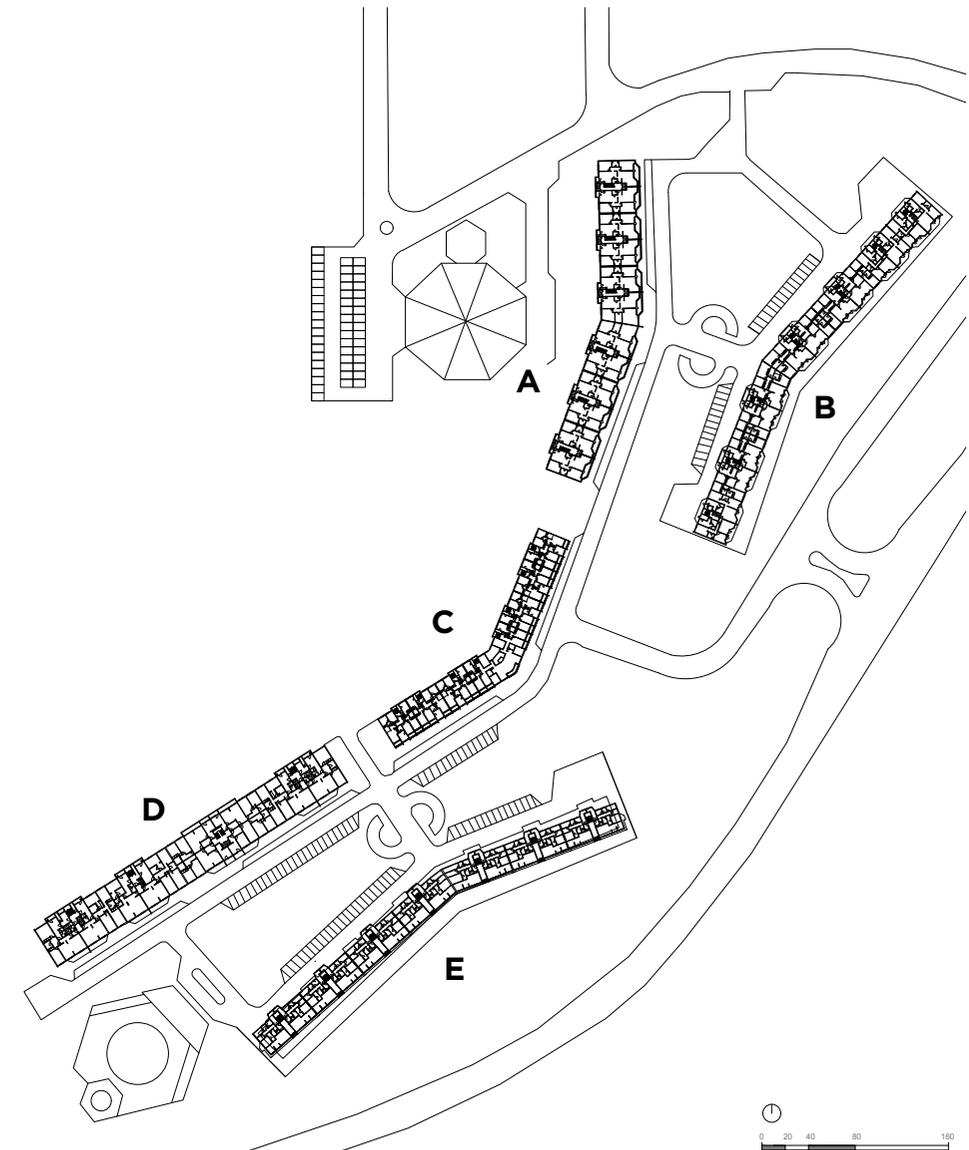
The Alto da Barra urbanization plan was divided into three different areas: the affordable housing neighbourhood, the western area and the eastern area (Secretariado, 1969). For this proposal, Fernando Silva followed some of the points mentioned in the Athens Charter, such as the structural clarity, the separation of traffic routes, the zoning functionally and the typological repetition (Vinagre, 2011: 79)

Taking into account the issue of the separation of traffic routes and of the conditioned access imposed by the JAE (Portugal’s national roads authority), the circulation network is



Planta de localização [esquema dos autores]

Location plan [drawing by the authors]



Planta de implantação [redesenho dos autores]

Site plan [drawing by the authors]

Tendo em consideração a questão da separação das vias de circulação e os acessos condicionados pelas informações impostas pela Junta Autónoma de Estradas, a rede de circulação é definida por uma via principal, que percorre o interior da urbanização, e pelos diversos acessos aos estacionamento subterrâneos, realizados pelas extremidades do terreno, libertando ao máximo espaço para utilização pedonal (Idem: 74).

Relativamente ao zonamento funcional, o centro comercial e social encontra-se na periferia do complexo, contrariamente ao que sucede nos outros planos de urbanização do mesmo arquitecto, onde se localiza no centro da intervenção (Idem: 77).

O relevo da encosta, associado a uma panorâmica sobre a foz do rio Tejo, cria ótimas condições à criação de núcleos habitacionais. Neste caso, foram propostos cinco blocos habitacionais que acompanham a forma curva e estreita do terreno disponível. Numa zona mais afastada da zona marginal são dispostos três blocos simétricos que percorrem a totalidade do limite do terreno. Entre os blocos são deixados intervalos onde se encontram as rampas circulares de acesso ao piso subterrâneo de estacionamento (Idem: 74).

A altura dos blocos, que não podia ultrapassar a do reduto militar situado nas imediações, foi uma das condicionantes para este projeto, resultando numa altura com o «*máximo de 24 metros acima do terreno natural*»

defined by a single road that passes through the interior of the urbanization, distributing to the various underground parking entrances, located in the lot's extremities, freeing the maximum amount of land to pedestrian use (Idem: 74).

Regarding the functional zoning, the social and commercial centre is located in the periphery of the complex, contrarily to what happens in other urbanization plans of the same architect (Idem: 77).

The relief of the slope, associated with an overview of the mouth of the Tagus River, creates good conditions for the creation of housing units. In this case, five housing blocks were proposed, following the narrow and curvilinear shape of the available terrain. In an area further away from the coastal zone, three symmetrical blocks were placed, located along the boundary of the plan. Between these blocks, circular ramps of access to the underground parking floor are located (Idem: 74).

One of the conditions for this project was that the height of the blocks could not exceed the maximum of 24 meters above the natural ground, due to the presence of a military compound nearby (Idem: 71). The disposition of the buildings, in open angles, was designed in order to look for panoramic views.

The surrounding green spaces are essential in the definition of the complex, although it suffered from the introduction



Bloco B [fotografia dos autores, 2016]

Block B [photo by the authors, 2016]



Bloco A [fotografia dos autores, 2016]

Block A [photo by the authors, 2016]

(Idem: 71). A forma dos edifícios acompanha o terreno, abrindo-se em ângulos, no sentido de procurar as vistas panorâmicas.

O espaço verde envolvente é fundamental na definição do complexo, apesar de ter sofrido a introdução de várias interrupções (Idem: 82). O responsável pelos arranjos exteriores foi o arquiteto paisagista Gonçalo Ribeiro Telles. O seu diálogo com o projeto de arquitetura teve por base quatro factores: a proteção dos ventos dominantes; o ambiente assegurado por entradas de ar fresco; as vistas sobre o mar e envolvente; e o programa funcional disponível nos espaços verdes (Idem: 100).

Os blocos habitacionais, à semelhança dos vários projetos realizados por Fernando Silva, assentam sobre uma malha estrutural libertando o nível do solo, exceto nas zonas de entrada dos edifícios (Idem: 75). A dimensão dos acessos foi reduzida por questões económicas, no entanto, a utilização de envidraçados propõe uma continuidade do exterior, permitindo que estes se expandam visualmente (Idem: 90).

of several interruptions (Idem: 82). The landscape architect of the project was Gonçalo Ribeiro Telles. His dialogue with the architectural project was based on four factors: the protection from the prevailing winds; the environment ensured by fresh air intakes; the views over the sea and the surrounding area; and the functional program available in the green spaces (Idem: 100).

The housing blocks, like in other projects by Fernando Silva, are raised on a structural grid, releasing the ground level, except in the access areas of the buildings (Idem: 75). Although the dimension of the accesses was reduced for economic reasons, the use of glazing areas proposes a continuity of the exterior, allowing a visual expansion (Idem: 90).

This project suffered various modifications in the past years. The most significant of these happened to the configuration of the modules, as well as in the change of the language of the elements that compose the façade and in the materials applied to it.



Fachada principal
[fotografia dos autores, 2016]

Main façade
[photo by the authors, 2016]

Este projeto sofreu várias modificações ao longo dos anos, sendo que as mais significativas aconteceram ao nível da configuração dos módulos, quer na alteração de linguagem dos elementos que compõe a fachada, quer nos materiais aplicados.

A cobertura previa uma pérgula de remate, libertando o piso para vários usos, como lavandaria, solário, ateliers, etc. Esta solução terá sido abandonada em favor de uma platibanda contínua que ocultará um telhado mais económico e não acessível (Idem: 77).

A composição das fachadas é caracterizada pelos jogos de faixas horizontais que se intervalam entre zona opaca e zona subtraída. As partes mais perceptíveis compõem um sistema de adição de lâminas de betão armado que cumprem não só as funções iniciais de suporte estrutural, mas servem também para construir um léxico próprio de elementos compositivos. A introdução de elementos pré-fabricados na composição das fachadas permitirá uma nova lógica de simplificação dos processos de execução (Idem: 85-86).

O desenho dos blocos beneficia de um comprimento alongado, com quase 160 metros, e de uma altura baixa que não ultrapassa os seis pisos, para além do piso térreo. Nos blocos A, C e D a horizontalidade da fachada tardo é interrompida por um núcleo vertical, delimitado por duas paredes, desde a cota da rua até à cobertura, revestido por lâminas de alumínio lacado na zona dos vãos, que

On the building's rooftop a balcony was initially designed, so that this floor would be released for uses such as laundry, solarium, and offices, among others. This solution would be abandoned as in favour of a continuous parapet that would hide a much more economic and unaccessible roof.

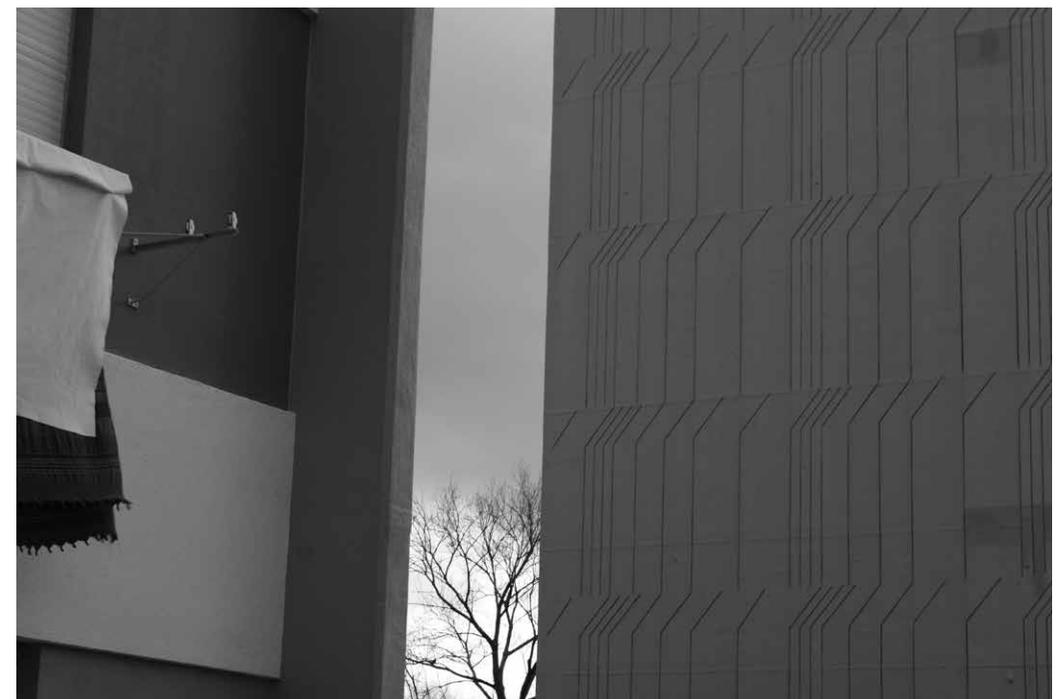
The composition of the façades is characterized by sets of horizontal stripes that are interspersed between the opaque area and the subtracted area. The most noticeable parts compose an additive system of concrete blades that fulfil not only the initial functions of the structural support, but also the objective of forming the buildings' own lexicon of composed elements. The introduction of prefabricated elements in the façade's composition will allow for a new, simplified logic of the execution processes. (Idem: 85-86).

The design of the blocks benefits from an elongated length, with almost 160 meters and with a small height that doesn't exceed 6 floors, besides the ground floor. In the blocks A, C and D, the horizontality of the back façade is interrupted by a vertical core, defined by two walls, from the street level to the rooftop, clad in lacquered aluminium blades, serving as ventilation and illumination to the kitchens. In the remaining blocks, B and E, the subject of the white horizontal strips is repeated, creating a sort of semi-opaque balcony, also clad in the same kind of blades (Idem: 88-89).



Vista a partir de uma varanda [fotografia dos autores, 2016]

View from a balcony [photo by the authors, 2016]



Fachada com intervenção do artista plástico Fernando Conduto [fotografia dos autores, 2016]

Façade with intervention by the artist Fernando Conduto [photo by the authors, 2016]

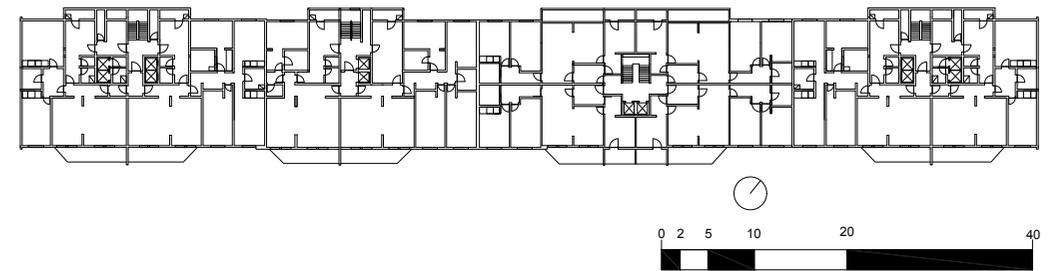
funcionam como ventilação e iluminação para as cozinhas. Nos restantes blocos, B e E, será repetido o tema das faixas horizontais brancas criando uma espécie de varanda semi-opaca, sendo esta igualmente revestida por lâminas (Idem: 88-89).

Os cinco blocos estão implantados segundo o eixo nordeste-sudoeste, e são compostos por duas, três ou quatro habitações por piso. Dos seis lotes pertencentes ao bloco A, quatro têm habitações do tipo I com dois quartos, e duas do tipo II e III com três quartos. No sexto e último piso existe um terraço em todo o seu comprimento, e habitações do tipo IV com um quarto e do tipo V com dois quartos (Idem: 95).

Cada habitação é estruturada por três níveis de vivência: a zona social, composta pela sala comum (e, nos casos do tipo II, III e V, com sala de refeições), a zona de serviços, cozinha, arrumos e pequena instalação sanitária (IS) e, por fim, a zona privada, composta pelos quartos e IS. Existem duas entradas independentes, uma de acesso à cozinha e outra para a zona social (Idem: 98). A zona privada das habitações situa-se no lado oposto à entrada, e os quartos virados para o alçado tardoz do bloco (Idem: 96). A sala comum tem duas configurações básicas consoante a dimensão dos apartamentos, uma simples, com ligação a uma varanda, ou agregada a uma outra sala que pode ser usada para refeições.

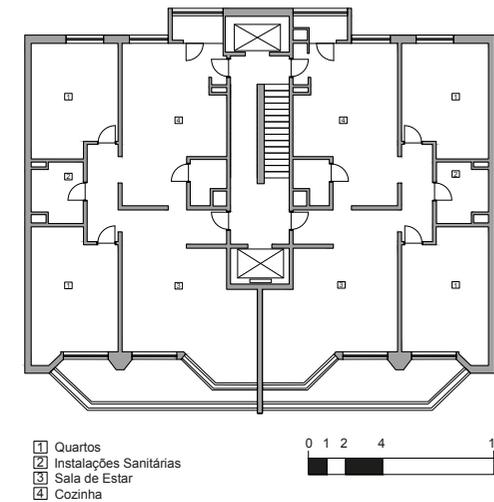
The five blocks are sited following a northeast-southwest axis, and are composed by two, three and four apartments per floor. Of the six lots of the A block, four of them have type I housing with two bedrooms, and two of them type II and III with three bedrooms. In the sixth and last floor there is a terrace in all its extension, and housing of the type IV with one bedroom and of the type V with two bedrooms.

Each apartment is structured in three levels of living: a social area composed by the living room (and in the case of type II, III and V, with a dining room); the service area, composed by the kitchen, closet and a small bathroom; and, lastly, the private area composed by bedrooms and bathrooms. There are two separate independent entrances, one with access to the kitchen and the other one to the social area (Idem: 98). The private area of the house is located on the opposite side of the entrance, and the bedrooms are turned to the back elevation of the building (Idem: 96). The living room has two basic configurations, according to the apartment dimensions, with a simple connection with the terrace or aggregated with another room that can be used for meals.



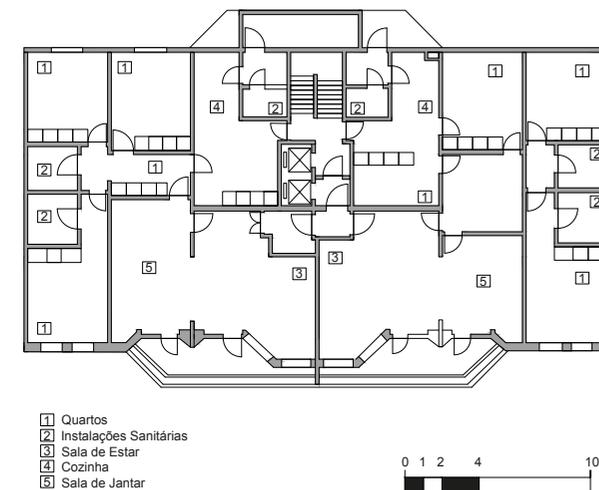
Bloco C, piso tipo do conjunto [redesenho dos autores]

Block C, standard floor of the building [drawing by the authors]



Bloco A, piso tipo [redesenho dos autores]

Block A, standard floor [drawing by the authors]



Bloco B, piso tipo [redesenho dos autores]

Block B, standard floor [drawing by the authors]

10 Urbanização da Quinta da Luz

Introdução e contextualização histórica do lugar

Sendo uma zona de características rurais, a freguesia de Carnide acompanha o processo de crescimento urbano de Lisboa, após ter sido integrada no seu perímetro em 1885.

Os primeiros vestígios de assentamentos conhecidos na zona de Carnide remontam ao século I, existindo na zona várias explorações agrícolas que abasteciam a população residente. Devido ao gradual aumento de população, a zona torna-se oficialmente freguesia de Carnide em 1279, na qual se destacam dois núcleos habitacionais.

O interesse das classes nobres pelos núcleos de Carnide e da Luz, devido às suas condições salubres, permitiram a atração e fixação da população. Ao longo do tempo foram implantadas quintas e construídos palacetes, alterando a fisionomia do território.

Em 1852, a freguesia de Carnide integra o concelho de Belém, que durou apenas 33 anos, sendo um período marcado pelas transformações e desenvolvimento nesta região. Seguidamente, integra o concelho de Lisboa, permanecendo até hoje como freguesia deste município.

Carnide inicia o seu desenvolvimento substancial no final do século XIX, devido

Introduction and historical context of the location

Being a traditionally rural area, the Carnide parish went through a process of urban growth in parallel with the development of Lisbon, after being integrated in its perimeter in 1885.

The first traces of settlements in the Carnide area date back to the 1st century, during which the agricultural fields predominated, supplying the resident population. Due to a gradual increase in its population, the area officially became the parish of Carnide, in 1279, composed of two main urban areas.

The interest in the areas of Carnide and Luz by the nobility, due to its salubrious conditions, allowed the attraction and settling of population. Over time, farms were implanted and small palaces were built, changing the shape of the territory.

In 1852, the parish of Carnide becomes part of the municipality of Belém in 1852, which only lasted 33 years, a period marked by the transformation and development of this region. Afterwards, it became part of the Lisbon municipality, as it is today.

Carnide starts its substantial development in the end of the 19th century, with the

Nome do conjunto: Urbanização da Quinta da Luz
Localização: Carnide, Lisboa, junto ao Colégio Militar e ao Centro Comercial Colombo
Autoria: Arq. Carlos Lopes e Arq. Fernando Morais; MC Arquitectos; Arq. António Rodrigues Fernandes; Arq. Fernando Silva
Datas da intervenção:
 1972 – primeiro Plano de Urbanização da autoria dos Arqs. Carlos Lopes e Fernando Morais
 1974 – atribuição do projeto de duas torres e uma escola ao Arq. António Rodrigues Fernandes
 1975 – alteração do Plano de Urbanização pelos MC Arquitectos; início das construções na zona nascente da urbanização; atribuição do projeto do Bloco I ao Arq. Fernando Silva
 1976 – início da construção do Bloco I
 1978 – fim da construção do Bloco I; atribuição do Prémio Valmor ao Arq. Fernando Silva pelo projeto do Bloco I
 1979 – alteração do Plano de Urbanização pelo Arq. Fernando Silva
Dimensão da intervenção: 12,5 hectares
Número de unidades habitacionais: 31 edifícios; Bloco I - 124 fogos
População estimada: Bloco I - 440 habitantes
Promotores: Sociedade de construções Amadeu Gaudêncio, S.A.R.L.; SOGEL - Sociedade Geral de empreitadas, Lda
Construção: Sociedade de construções Amadeu Gaudêncio, S.A.R.L.; SOGEL - Sociedade Geral de empreitadas, Lda
Técnicos de especialidades: Eng. João Carlos de Melo Arga e Lima, Eng. Rui Manuel Pimentel Júdice Gamito, Eng. Eletrotécnico Augusto Vicente Penteado

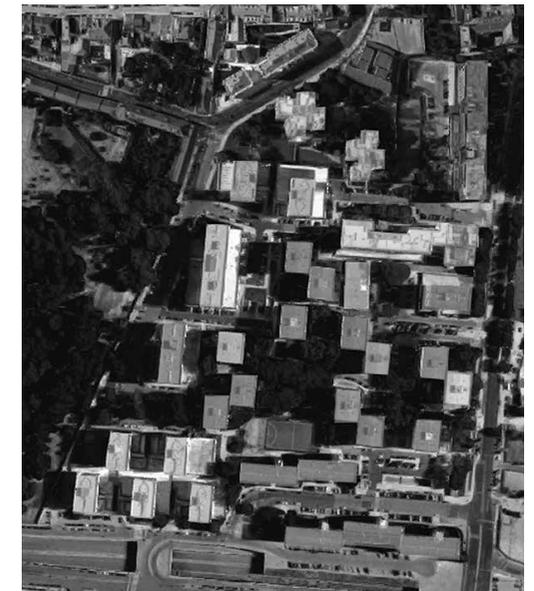
Name of the housing estate: Quinta da Luz Urbanization
Location: Carnide, Lisbon, close to Colégio Militar and to Colombo Shopping Centre
Authors: Arch. Carlos Lopes and Arch. Fernando Morais; MC Arquitectos; Arch. António Rodrigues Fernandes; Arch. Fernando Silva
Project dates:
 1972 – first Urbanization Plan by Archs. Carlos Lopes and Fernando Morais
 1974 – project of two towers and a school to Arch. António Rodrigues Fernandes
 1975 – Urbanization Plan alterations by MC arquitectos; beginning of construction in the eastern area of the urbanization; Block I project by Arch. Fernando Silva
 1976 – beginning of the construction of Block I
 1978 – completion of Block I; Valmor Award to Arch. Fernando Silva for the Block I project
 1979 – Urbanization Plan alterations by Arch. Fernando Silva
Estate dimension: 12.5 hectares
Number of residential units: 31 buildings; Block I - 124 dwellings
Estimated population: Block I – 440 residents
Promoters: Sociedade de construções Amadeu Gaudêncio, S.A.R.L.; SOGEL - Sociedade Geral de empreitadas, Lda
Builder: Sociedade de construções Amadeu Gaudêncio, S.A.R.L.; SOGEL - Sociedade Geral de empreitadas, Lda
Specialists: Eng. João Carlos de Melo Arga e Lima, Eng. Rui Manuel Pimentel Júdice Gamito, Electrical Eng. Augusto Vicente Penteado

à instalação de fábricas que dinamizaram a economia local e fixaram população laboral. No século XX, quando em 1967 entra em vigor o Plano Geral de Urbanização da Cidade de Lisboa, e devido à pressão imobiliária e ao êxodo rural, desponta a urbanização de terrenos agrícolas. Em simultâneo, vários bairros surgem por toda a capital. A zona de Carnide acompanha esta tendência, sendo uma área considerada adequada para a implantação de zonas habitacionais, o que se reflete no surgimento de propostas de planos urbanos, sendo exemplo disso o caso em estudo, a Urbanização da Quinta da Luz.

Descrição do caso de estudo

A Urbanização da Quinta da Luz, também conhecida como Urbanização da Quinta dos Condes de Carnide, surge de um contrato entre o Conde de Carnide e a Câmara Municipal de Lisboa, que estipula a construção de 1050 fogos numa área de 125.600 m² (Ferreira, 2010).

Em 1972, José Manuel Street d’Arriaga e Cunha (proprietário da quinta) apresenta o que viria a ser o primeiro Plano de Urbanização desta área, da autoria dos arquitectos Carlos Lopes e Fernando Morais. Este plano dividia



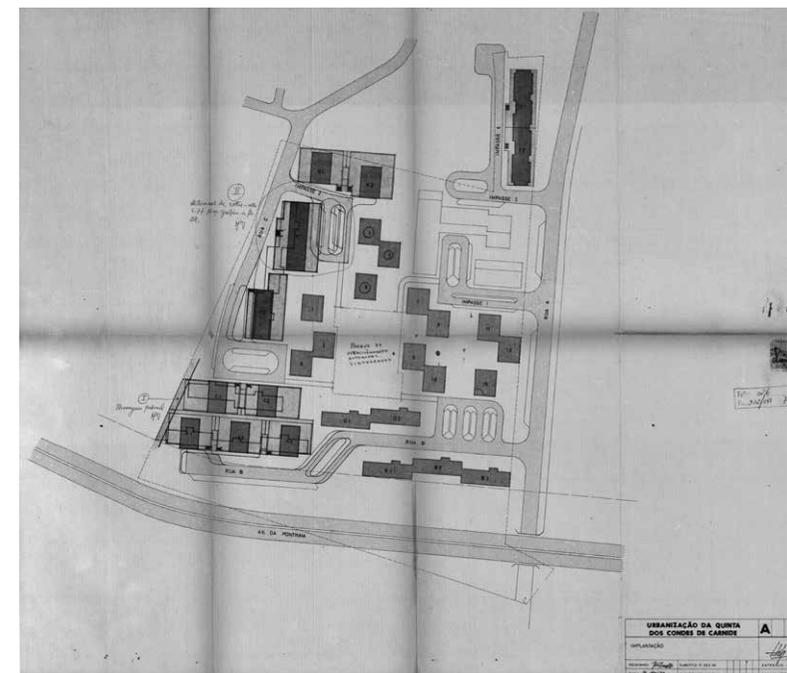
Planta de implantação da Urbanização da Quinta da Luz, com marcação dos blocos habitacionais, do comércio e do Bloco I [esquema dos autores]

Site plan of the Quinta da Luz Urbanization, with indication of the housing blocks, of the commercial building and of the Block I [drawing by the authors]



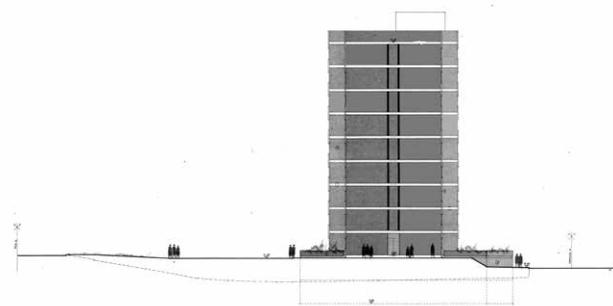
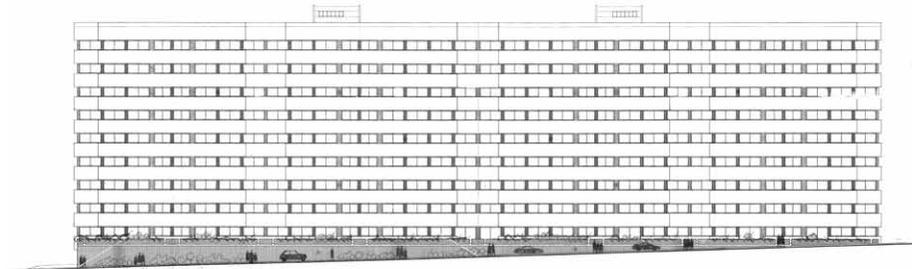
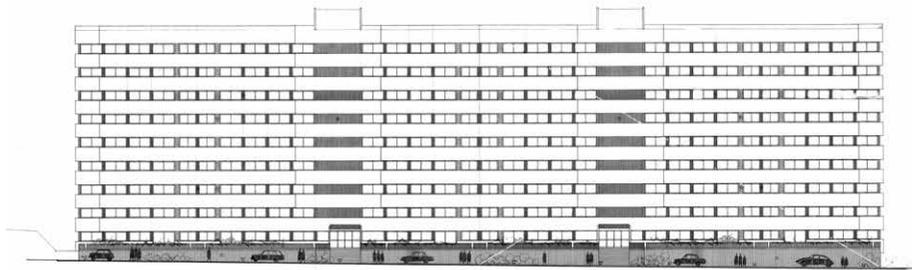
Bloco I, Fernando Silva, 1978 [Arquivo da Câmara Municipal de Lisboa]

Bloco I, Fernando Silva, 1978 [Lisbon Municipal Archive]



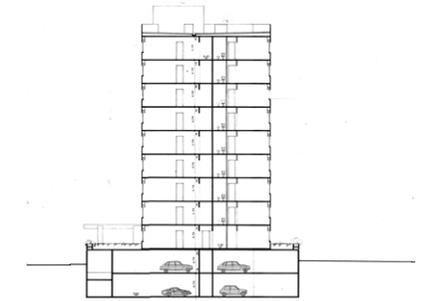
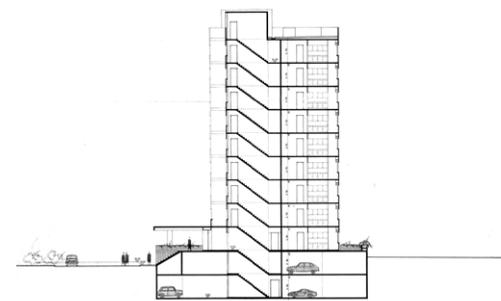
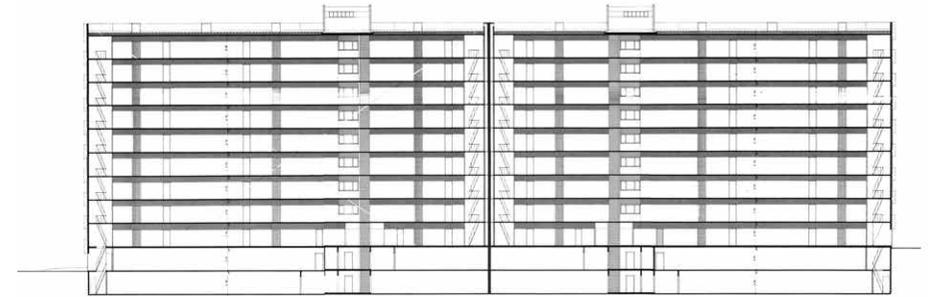
Plano de Urbanização da Quinta dos Condes de Carnide, 1979 [Arquivo Municipal de Lisboa]

Urbanization Plan of the Quinta dos Condes de Carnide, 1979 [Lisbon Municipal Archive]



Bloco I, alçados nascente, poente e norte
[Arquivo Municipal de Lisboa]

Block I, east, west and north elevations
[Lisbon Municipal Archive]



Bloco I, cortes [Arquivo Municipal de Lisboa]

Block I, sections [Lisbon Municipal Archive]

a quinta em três parcelas sendo que a parte central estaria reservada para uso rural. A ponte previa-se a construção de três edifícios em torre, com alturas entre os 14 e os 17 pisos, implantados ao redor de uma praça para fins comerciais. Nesta área, estava ainda prevista a construção de seis blocos com oito pisos e uma escola. A nascente propunha-se a construção de quatro edifícios tipo torre, também com alturas entre os 14 e os 17 pisos, implantados sobre uma zona verde central. Ao seu redor seriam construídos nove blocos de oito pisos, com o rés-do-chão vazado para utilização como estacionamento para os moradores (Idem).

Este plano viria a ser alterado em 1975 pelo gabinete MC Arquitectos, que propunham a reconversão das habitações da parcela nascente, do plano anterior, em habitação social de renda limitada. Contratados pela URBIPOP, S.A.R.L. - Sociedade de Construções Amadeu Gaudêncio, Lda. - os arquitectos apresentaram

installation of factories that boosted the local economy and generated the settling of a working class population. In the 20th century, namely after 1967 when the General Urbanization Plan of the City of Lisbon comes into force, and due to real estate pressure and to the rural exodus, the urbanization of agricultural land begins. Simultaneously, several other neighbourhoods arise throughout the capital. The Carnide area accompanies this tendency, being considered suitable for housing, as aspect that can be seen in the several proposals of urban plans for this area, such as the current case study, the Quinta da Luz Urbanization.

Description of the case study

The Quinta da Luz housing estate, also known as Quinta dos Condes de Carnide housing estate, arose from a contract between the Count of Carnide and the Lisbon City Council, for the construction of 1050 dwellings in an area of 125600 m² (Ferreira, 2010).

uma substituição integral do plano anterior com nova volumetria e implantação, mantendo apenas os arruamentos e a rede de esgotos já executados.

Os trabalhos de construção iniciaram-se em 1975, tendo sido construídos 13 edifícios tipo torre, numa primeira fase terminada em 1978, totalizando 440 fogos. Cada torre apresenta nove pisos com núcleo central de acessos verticais e quatro fogos por piso, contemplando 36 fogos por edifício. O rés-do-chão foi ocupado com habitações, exceto nos edifícios em redor do Jardim Bento Martins, onde foi reservado para espaços comerciais.

Em finais de 1976 dá-se seguimento ao Plano de Urbanização em curso (as torres da primeira fase encontravam-se em construção). Esta segunda fase viria a terminar em 1980, com 265 fogos previstos em dois conjuntos, um com três blocos e outro com dois, correspondendo a 53 fogos cada.

Em Agosto de 1974, a SOGEL – Sociedade Geral de Empreitadas, Lda. – apresenta a sua primeira operação de urbanização nos terrenos a norte, que pertenciam à Quinta dos Praças. Previa-se a construção de dois edifícios em torre, um com 16 e outro com 10 pisos, e de uma escola. Este projecto foi entregue ao arquitecto António Rodrigues Fernandes (Fernandes, 1974).

Em Julho de 1975, a SOGEL entrega o projecto da construção de um edifício (Bloco I) ao arquitecto Fernando Silva, a localizar na zona nordeste da Quinta dos Condes de Carnide. Este edifício iria vencer o Prémio Valmor em 1978, o terceiro do arquitecto. Em 1979, Fernando Silva apresenta uma proposta de reparcelamento dos edifícios que ainda não tinham sido construídos.

O Bloco I destinava-se à constituição de propriedade horizontal, diferenciando-se dos outros edifícios, destinados a habitação social, em construção na mesma urbanização. Inicialmente, no primeiro Plano de Urbanização, estariam previstos cinco lotes, mas devido a razões orçamentais e por economia de meios, o arquitecto Fernando Silva alterou o plano para dois lotes, mantendo a mesma área de implantação, área de ocupação, número de fogos e o correspondente estacionamento privado. «*Reduz-se assim a dois quintos os meios principais e secundários de interligação entre os andares e simplificam-se e reduzem-se*

In 1972, José Manuel Street d'Arriaga e Cunha (the farm's owner) presents what would be the first urban plan for the area, designed by the architects Carlos Lopes and Fernando Morais. This plan split the farm into three parcels, the central unit being reserved for rural use. In the western side the construction of three apartment blocks was planned, with heights between 14 and 17 floors, placed around a square for commercial purposes. In this area, the construction of six blocks with eight floors and a school was also planned. In the eastern side, four tower blocks were to be built, also with heights between 14 and 17 floors, sited on a central green area. Around them, nine blocks with eight floors and an empty ground floor – for private parking – were to be placed (Idem).

This plan would be modified in 1975 by the office MC Arquitectos, who intended to convert the dwellings of the east side into social housing. Hired by URBIPOR, S.A.R.L. – Sociedade de Construções Amadeu Gaudêncio, Lda. – the architects presented a full replacement of the previous plan with new volume design and implantations, keeping only the already completed roads and sewage systems.

Construction began in 1975. In a first stage, completed in 1978, 13 tower blocks were built, with a total of 440 dwellings. Each tower has nine floors with a central core of vertical accesses and four apartments per floor, in a total of 36 dwellings per building. The ground floors are occupied with dwellings, except in the buildings around the Bento Martins Garden, where the ground floors were reserved for commercial purposes.

In the end of 1976, the second phase of the ongoing urbanization plan begins (while stage 1 blocks were still being built). This second phase would end in 1980 with 265 dwellings planned in two different areas, one with three blocks and the other with two, corresponding to 53 apartments each.

In August, 1974, SOGEL – Sociedade Geral de Empreitadas, Lda – presented its first urbanization plan for the northern section of the area, which belonged to Quinta dos Praças. A school and two tower blocks were planned, one with 16 floors and the other with 10. This project was entrusted to architect António Rodrigues Fernandes (Fernandes, 1974).

In July 1975, SOGEL entrusts architect Fernando Silva with the project for a building



Vista da Urbanização da Quinta da Luz
[fotografia de Raquel Gouveia, 2016]

View of the Quinta da Luz Urbanization
[photo by Raquel Gouveia, 2016]



Vista do Jardim Bento Martins, Urbanização da Quinta da Luz [fotografia de Raquel Gouveia, 2016]

View of the Bento Martins Garden, Quinta da Luz Urbanization [photo by Raquel Gouveia, 2016]



Bloco I, pormenor da fachada, Fernando Silva
[fotografia de Raquel Gouveia, 2016]

Block I, façade detail, Fernando Silva [photo
by Raquel Gouveia, 2016]

os gastos com a generalidade das instalações técnicas. (...) Porque não se subdivide nem se intersecta com cinco rampas e outras tantas escadas, ascensores, etc. [Na cave] fica assegurado o total de 125 carros, mais um do que o número de fogos que foram oportunamente fixados para o conjunto. Aliás, esta capacidade de parque seria impossível no caso de subdivisão em cinco partes e muito menos uma só cave como então fora previsto» (Silva, 1974).

O corpo elevado é então subdividido em dois lotes, onde o rés-do-chão e oito andares são ocupados por habitações, totalizando 68 fogos – 28 habitações do tipo T2 e 34 do tipo T3 –, alojamento do porteiro e sala de reuniões de condóminos (Idem). O acesso ao edifício é feito através de uma plataforma que separa a circulação pedonal da via de trânsito, e o acesso aos fogos é feito através de um espaço comum (Félix, 2010). A circulação no interior do edifício é clara. No rés-do-chão encontra-se o vestíbulo da receção, e em cada andar um patamar com acesso aos ascensores e escadas, e a conduta de lixo. Existem, ainda, duas escadas secundárias que asseguram evacuação em caso de emergência (Silva, 1974).

Os apartamentos destinavam-se a uma classe média-alta. Encontram-se orientados a nascente ou a poente. A maioria dos fogos localizados no lado poente é de tipo T3, sendo que no lado nascente predominam os de tipo T2. No interior dos apartamentos existe um pequeno corredor que separa as áreas sociais, cujas divisões se

block located at the north-eastern section of Quinta dos Condes de Carnide. It was this building that would earn him his third Valmor Award in 1978. In 1979, the architect altered the plan, redesigning the buildings that had not been built.

This building (Bloco I) was planned for horizontal property construction, while the other ones were meant to feature social housing. Initially, there were plans for five lots in the first Urbanization Plan. However, due to economic and practical reasons, architect Fernando Silva altered it to two, keeping the same implantation and occupational areas, number of dwellings and private parking lots (Monteiro, 2007). «Thus, primary and secondary connection means between floors are reduced, as well as any expenses related with technical installations (...) Since [the basement] is never intersected or divided by five ramps, stairways, lifts, etc., there can be a total 125 parking spaces, one more than the number of dwellings that were chosen. Furthermore, this parking lot capacity would have been impossible if it was to be split into five sections, and even less in just one basement, like it was formerly planned» (Silva, 1974).

The raised volume is thus divided between two lots, being both ground floor and the remaining eight floors occupied by a total of 68 apartments. Out of these, 28 have two bedrooms, 34 have three bedrooms, and there are also rooms for tenants to meet and the

encontram interligadas, das zonas privadas, quartos e instalações sanitárias. As áreas são bastante amplas, exceto a cozinha e casas de banho, consideradas zonas mais funcionais.

O sistema estrutural utilizado foi a “cofragem-túnel”, que permitiu a repetição de um sistema modular e a otimização do espaço (Monteiro, 2007). A fachada caracteriza-se pela sucessão de linhas horizontais em duas cores, originalmente pensadas para serem formadas por mosaico “Evinel” (Félix, 2010), cujo ritmo é apenas interrompido pelas palas que irrompem das zonas de átrio, dando algum destaque ao espaço de entrada de cada lote.

conciierge’s house (Idem). Access to the building is made through a platform which separates users from traffic lanes, and the access to individual apartments is made through a common hallway (Félix, 2010). At entrance level there is a lobby and each floor features an area where lifts and stairways are concentrated, as well as the garbage disposal duct. There are also two secondary stairways that assure the emergency escape system (Silva, 1974).

The apartments were destined to an upper-middle-class. They face either east or west. In the western side, most apartments have three bedrooms, while on the eastern side they are mostly of 2-bedroom typology. Inside each of them, there is only a small hallway separating the social areas from bedrooms and bathrooms, while all the other spaces connect to each other. These spaces are all very wide, except the kitchen and the bathrooms, considered more functional zones.

The structural system used in the building was the “cofragem-túnel” (tunnel forming) method, which allows for an easy repetition of a modular system (Monteiro, 2007). The façade is characterized by the succession of horizontal stripes in two colours, primarily designed to be formed by small “Evinel” tiles (Félix, 2010). The rhythm of the façades is only interrupted by the atrium zones.



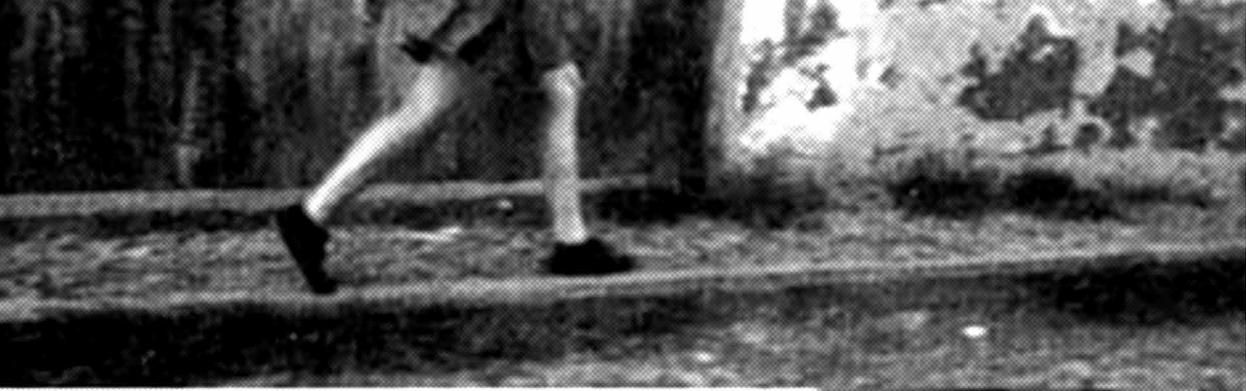
Torre de habitação na Urbanização da Quinta da Luz [fotografia de Raquel Gouveia, 2016]

Tower block in the Quinta da Luz Urbanization [photo by Raquel Gouveia, 2016]



Projecto Final de Arquitectura 2014/2015

Mestrado Integrado em Arquitectura, ISCTE-IUL



André Salgueiro Martins

O Espaço Filmado ou O Bairro das Fontainhas nos Filmes de Pedro Costa

Como podemos verdadeiramente compreender a vida num lugar de características muito específicas, no seio do qual não crescemos, numa comunidade em que não fomos educados e que se rege frequentemente por condutas morais ou éticas que nos são estranhas? Esta pergunta foi o anátema de sociólogos, antropólogos, e de outros cientistas sociais. Mas provavelmente é também a pergunta que assalta todo o arquitecto ou urbanista que se depara com um conjunto social concreto e fechado, cuja forma de viver e de habitar parece ser, em muitos aspectos, impenetrável.

O Bairro das Fontainhas, nos arredores da grande Lisboa, é um dos exemplos mais emblemáticos dos vários assentamentos de génese ilegal que pontuaram os arredores da cidade, e que cresceram também no seu interior. Uma comunidade formada por etnias distintas, em condições sociais análogas entre si, em que se haviam formado regras de comportamento, relações de vizinhança, solidariedades e rivalidades, toda uma estrutura social.

Quando a construção da CRIL implicou a demolição do Bairro - e o deslocamento da sua comunidade para prédios construídos ao abrigo do programa PER (Programa Especial de Realojamento) - era difícil prever se o realojamento iria resolver os vários problemas das Fontainhas ou se apenas iria transferi-los de lugar físico. O Bairro foi também o cenário - muito real - de uma tetralogia assinada pelo realizador Pedro Costa, na qual está incluído «No Quarto da Vanda», um dos retratos mais subtis e nítidos realizados em Portugal sobre a vida numa comunidade deste género.

Os filmes de Pedro Costa não podem, no entanto, ser entendidos como documentários. Não devem ser vistos como filmes de carácter informativo, didático ou de divulgação, mas antes como uma declaração, um testemunho, uma "escrita", que constitui uma prova, uma confirmação. Objetivamente, os filmes dispensam o cenário, no



Assomada, Ilha de Santiago – Cabo Verde
Enquadramentos do filme *Casa de Lava* (1994)
de Pedro Costa

Bairro das Fontainhas, Amadora – Portugal
Imagens do filme *Ossos* (1997) de Pedro Costa

sentido artificial do termo. Aqui todos os cenários são reais. O Bairro do filme é o Bairro das Fontainhas, a casa de Vanda situa-se no bairro, e não noutra localidade. O lugar destes filmes é efetivamente o lugar onde estes foram filmados.

Uma consulta das plantas e restantes desenhos técnicos que registam o assentamento mostra-nos que, conquanto os planos de Costa tenham sido colhidos naquele lugar, o lugar se estende muito para lá daquilo que o olhar de Costa seleciona. Há inevitavelmente, uma distância que separa o bairro como ele seria analisado por um arquitecto ou um urbanista, do bairro como ele é olhado por Pedro Costa. Mas não se trata de uma distância transformadora. É, isso sim, uma distância sintética. Filmes como «No quarto da Vanda» dão-nos uma síntese do Bairro. Eventualmente aquela que mais sensibilizou Costa, e aquela que (se) alimenta (d)a narrativa.

Agora que o Bairro foi demolido, os filmes de Pedro Costa não nos oferecem uma geografia objectiva do mesmo. Oferecem, isso sim, uma geografia pessoal. Mas também a nossa, enquanto espectadores. De uma síntese pode sempre resultar outra síntese. Da de Costa resulta a nossa. Mas ambas, de alguma forma, mantêm-se próximas do Bairro que em tempos existiu. Apesar das ficções que constroem o cinema, e apesar da monumental estrutura viária que ocupa actualmente aquele espaço, através destes filmes e do nosso olhar sobre eles, algo do Bairro pode ainda subsistir para lá da demolição.

Entendendo a cidade como um palco de vida social, como um reflexo de desigualdades e de solidariedades, como elemento físico ao qual alguém se liga emocionalmente, é-nos possível defender que a cidade possa ter uma existência que exceda a sua dimensão diretamente construída. É nesse exceder da realidade física que os filmes de Costa se tornam escombros, vestígios ou lembranças de um lugar que, perdendo a sua palpabilidade, não perde a sua existência por completo. Esta síntese tem como objectivo evidenciar aproximações possíveis a essa existência outra, e as aproximações veiculadas pelos filmes.

Entre os elementos essenciais para a pesquisa deste trabalho, contam-se naturalmente os filmes de Pedro Costa, bem como entrevistas qualificadas, com o realizador, mas também com outros responsáveis de produção, um habitante das imediações do Bairro, e com uma funcionária da Câmara Municipal que acompanhou de perto o processo de realojamento. As impressões colhidas dos filmes e das entrevistas foram enquadradas teoricamente através de alguns textos do alemão Walter Benjamin, cuja ensaística frequentemente recorre à abordagem pessoal de temas como a memória da cidade e a geografia pessoal, ligada menos diretamente à cidade construída do que à experiência íntima dela.

A obra ensaística de Benjamin regressa frequentemente à cidade de Berlim, onde o escritor passou a sua infância, e onde a sua imaginação foi retornando entre meditações políticas e teorias de inspiração teológica sobre a linguagem. Apesar de pequeno, o conjunto de textos referidos no trabalho é um dos mais significativos, e um dos que mais radicalmente reequaciona a escrita de ensaios e teoria. Benjamin escreve no sentido de cartografar a sua própria imaginação: mas a imaginação, vinda da memória da cidade, retorna à cartografia. Não se submete a ela. Foi a esse movimento em que as memórias e a imaginação dos lugares são colocadas num mapa que chamámos Geografia



1. A conversa de Vanda e Zita



2. O banho de Pango



3. A refeição de Paulo



4. A ida para a escola



5. A venda de Fruta



6. O resto da casa

Enquadramentos do filme *No Quarto da Vanda* (2000)

Imaginária. Todos nós, de alguma forma, produzimos a nossa geografia imaginária, relativa aos lugares que percorremos, àqueles em que vivemos, ou onde estivemos de passagem. A fulgurância de um fragmento ganha, na nossa imaginação, o valor de um todo: uma rua pode representar uma cidade inteira. Com Pedro Costa, é um pouco isso que acontece com os filmes passados no Bairro das Fontainhas. É um pouco isso que acontece, de resto, com a maioria dos filmes que vemos. Mas a geografia imaginária de Pedro Costa tem actualmente uma nova valência. Não se trata da síntese de um lugar que podemos visitar ainda, formando a nossa própria geografia imaginária que possamos confrontar com a de Costa.

A geografia que Costa faz das Fontainhas é agora o que resta do bairro. Onde estavam as casas clandestinas, as barracas, a comunidade, passa agora a portentosa CRIL, uma via de circulação que em nada relembra que, em tempos, ali viveu gente, ali muitos vieram fixar-se em busca de uma vida melhor, ali terão encontrado a miséria, ou a felicidade, ou uma vida remediada em que, possivelmente, a boa vizinhança compensava pela ostracização da restante grande Lisboa. Os filmes de Costa sabem manter estas possibilidades na narrativa. Não se trata do bairro miserável, da gente insalubre e delinquente que, por norma, se associa aos assentamentos informais. São pessoas com o seu próprio código moral, com as suas funcionalidades comunitárias, com as suas relações quotidianas, num bairro em que a qualidade de vida tem, eventualmente, um aspecto e um preço diferentes do comum.

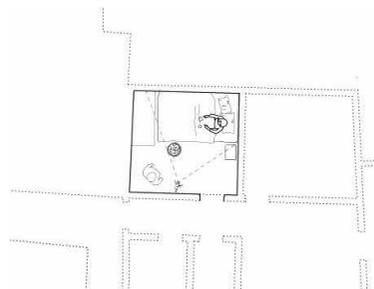
Nos espaços filmados por Costa, mantém-se a dualidade entre o público e o privado. Mas a proximidade mantém-se para lá desta bisetriz. O som de quem está fora chega ao interior das casas, ao



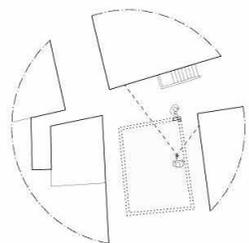
Bairro das Fontainhas, 2000
Planimetria sem escala



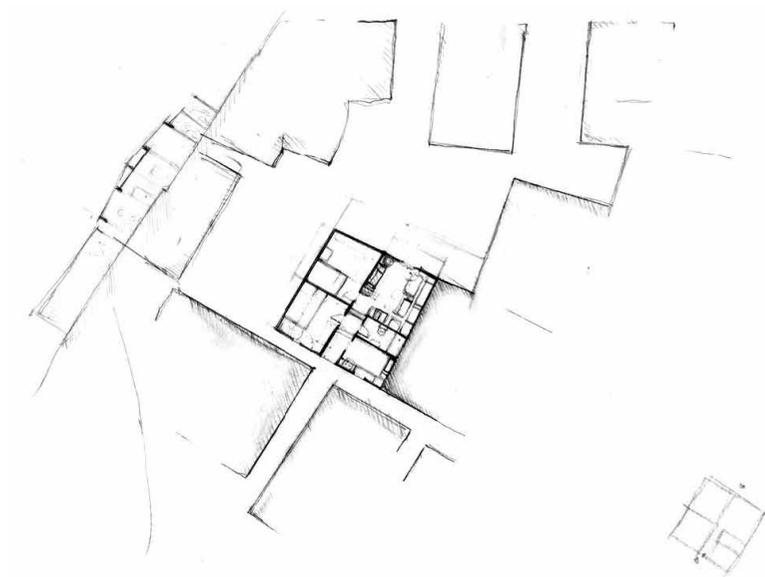
Portas de Banfica (último troço da CRIL), 2010
Planimetria sem escala



Vanda no Quarto
Enquadramentos do filme *No Quarto da Vanda* (2000)



Casa demolida
Enquadramentos do filme *No Quarto da Vanda* (2000)



Desenho de Casa da Vanda
Distribuição do mobiliário e contexto urbano
Planta e corte sem escala

interior do quarto de Vanda, onde nenhuma clausura é possível, porque existem sempre os outros, para lá da barreira representada pelas paredes. Paredes essas que, por todo o lado no bairro, serão demolidas, até que o próprio bairro tenha deixado de existir.

Os filmes de Costa sobre as Fontainhas são já o apocalipse de si mesmos. São a construção de alguma coisa – uma síntese, uma geografia emocional – que está destinada já a ser ruína, a ser um escombros daquilo que em tempos existiu.

E no entanto, o bairro são as pessoas. É também o apocalipse delas que é mostrado nestes filmes. São pessoas que perdem o seu lugar no mundo. A demolição das paredes, que revela o seu aspecto construtivo com rigor, apresenta-se exatamente como uma ferida traumática, a demolição lenta daquilo que é uma parte essencial da própria construção identitária.

Cada uma daquelas paredes ganha a dimensão de um osso, de um fragmento de pele, de um músculo. De alguma coisa que constitui de forma essencial a identidade daquelas pessoas, também elas tornadas pontos coloridos num mapa geral. Nós de intensidade e memória que se afirmam num mapa cinzento e regular como imaginações coloridas e diversificadas.

Nenhum programa de realojamento é simples. Trata-se, em boa verdade, da expulsão de uma comunidade do território que lhes é familiar, que consideram seu, que entendem como absolutamente fundador da ordem social que definiram entre si. Com questões desta complexidade, é natural que nenhum processo de realojamento seja um processo unívoco e infalível. É nesse sentido, também, que os filmes de Pedro Costa podem funcionar como um instrumento crítico, uma forma de (re)pensar uma série de contingências que são essenciais num processo de realojamento.

A qualidade (ou falta dela) das casas, e do bairro enquanto entidade construída, é uma realidade inegável para o olhar do arquitecto, habituado a estudar detalhes construtivos sofisticados, soluções tectónicas sólidas. A organização do bairro é de certa forma incompreensível para o urbanista treinado na regularidade racional modernista. Mas a vida das pessoas da comunidade que habita estas casas precárias e este bairro ininteligível parece não condizer com a miséria do construído. São pessoas para quem a vida tem uma ordem específica, para quem a moral existe, para quem a comunidade é uma constante. Perante os filmes de Costa é inevitável pensarmos que, naqueles bairros miseráveis, talvez haja algumas características que interessaria manter. Como levar aquelas pessoas para lugares com melhores condições de habitabilidade, sem perder a coesão social, a solidariedade comunitária, as relações de vizinhança?

Nos filmes de Costa, o que vemos são proximidades, a consciência de que o vizinho está ali mesmo, a poucos metros de distância, mas que entre ambos há uma rua, por onde o vento sopra e onde a luz natural incide, criando uma separação ou uma ponte. Podem estas condições ser replicadas num bloco habitacional, com escadas, corredores de circulação interiores, luzes de interruptor? Nos filmes, vemos casas irrepetíveis, construídas tendo em conta o gosto de quem constrói e os meios que estão ao seu dispor? Pode esta simbiose entre a personalidade do habitante e as características da casa ser

reproduzida num bloco de apartamentos de células todas iguais, portas seriadas, e escadas sempre iguais?

A resposta a estas perguntas partirá sempre da sensibilidade dos próprios arquitectos e de todos os intervenientes num processo de realojamento. No entanto, nestes filmes, é possível ouvir e ver os próprios habitantes. Percebe-se que, por vezes, a ânsia de defender aqueles que entendemos como vítimas é tão grande, que acabamos por esquecer-nos do mais importante: ouvir e ver essa vítima.



Bairro das Fontainhas
Apontamento de filmagens de Pedro Costa
Planta de trabalho



Inês Cayolla

Uma outra periferia – Leça da Palmeira. Entre o mar, o rural e a fábrica

Propõe-se neste ensaio um percurso por uma periferia. Uma periferia que por ser dotada de particularidades e de condições geográficas especiais lhe permitiu um ponto de partida e eixo condicionador para um crescimento exponencial. De periferia-charneira de um centro urbano para uma área suburbana e rural, e reunindo diversas circunstâncias que a dotou de uma forte identidade de lugar, Leça da Palmeira, situada na periferia do Porto, é identificada como uma cidade portuária devido ao Porto de Leixões, que partilha com Matosinhos através do rio Leça.

Nesta região Matosinhos é o polo urbano para as periferias, Leça é a charneira. O metropolitano que percorre a Área Metropolitana do Porto finaliza em Matosinhos, não alcançando a outra margem do rio, sendo que duas grandes pontes são os grandes eixos de ligação entre estas cidades. As evoluções urbanas destas áreas não são elementos desconexos. Fora entendida, desde do início do século XX, uma necessidade de evolução destes espaços urbanos e a sua ligação viária foi tida como imprescindível para a viabilidade de ambos os territórios, tanto da área de Matosinhos para o Porto, como do Porto para Matosinhos. Leça da Palmeira, na qualidade de periferia e, tal como o próprio léxico indica, de ligação ao centro, é um espaço de transição e, pelas suas particularidades, também de paragem.

Ambas as margens do rio se caracterizam por uma forte tradição balnear, portuária e piscatória, sendo ambas delineadas por blocos habitacionais de linguagem contemporânea. Leça da Palmeira inicia o percurso-marginal, sintaticamente, através do centro histórico, passando por um desenho urbano planeado recentemente, e finalizando numa zona de indústria, ocupada pela refinaria da Petrogal. Esta extensão, que resulta num limite da cidade, com a refinaria construída nos anos 1960, formaliza e condiciona a transição entre Matosinhos e Porto (centros urbanos) com uma periferia de cariz fortemente rural (Perafita, Lavra, e Leça do Balio).



Esquema realizado através da cartografia cedida pela Câmara Municipal de Matosinhos, Gabinete de Desenvolvimento Estratégico e Ortofotomapa disponível no Google Maps

Em contraste com a atualidade, no século XIX esta cidade era descrita, como «(...) *uma vilinha marítima, cheia de luz, de casas brancas, postas de um lado, num areal de ouro, de outro, um rio azul, (...). Pequenina, num labirinto de ruas estreitas, quebradas silenciosas.*» (Figueiredo, 1912: 295). Desde o século XVIII Leça é dividida em duas conformações distintas: o urbano e o rural. O rural, no interior, onde proliferam os terrenos baldios, e o urbano planeado, junto à margem do Rio Leça, onde habitava uma população conectada à actividade naval: Pilotos, Mestres de Navios e Marinheiros. Junto ao rio e ao mar é onde se situa a principal vivência da cidade, no interior pequenos aldeamentos tomavam presença.

Atualmente, assiste-se ao desaparecimento das conformações urbanas a “régua e esquadro” em prol do tradicional e/ou clandestino e à medida que a cidade se afasta do mar adquire mais tonalidades. Progressivamente, a cidade portuária dá lugar a blocos organizados de promoção cooperativa, por vezes pontuados pelo que resta das habitações rurais, até ao limite da cidade – à indústria e às grandes áreas comerciais, onde o carácter rural, habitações ilegais e vias-rápidas rodoviárias se cruzam.

Do tradicional para o atual

De uma forma bastante sintática, e quase caricatural, poderíamos falar de duas marginais na cidade de Leça da Palmeira – o limite da cidade com o mar e o limite da cidade com a zona de indústria e a via rápida. Limites que têm a forma de percurso ininterrupto que circunda a cidade.

Ao primeiro, apelidamos de frente planeada, um percurso que se inicia no centro histórico e que termina em blocos de habitação correspondentes à primeira linha urbana frente ao mar. Aqui o centro histórico



Sobreposição das plantas de 1925 e 1944 - Esquema realizado pela autora através da cartografia cedida pela Câmara Municipal de Matosinhos, Gabinete de Desenvolvimento Estratégico



Sobreposição das Plantas de 1983 e 2012 - Esquema realizado pela autora através da cartografia cedida pela Câmara Municipal de Matosinhos, Gabinete de Desenvolvimento Estratégico



Esquema das conformações urbanas de Leça da Palmeira - Esquema realizado através de estudos e de levantamento presencial da autora. Base cartográfica cedida pela Câmara Municipal de Matosinhos, Gabinete de Desenvolvimento Estratégico.

não constitui uma barreira e a frente contemporânea não o refuta. As novas vias são ancoradas às vias históricas e uma frente marítima obriga-as a um permanente diálogo.

O segundo podemos nomear como a frente não planeada da cidade, sendo a zona que faz fronteira com a indústria e com a autoestrada. Nesta linha, adjacente à Refinaria da Petrogal e ao Complexo da Exponor, possibilitou-se um desenho espontâneo onde a matriz rural se mantém. Neste eixo a casa de lavoura e a via rápida, a indústria e as hortas urbanas, as superfícies comerciais e as casas tradicionais prevalecem contrastando entre si. Esta frente é tida como a parte sobrando da cidade, assistindo-se a uma oposição à cidade atual, embora esta contenha as suas origens.

Nestes percursos delineados expõem-se desde pré-existências e particularidades geográficas a uma ideia de “tábua rasa”, em que o território as confronta e cria uma conceção de periferia. É nesta relação que se encontra uma especificidade e não nas partes que o compõem, sendo necessário falar de percurso a respeito de uma análise conclusiva da cidade. Este exemplo de convivência equilibrada de usos num mesmo território é possível por a cidade não ter sido sobrecarregada pela existência de uma forte especulação imobiliária e, também, pela ação camarária na gestão do desenho urbano. Pode-se falar assim de uma continuidade no caso analisado não descurando a clara distinção de tecidos entre um de origem planeada e outro espontâneo entre grandes infraestruturas. Nesta continuidade ressalta-se a importância da via pedonal e rodoviária, além da pequena dimensão da cidade que obriga a uma interação entre conformações urbanas.

São estes os processos que antepõem, como resolução e como consequência de uma atualidade, a cidade atual à cidade tradicional e (como diriam alguns autores) humanizada. Nesta dicotomia, o que era tradicional desvaneceu-se para dar lugar a uma continuidade necessária. Uma continuidade que não pressupõe uma perda de costumes e de um sistema cultural, apenas a sua atualização.

As periferias contínuas

Atualmente, as cidades portuguesas e as suas periferias são a associação do que aparentemente não é associável, as vilas de casas, protagonistas no Inquérito à Arquitetura Popular, figuram hoje junto do prédio de habitação coletiva, da autoestrada ou da indústria. Fenómenos que podemos considerar de aculturação mas que oferecem uma outra leitura, que obriga a um questionamento e a uma reinterpretação de valores. Uma especificidade é encontrada, assim, nesta mesma adaptação do “novo” para o “velho”, e vice-versa, e na sua transposição para uma realidade nacional.

Assim, as periferias atualmente transformam-se. O urbano que transbordou da cidade, através da proliferação da dicotomia centro-periferia deu agora origem a reagrupamentos funcionais e polarizações em espaços antes ditos como marginais e apenas habitacionais. O centro convive com o suburbano e com o rural, mas a uma outra escala e por novas relações. É assim possível, nas ligações entre fragmentos, uma nova dinâmica, que as vias e os espaços públicos assumem e validam.

Os espaços públicos são aqui entendidos como estruturadores de interações e de coesão entre o urbano ou entre urbanos que devem ser considerados como «*elementos primários, tanto na criação de uma identidade coletiva como na sua perceção*» (Aguar, 2002: 123) Uma relativa importância que oferece uma coesão e que valida uma “conceção” de imagem da cidade. Em Leça da Palmeira esta coesão é parcialmente oferecida através das características do lugar, o mar e o porto, que criam a marginal e onde a cidade a valida como espaço público contínuo ao limite desta.

Leça da Palmeira, não se enquadra numa redundância de dicotomia centro-periferia. Atualmente, o conceito da cidade foi ampliado e permite-nos identificar novas morfologias que se ramificam a partir de um conceito de periferia. Presentemente é erróneo dizer que as periferias da Áreas Metropolitanas do Porto e de Lisboa constituem um anel homogêneo. Nestas existem diferentes hierarquizações naturais de um tecido urbano em evolução que, em certos casos, se transformam em multipolaridades. Tal como Guy Burgel refere, «*a estrutura monocêntrica tradicional condensa historicamente a periferia à marginalidade. A multipolaridade assegura-lhe a sua legitimidade urbana*» (Domingues, 1994/5: 14).



Fotografia da cidade de Leça da Palmeira, pela autora

Abstract

Sintra and its mountains, regarding its landscape, architecture and human settlements, have been for a long time revealed as a whole, constituting a unique cultural landscape in the Portuguese country. This condition is based on a vast natural heritage and a strong, premature and permanent human occupation of this territory for several centuries, having a past which is largely related to villa culture and second residences.

This region suffered a major development in the transition to the 1960s, when the Master Plan of the Lisbon Region (PDRL) was implemented, with the purpose to combine economic development in a planning model for the region. This plan projected, in the longer perspective, the structure of the Lisbon area by defining a set of essential public facilities and infrastructure, as well as new circulation routes with a goal that went far beyond the city limits.

Driven by the implementation of railways, dating from 1887, and by the much later creation of the IC19 fast-traffic road (1985/1995), *Lugares Comuns*, *Lugares Esquecidos* [Common Places, Forgotten Places] is a reflection on the territory of Sintra, with the primary aim to understand the impact of these two major routes of transportation in the development and transformation of the territory's image and landscape.

From the understanding of the evolution of urban sprawl, also conducted within this work, it was possible to identify a set of areas that, over the years, were absorbed in the great urban explosion that occurred in the outskirts of Lisbon.

It is also through drawings and photographic records that this essay focuses the eye on the various places that were forgotten in time, highlighting the enormous contrasts of cultures, ways of life, as well as the several construction times.

João Louro

Lugares Comuns, Lugares Esquecidos

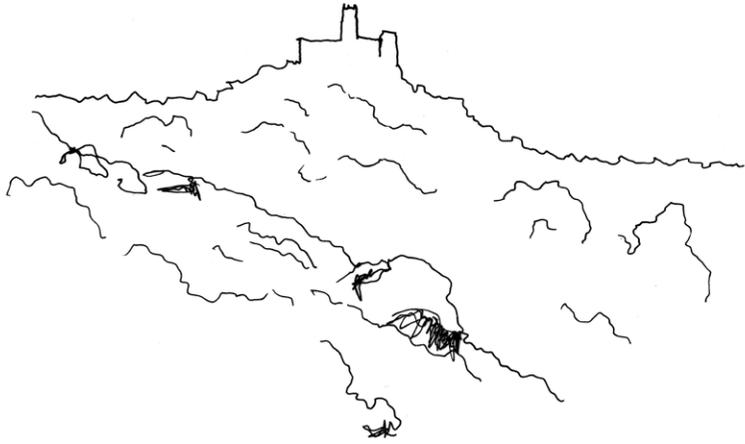
Sintra e a sua Serra, no que se refere à paisagem, arquitetura e ocupação humana, revelam-se desde há muito como um todo, constituindo uma paisagem cultural única no território nacional. Esta condição assenta num vasto património natural e numa forte, prematura e permanente ocupação humana deste território desde há vários séculos, tendo um passado fortemente ligado à vilegiatura e à segunda residência.

Esta região sofreu um grande desenvolvimento no período de transição para a década de 1960, altura em que foi posto em prática o Plano Diretor da Região de Lisboa (PDRL), com o objetivo de associar o desenvolvimento económico a um modelo de ordenamento para a região. Este plano projetou, numa perspetiva mais alargada, a estruturação da área de Lisboa, definindo um conjunto de infraestruturas e equipamentos públicos essenciais, assim como novos acessos viários a áreas fora dos limites da cidade.

Partindo da análise da implementação dos caminhos-de-ferro, que datam de 1887, e da bastante mais tardia criação do IC19 (1985/1995), *Lugares Comuns*, *Lugares Esquecidos* propõe uma reflexão sobre o território de Sintra, tendo como principal objetivo compreender o impacto destes dois grandes eixos de transportes no desenvolvimento e transformação da imagem do território e da paisagem.

A partir do traçado da evolução da mancha urbana, realizado também no âmbito deste trabalho, foi possível identificar um conjunto de zonas que, ao longo dos anos, foram sendo absorvidas pela explosão urbana que a periferia de Lisboa sofreu.

É também a partir do desenho e do registo fotográfico que a dissertação debruça o olhar sobre os vários lugares que ficaram esquecidos no tempo, realçando os enormes contrastes de culturas, os modos de vida, assim como as várias épocas da sua construção.



Foi já no século XIX, com a construção da linha do caminho-de-ferro, que se iniciou o “traçar” da mancha urbana a partir da edificação das casas de engenheiros e outros responsáveis ferroviários, originando a “Correnteza” (Serrão, 1989: 77), mais tarde designado por Bairro da Estefânia, em homenagem à rainha casada com D. Pedro V.

Em 1887, com a introdução do comboio, em substituição do pesado Larmanjat (Pinto, 2011), na ligação a Lisboa, foi possível, no contexto regenerador de *fin de siècle* (França, 1980: 89), propulsionar o crescimento urbano de Sintra. Nas primeiras décadas do século XX, começou a desenvolver-se um novo núcleo urbano, o da Portela de Sintra, que se dispersou ao longo da via-férrea, composto por moradias unifamiliares e edifícios habitacionais com vários andares, sendo, ainda hoje, o lugar de alguns dos mais importantes serviços públicos locais.

A década de 1960 caracterizou-se como o período que atribuiu à Área Metropolitana de Lisboa uma configuração de território alargado e socialmente diversificado. Nas três décadas posteriores assistiu-se à consolidação da mesma, através das várias promoções imobiliárias legais e ilegais, gerando uma estrutura urbana em que o défice de planeamento e gestão, articulados com todo este território em transformação, originaram constantes contradições entre os mais variados interesses coletivos e privados, entre promotores, utentes e administração pública. O crescimento explosivo e disperso de uma periferia, associada à rápida densificação dos eixos radiais rodoviários e ferroviários, marcou esta parte do território metropolitano até ao final da década de 1990.

Ainda no que toca à acessibilidade, é de extrema importância referir que o aparecimento em massa do automóvel e os fortes investimentos em infraestruturas de circulação rodoviária têm vindo a alterar o modelo tradicional «*radioconcêntrico*» (Salgueiro, 2001: 60) e o «*habitar urbano*» (Domingues, 2006: 19) da cidade.

A população ganhou maior mobilidade e privilegiou o tempo de deslocação e a facilidade de estacionamento em detrimento da distância percorrida. Este facto explica a expansão das grandes superfícies comerciais e de lazer (Salgueiro, 2001). O aumento do índice de motorização e o uso constante do automóvel nas deslocações estimularam o interesse imobiliário sobre áreas até então pouco interessantes. Deste



modo, a dita «urbanização» desenvolve-se de forma menos densa, atingindo lugares mais segregados não servidos pelos transportes públicos coletivos.

No final da década de 1960, o desenvolvimento periférico teve duas variações: o surgimento dos aglomerados agregados aos principais eixos de ligação à cidade, e várias urbanizações de produção legal e ilegal em terrenos expectantes, dispersos pelo território (Pereira, s.d.).

Os aglomerados suburbanos e as urbanizações isoladas, densas e de tipologias multifamiliares, a cidade dita «legal», apresentam infra-estruturas de uma matriz razoavelmente coerente, com equipamentos básicos reduzidos e um espaço urbano pouco qualificado ou até muitas vezes inexistente. A cidade «ilegal» ou «clandestina», por outro lado, é sustentada pela apropriação ilegal do solo e é, na sua maioria, construída em baixa/média densidade, com tipologias unifamiliares e sem as infraestruturas mínimas essenciais ao estatuto de «urbano» (Idem).

Este gradual e natural desenvolvimento urbano aliado ao fraco, ou quase inexistente, planeamento, e à lei da oferta e da procura foram os principais motores da chamada «bolha imobiliária» (Portas, 2012: 190), acrescentando o facto de os municípios não terem controlado o sobredimensionamento dos planos que aprovavam. Além disso, a população iniciou a procura de casa fora dos limites da cidade tradicional por valores mais acessíveis economicamente, com melhores condições, proximidade de familiares, facilidade de deslocação para o emprego, etc.

De acordo com o arquiteto Nuno Portas, a cidade dos nossos dias ultrapassa os seus limites, inclusive os zoneamentos que os planos regulamentavam, constituindo-se hoje como um enorme mosaico fragmentado de variadas morfologias e estilos de vida, colocando frente-a-frente a cidade propriamente dita e a «não-cidade», os lugares e os «não-lugares», não obedecendo a uma determinada ordem estabelecida (Portas, 2012).

Os vários casos de estudo abordados estendem-se ao longo da linha de comboio e do IC19, situados nas freguesias de Queluz-Belas,



Massamá-Monte Abraão, São Marcos-Cacém, Rio de Mouro, Algueirão-Mem Martins e Sintra. Foi objetivo deste trabalho focar o olhar para um «outro lado» de Sintra, realçando os lugares que outrora foram «engolidos» por inúmeras urbanizações, cortados por novas vias de circulação, transformados por edifícios de habitações e/ou comércio e, sobretudo, sobre os lugares que passam despercebidos na paisagem e que, de certa maneira, foram esquecidos pelo tempo.

São estes lugares que, de algum modo, fazem parte do quotidiano de muita gente e que, ao longo do tempo, se tornaram comuns ao olhar, sendo no entanto lugares que apresentam restos de um passado já quase esquecido. É de extrema importância referir que, da cartografia disponibilizada, não foi possível encontrar nenhuma com escala e definição suficientemente rigorosa para determinar, com exatidão, quais os edifícios de cada época, sendo que neste trabalho são mostradas interpretações com o máximo rigor possível.

Os problemas urbanos indissociáveis destes processos de urbanização materializam-se em dinâmicas de organização espacial muito difíceis de solucionar, sendo estritamente necessário, atualmente, pensar o território de forma diferente daquela que tem sido feita até agora, dando resposta aos variados problemas que emergem, mas também à renovação dos instrumentos urbanísticos em vigor que, de alguma maneira, tornam a sustentabilidade destes aglomerados um grande desafio. Assim sendo, é extremamente importante que as futuras intervenções sejam, sobretudo, uma forma de expansão urbana que preserve a identidade municipal e metropolitana.

Este trabalho serviu para desmitificar e entender um pouco melhor a imagem urbana que Sintra apresenta e que não é indissociável do seu passado. A imagem urbana que o concelho de Sintra transmite, atualmente, deve muito aos seus eixos de acessibilidade de maior importância: a linha do comboio e a via rápida de trânsito automóvel (IC19). Estes dois grandes eixos contribuíram, de forma direta e indireta, para a imagem da paisagem do concelho de Sintra. Mais do que pensar nas futuras intervenções é necessário entender a justaposição de várias conjunturas de diferentes épocas na malha urbana dos dias de hoje que, por sua vez, escondem os mais variados recantos e lugares.

BIBLIOGRAFIA ESPECÍFICA POR CAPÍTULO**Doutoramento em Arquitectura dos Territórios Metropolitanos Contemporâneos Urbanização da Portela. Um processo de Urbanização paradigmático do crescimento suburbano ocorrido na Área Metropolitana de Lisboa**

CIAM (1933). *Carta de Atenas*. Disponível em: <www.apha.pt/boletim/boletim1/pdf/CartadeAtenas1933.pdf>.

COELHO, Hugo (2010). *Portela um modelo na difusão da periferia: estudo do desenvolvimento da urbanização da Portela da autoria do arquitecto Fernando Silva*. Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura, ISCTE-IUL. Lisboa.

FERREIRA, Bruno Macedo (2010). *[in] formar a Cidade Contemporânea: a criação de uma imagem/modelo de periferia com a obra do arquitecto Fernando Silva*. Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura, ISCTE-IUL. Lisboa.

FERREIRA, Bruno Macedo (2015). A configuração urbano-arquitetónica da Periferia Norte da Cidade de Lisboa: Leitura a partir da obra do arquiteto Fernando Silva e da Urbanização da Portela. In *Optimistic Suburbia? The students' perspective*. Lisboa. ISCTE-IUL. p. 193-200.

GUARDA, Israel (2006). *Análise configuracional dos Grandes Conjuntos na Região de Lisboa (1945-1974): Contributos da Sintaxe Espacial para a História de Arte como História da Cidade*. Tese de Doutoramento em História de Arte Contemporânea, FCSH-UNL. Lisboa.

MIGUEL, Isadora (2014). *Portela entre o projectado e o construído: Estudo das Alterações introduzidas pelos construtores aos projectos do arquitecto*. Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura, ISCTE-IUL. Lisboa.

MONTEIRO, Isabel (2007). *A obra do arquitecto Fernando Silva (1914-1983): um arquitecto da "geração esquecida"*. Dissertação de Mestrado em História da Arte Contemporânea, FCSH-UNL. Lisboa.

MOTA, Manuel da (1994). *Manuel da Mota: Memoro. Parte da Caminhada da Minha Vida*. Pombal: Edição do Autor.

SALGUEIRO, Teresa Barata (1992). *A cidade em Portugal: Uma Geografia Urbana*. Lisboa: Edições Afrontamento.

VINAGRE, Rui Gouveia (2011). *O Complexo Habitacional - Alto da Barra: Uma obra de Fernando Silva*. Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura, Universidade Lusíada de Lisboa. Lisboa.

(fontes documentais não publicadas)

Processos de obra consultados no Arquivo Municipal de Loures:

Processo nº 2116
Processo nº 8716
Processo nº 9096
Processo nº 11446
Processo nº 14387
Processo nº 20722
Processo nº 33692

Mestrado Integrado em Arquitectura /História da Cidade Portuguesa (2015/2016)**Moscavide**

FERNANDES, José Manuel; JANEIRO, Maria de Lurdes (1991). *Arquitectura Modernista em Lisboa, 1925-1940*. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa.

HIGINO, Vera Lúcia Nobre (2013). *Edifícios Modernistas em Lisboa, 1925-1940*. Tese de Mestrado em Construção e Reabilitação. Instituto Superior Técnico, Lisboa.

MENDONÇA, Manuela (2006). *Moscavide, Contributos para a sua História: nos 50 anos da Paróquia de Santo António*. Moscavide: Paróquia de Moscavide

Encarnação

INÁCIO, Carlos Alberto Revez; BARREIROS, Fernando Furtado (2012). *O Bairro da Encarnação e as Antigas Quintas dos Olivais*. 1ª Edição. Lisboa: CML – Imprensa Municipal.

LÔBO, Margarida Souza (1993). *Planos de Urbanização: A Época de Duarte Pacheco*. 1ª Edição. Porto: Marca – Artes Gráficas.

TERCEIRO, Carla Sofia Fernandes (2013). *De Social a Privilegiado: narrativas de bairros sociais em Lisboa: O bairro da Encarnação e a sua vivência*. Dissertação de Mestrado em

Engenharia do Território, Instituto Superior Técnico. Lisboa.

GODINHO, Madalena Castro Ambrósio Camões (2012). *Projecto Urbano - Vale da Ameixoeira: Cidade, um território alargado*. Dissertação de Mestrado em Arquitectura, Instituto Superior Técnico. Lisboa.

MARQUES, Carlos Manuel Ferrão (2005). *A cidade em transformação: a leitura das dinâmicas socioespaciais de um bairro do tempo de Duarte Pacheco como contributo para a gestão urbanística: o caso do bairro da Encarnação*. Dissertação de Mestrado em Cidade, Território e Requalificação, ISCTE-IUL. Lisboa.

Olivais Norte

ALMEIDA, Leopoldo (1964). "Nota Crítica sobre os Olivais Norte". In *Arquitectura*, 81 (Março), p. 12-14.

CAMPOS, Carlos Miguel Freire (2011). *Nuno Portas - Diálogos entre teoria e prática [1957-1974]*. Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura, Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra.

CÂNCIO, Fernanda (2016). *Olivais, ou a cidade revolucionária na Lisboa salazarista*. In *Diário de Notícias* (19 de Março). Disponível em: <http://www.dn.pt/sociedade/interior/olivais-ou-a-cidade-revolucionaria-na-lisboa-salazarista-5085014.html>

D'ALMEIDA, Patrícia (2013). *Bairro(s) do Restelo, Panorama Urbanístico e Arquitectónico*. Vol. 1. Dissertação de Doutoramento, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa.

DENTINHO, Álvaro Ponce (1964). *Arranjos dos Espaços Exteriores dos Olivais Norte*. In *Arquitectura*, 81 (Março), p. 15-17.

DIAS, Francisco da Silva; DIAS, Tiago da Silva (1993). *Lisboa, Freguesia de Sta. Maria dos Olivais*. Lisboa: Contexto.

FIGUEIREDO, Rute (2010). Área do Plano de Olivais Norte. Disponível em: http://www.monumentos.pt/Site/APP_PagesUser/SIPA.aspx?id=29900

Fundação Calouste Gulbenkian (2009). «Luís de Guimarães Lobato (1915-2009)». In *Newsletter Fundação Calouste Gulbenkian*,

100 (Fevereiro). Disponível em: http://www.gulbenkian.pt/media/files/FTP_files/pdfs/newsletter09/NL100_final.pdf

LEITE, Ana Cristina (2004). *Lisboa, Prémio Valmor*. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa.

LOBATO, Guimarães (1964). "Olivais Norte, Extractos da Memória Descritiva". In *Arquitectura*, 81 (Março), p. 5-11.

MENDES, Pedro Ferreira (2006). "Olivais Norte, A Carta de Atenas em Portugal". In *Arquitectura e Construção*, 35 (Fev./Mar.), p. 92-97.

MILHEIRO, Ana Vaz (coord., 2009). *Habitar em Colectivo: Arquitectura Portuguesa antes do S.A.A.L*. Lisboa: ISCTE-IUL, CIAAM. Trabalho desenvolvido para a UC de História da Cidade Portuguesa.

PEREIRA, Nuno Teotónio (1969). "Habitações em Torre Olivais Norte (59-60)". In *Arquitectura*, 110 (Jul./Ago.), p.172-174.

PORTAS, Nuno (2002). "A habitação colectiva nos ateliers da Rua da Alegria". In *Jornal Arquitectos*, 204 (Janeiro/Fevereiro), p. 49.

SANTOS, Maria Catarina (2014). *O bairro e a cidade em questão. Reurbanização dos modelos de ocupação da cidade - o eco bairro em Olivais Sul*. Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura com Especialização em Planeamento Urbano e Territorial, Faculdade de Arquitectura da Universidade de Lisboa.

TAVARES, Maria; PORTAS, Nuno; FERNANDES, José Manuel (2013). Entrevista "Nuno Teotónio Pereira. Arquitectura e Contexto: uma experiência". In PORTAS, Nuno (coord.). *Habitação para o maior número. Portugal, os anos de 1950-1980*. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa, p. 158.

TOSTÕES, Ana (coord., 2004). *Arquitectura e cidadania: Atelier Nuno Teotónio Pereira*. Lisboa: Quimera, Centro Cultural de Belém, Ordem dos Arquitectos.

Olivais Sul

[s.n.] (1973). "Olivais Sul em discussão". In *Arquitectura*, 127-128, 4ª série (Abril) p.57-64.

ALFREDO, António (1964). "Alguns arranjos de espaços livres em Olivais Sul". In *Boletim*

GTH (Gabinete Técnico da Habitação). 2 (Set./Out.), p. 76-79. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa.

BOTELHO, José Rafael (1959). "As novas cidades inglesas". In *Binário*, 10 (Janeiro), p. 1-14.

CROFT, Vasco (2001). *Arquitectura e humanismo: o papel do arquitecto, hoje, em Portugal*. Lisboa: Terramar.

CROFT, Vasco; MORAIS, Justino; CADIMA, Joaquim (1969). "Conjunto de habitações económicas em Olivais-Sul". In *Arquitectura*, 110, 3ª Série, (Jul./Ago.), p. 166-170.

Câmara Municipal de Lisboa (1964). "Urbanização de Olivais Sul". In *Boletim GTH* (Gabinete Técnico da Habitação), 1 (Jul./Ago.), p. 11-27, Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa.

Câmara Municipal de Lisboa (1970). "Urbanização de Olivais Sul". In *Boletim GTH* (Gabinete Técnico da Habitação), 18 (1º semestre), p. 18-35. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa.

Câmara Municipal de Lisboa (1987). "Olivais Sul: centro principal". In *Boletim DCH* (Departamento de Construção de Habitação), 53, p.21-23, Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa.

DIAS, Manuel Graça (1999). "Carlos Duarte – A arquitectura pode ser excepcional, até em coisas bem pequenas". In *Ao volante, pela cidade: dez entrevistas de arquitectura*. 1ª edição. Lisboa: Relógio d'Água, p. 27-48.

DUARTE, Carlos Santos (2002). "Memória de Olivais Sul". In *Jornal Arquitectos*, 204 (Jan./Fev.), p.53-58.

DUARTE, Carlos Santos; NEVES, Victor; AMARAL, Renata (2002). "Carlos Duarte". In *Arq./a*, 13, Ano III, (Maio/Junho), p. 22-28.

FERREIRA, Eurico M. Matafome Lourenço (1976/1977). "Ficheiro de projectos tipo para a habitação social em Olivais Sul". In *Boletim GTH*. nº 30/33, p. 195-199/264-265.

HEITOR, Teresa Valsassina (s.d.). "Olivais e Chelas: Operações Urbanísticas de grande escala". Disponível em: <http://in3.dem.ist.utl.pt/msc_04history/aula_5_c.pdf>.

MARQUES, Inês Maria Andrade Marques (2009). *Espaço habitacional e o lugar da arte no Bairro dos Olivais Sul, Lisboa*. In *On the W@terfront* Vol.12 (Abril), p.164-171. Disponível em:<URL: <http://www.ub.edu/escult/Water/water12/Water012.pdf>>.

MORGADO, Horácio F. (1964). "Olivais Sul, estudo analítico de projetos: variação e parcelamento de custos, 1ª parte". In *Boletim GTH* (Gabinete Técnico da Habitação), 2 (Set./Out.), p. 90-105. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa.

Quinta do Morgado

CARVALHO, Francisco (s.d.). *Santa Maria dos Olivais: uma freguesia património de Lisboa*. In *UBImuseum - revista online do Museu de Lanifícios da Universidade da Beira Interior*, 1, p. 75-88. Disponível em: <http://www.ubimuseum.ubi.pt/n01/docs/ubimuseum-n01-pdf/CS3-carvalho-francisco-santa-maria-dos-olivais-uma-freguesia-patrimonio.pdf>

FERNANDES, Ana Patrícia da Silva (2009). *Habitação (colectiva) Modular Pré-fabricada: Considerações, origens e desenvolvimento*. Dissertação de Mestrado em Arquitectura, Faculdade de Ciências e Tecnologias da Universidade de Coimbra.

FERREIRA, Bruno Macedo (2010). *[in] formar a Cidade Contemporânea: a criação de uma imagem/modelo de periferia com a obra do arquitecto Fernando Silva*. Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura, ISCTE-IUL. Lisboa.

FERREIRA, H. (1965). *O Clima de Portugal, região de Santarém*. Lisboa: Serviço Meteorológico Nacional.

Gabinete de Estudos Olisiponenses (1970). "Está a nascer um bairro". In *A Capital*, 24 de Setembro.

Gabinete de Estudos Olisiponenses (1970). "Um novo bairro na Quinta do Morgado". In *A Capital*, 18 de Novembro.

PINTO, Alberto Reaes (2012). "Reflexões sobre arquitectura e mudança". In *Revista Arquitectura Lusíada*, Revista de Arquitectura e Design das Universidades Lusíada. N.º 4 (1.º semestre). Universidade Lusíada.

PINTO, Alberto Reaes (1969). "A primeira experiência de pré-fabricação pesada em Portugal". In *Arquitectura*, 104 (Jul./Ago.), p. 153-167

Parque das Nações

[s.n.] (1995). "Expo '98 Plano de Urbanização Planos de Pormenor". In *Jornal dos Arquitectos*, 148 (Junho), p. 19-30.

Comissário Geral da Expo'98 (1999). *Exposição Mundial de Lisboa de 1998: relatório*. Lisboa: Parque EXPO'98, S.A.

DIAS, Ana Paula (2006). "O livre pensador Troufa Real". In *Arquitectura e Construção*, 34 (Janeiro), p.86-93

FIGUEIRA, Jorge (2010). "A Expo'98 de Lisboa: projeto e legado". In *ARQTEXTO*, 16, p. 152-163, Porto Alegre: Programa de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitectura da Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Disponível em: <http://www.ufrgs.br/propar/publicacoes/ARQtextos/pdfs_revista_16/07_JF.pdf>

MILHEIRO, Ana Vaz (2001). "O merecido Pritzker da dupla de arquitectos Herzog & de Meuron". In *Público*, 5 de Abril. Disponível em: < <http://www.publico.pt/culturaipsilon/jornal/o-merecido-pritzker-da-dupla-de-arquitectos-herzog--de-meuron-156357>>

Trigueiros, Luiz Trigueiros; Sat, Cláudio (1998). *Exposição Mundial de Lisboa*. Lisboa: Editorial Blau Lda.

VAZ, Rodrigues (2001). *Simbólica: Desenhos de Troufa Real*. Lisboa: Galeria Hexalfa.

Urbanização da Quinta do Marquês

BAPTISTA, José António (2010). "Ainda o parque infantil". In *Rememorar Oeiras*, 28 de Março. Disponível em: <http://memoeiras.blogspot.pt/2010_03_01_archive.html>

BAPTISTA, José António (2012). "Alteração drástica da Rotunda da Quinta do Marquês em Oeiras". In *Espaço e Memória - Associação Cultural de Oeiras*, 29 de Maio. Disponível em: <<http://espacoememoria.blogspot.pt/2012/05/alteracao-drastica-da-rotunda-da-quinta.html>>

COELHO, Hugo (2010). *Portela um modelo na difusão da periferia: estudo do desenvolvimento da urbanização da Portela da autoria do arquitecto Fernando Silva*. Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura, ISCTE-IUL. Lisboa.

FÉLIX, Débora Correia (2010). *Apartamentos para a classe média: a habitação colectiva de Fernando Silva*. Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura, ISCTE-IUL. Lisboa.

FERNANDES, Luís Baptista (2015). "Comentário Luís Baptista Fernandes: 'Cidade viva'". In *Arquitecturas*, 29 de Outubro. Disponível em: <<http://www.jornalarquitecturas.com/canal/detalhe/comentario-luis-baptista-fernandescidade-viva>>

FERREIRA, Bruno Macedo (2010). *[in] formar a Cidade Contemporânea: a criação de uma imagem/modelo de periferia com a obra do arquitecto Fernando Silva*. Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura, ISCTE-IUL. Lisboa.

MENEZES, Salvador (2010). *Não me tragam estéticas! Não me falem em moral! - Fernando Silva: Prémios e Publicações*. Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura, ISCTE-IUL. Lisboa.

MONTEIRO, Isabel (2007). *A obra do arquitecto Fernando Silva (1914-1983): um arquitecto da "geração esquecida"*, Dissertação de Mestrado em História da Arte Contemporânea, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa. Lisboa.

NETO, Paula (2012). *Ao ritmo de Oeiras*. Oeiras: Câmara Municipal de Oeiras. Disponível em: <www.cm-oeiras.pt/amunicipal/salaimprensa/Publicacoes/PubNaoPer/OutrasPublicacoes/Documents/livr_o_oeiras_web.pdf>

Urbanização do Alto da Barra

MONTEIRO, Isabel (2007). *A obra do arquitecto Fernando Silva (1914-1983): um arquitecto da "geração esquecida"*, Dissertação de Mestrado em História da Arte Contemporânea, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa. Lisboa.

VINAGRE, Rui Gouveia (2011). *O Complexo Habitacional - Alto da Barra: Uma obra de*

Fernando Silva. Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura, Universidade Lusíada de Lisboa. Lisboa.

(fontes documentais não publicadas)

[s.n.] (1969). “Carta do Secretariado-Geral da Defesa Nacional dirigida à OSAPIL”. 19 de Maio. Arquivo Câmara Municipal de Oeiras.

SILVA, Fernando (1962). “Ante-Plano de urbanização dos terrenos do Casal da Medrosa, concelho de Oeiras”, *Memória descritiva e justificativa*. Arquivo Câmara Municipal de Oeiras.

Urbanização da Quinta da Luz

FÉLIX, Débora Correia (2010). *Apartamentos para a classe média: a habitação colectiva de Fernando Silva*. Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura, ISCTE-IUL. Lisboa.

FERREIRA, Bruno Macedo (2010). [in] *formar a Cidade Contemporânea: a criação de uma imagem/modelo de periferia com a obra do arquitecto Fernando Silva*. Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura, ISCTE-IUL. Lisboa.

MENEZES, Salvador (2010). *Não me tragam estéticas! Não me falem em moral! – Fernando Silva: Prémios e Publicações*. Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura, ISCTE-IUL. Lisboa.

MONTEIRO, Isabel (2007). *A obra do arquitecto Fernando Silva (1914-1983): um arquitecto da “geração esquecida”*, Dissertação de Mestrado em História da Arte Contemporânea, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa. Lisboa.

Câmara Municipal de Lisboa (s.d.). “Freguesia de Carnide”. In *Câmara Municipal de Lisboa website*. Disponível em: <<http://www.cm-lisboa.pt/municipio/juntas-de-freguesia/freguesia-de-carnide>>

Junta de Freguesia de Carnide (s.d.). “A Freguesia. História e Curiosidades”. In *Junta de Freguesia de Carnide website*. Disponível em: <<http://www.jf-carnide.pt/freguesia/a-freguesia/historia-e-curiocidades/>>

Memória Portuguesa (s.d.). “Carnide”, In *Memória Portuguesa*. Disponível em: <<http://terrasdeportugal.wikidot.com/carnide-lisboa>>

Direcção Geral de Cultura de Lisboa e Vale do Tejo (s.d.). “Zona Antiga de Carnide”. In *Direcção Geral do Património Cultural*. Disponível em: <http://www.patrimoniocultural.pt/media/uploads/consultaspublicas/ER_ZonaAntigadeCarnide4.pdf>

(fontes documentais não publicadas)

Processos de obra consultados no Arquivo Municipal de Lisboa:

FERNANDES, António Rodrigues (1974). Obra nº 60024. *Memória descritiva e justificativa*. Arquivo Intermédio Municipal de Lisboa.

Obra nº 59559 - Proc 2460-DMPGU-OB-1975 - Folha 15-25. Arquivo Municipal de Lisboa.

Obra nº 60173 - Requerimento. Arquivo Intermédio Municipal de Lisboa.

Obra nº 60339 - Proc 312-DMPGU-OB-1979 - Folha 26. Arquivo Municipal de Lisboa.

Processo nº 2596/OB/75. Arquivo Intermédio Municipal de Lisboa.

SILVA, Fernando (1974). Obra nº 60024. *Memória descritiva e justificativa*. Arquivo Intermédio Municipal de Lisboa.

UNOR 36 Plano de Pormenor Parcial. Quinta dos Condes de Carnide, 1972

Outra bibliografia relacionada com AML

CAVACO, Cristina Soares R. G. (2009). *Formas de habitat suburbano: tipologias e modelos residenciais na área metropolitana de Lisboa*. Tese de Doutoramento em Arquitectura, Faculdade de Arquitectura de Lisboa – Universidade Técnica de Lisboa. Lisboa.

COSTA, Carlos A. Bana e (1985). “Dinâmica de expansão da Área Metropolitana de Lisboa: Aspectos populacionais e movimentos de activos nas suas periferias”. In *Sociedade e Território*, 3, (Julho), p. 38-44.

FERNANDES, Pedro A. (2014). *Modernismo e Sustentabilidade: Conjuntos Urbanos da Grande Lisboa, 1945-1973*. Tese de Doutoramento em Urbanismo, Faculdade de Ciências Sociais, Educação e Administração

da Universidade Lusófona de Humanidade e Tecnologia. Lisboa.

FERREIRA, Bruno Macedo (2015). “Plano Director da Região de Lisboa, 1964: Linhas gerais para o desenvolvimento de uma nova estrutura territorial para a Área Metropolitana de Lisboa”. In *Actas/Proceedings: Optimistic Suburbia: Large housing complexes for the middle-class beyond Europe*. 20 a 22 de Maio de 2015. Lisboa: ISCTE-IUL; DINAMIA’CET-IUL; CIAAM; FCT, pp. 215-242. Disponível em: <http://dinamiacet.iscte-iul.pt/wp-content/uploads/2015/05/ACTAS_OPTIMISTIC_SUBURBIA20152.pdf>

GONÇALVES, Rogério (1996). “Fernando Silva: Arquitectura Desinteressante e Repetitiva”. In *Documentos de Arquitectura*, 1, (Fevereiro), p. 36-47.

LAMAS, José M. Ressano Garcia (2007). *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*. 6ª edição. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.

LÔBO, Margarida Sousa (1988). “Antecedentes de planeamento na Área Metropolitana de Lisboa”. In *Actas do 1.º Seminário Internacional Área Metropolitana de Lisboa: que Futuro?*, Lisboa, 13 a 16 de Outubro de 1987. Lisboa: Departamento de Geografia e Planeamento Regional FCSH-UNL; Fundação Calouste Gulbenkian, p. 143-149.

MENDES, Pedro Ferreira (2011). “Fernando Silva: ‘Arquitectura sem mestre’”. In *Arquitectura e Construção*, (Outubro), p.80-82.

NUNES, João Pedro Silva (2011). *Florestas de Cimento Armado: Os grandes Conjuntos Residências e a Constituição da Metrópole de Lisboa (1955-2005)*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian; Fundação para a Ciência e a Tecnologia.

NUNES, João Pedro Silva (2010). “Dos Subúrbios Citadinos aos Subúrbios Metropolitanos: Estrutura de povoamento e morfogénese da metrópole de Lisboa (1950-2001)”. In *Cidades – Comunidades e Territórios*, CET - Centro de Estudos Territoriais, 20/21, (Dezembro), p. 123-37. Disponível em: <<http://cidades.dinamiacet.iscte-iul.pt/index.php/CCT/article/view/27/15>>.

TENEDÓRIO, José António (dir. e coord., 2003). *Atlas da Área Metropolitana de Lisboa*. Lisboa: Área Metropolitana de Lisboa.

SALGUEIRO, Teresa Barata (1992). *A cidade em Portugal: Uma Geografia Urbana*. Lisboa: Edições Afrontamento.

SALGUEIRO, Teresa Barata (1985). “A habitação na Área Metropolitana de Lisboa”. In *Sociedade e Território*, 3 (Julho), p. 54-66.

SILVA, Carlos Nunes (1994). *Política Urbana em Lisboa, 1926-1974*. Lisboa : Livros Horizonte.

SILVA, F. Nunes da; PEREIRA, Margarida (1986). “Ilusões e desilusões das periferias na área Metropolitana de Lisboa”. In *Sociedade e Território*, 5 (Novembro), p.14-24.

PROJECTO FINAL DE ARQUITECTURA/ DISSERTAÇÃO (2014/2015)

Uma outra periferia – Leça da Palmeira. Entre o mar, o rural e a fábrica

Aguiar, J. (2002). *Cor e cidade histórica: estudos cromáticos e conservação do património*. Porto: FAUP Edições.

Campos, E. (1932). *Prólogo ao Plano da Cidade do Porto*. s.l.:s.n.

Cleto, J. (1998). “Das Origens ou o Porto do Filho de Hércules”. In *Porto de Leixões*, Administração dos Portos do Douro e Leixões. Disponível em: <<http://www.apdl.pt/historia>>

Dias, M. G. (1986). “Por uma vanguarda popular”. In *Jornal Arquitectos: Antologia 1981-2004*, p. 64-67.

Dias, M. G. (s.d.). *Formas Arquitectónicas Populares e Urbanas (Vernáculos?) Em Portugal (Sem se saber bem porquê e 49 legendas)*. Disponível em: <http://www.oi.acidi.gov.pt/docs/Col_Percursos_Intercultura/1_PI_Cap6.pdf>.

Domingues, Á. (1994/1995). “(Sub)úrbios e (sub)urbanos - o mal estar da periferia ou a mistificação de conceitos”. In *Revista da Faculdade de Letras - Geografia*, 1 série, vol.X/ XI, p. 5-18. Disponível em: <<http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/1588.pdf>>

Domingues, Á. (2005). *A Cidade e a Democracia: 30 anos de Transformação Urbana em Portugal*. 1ª Edição. Lisboa: Argumentum.

Fernandes, J. A. R. (2002). “Porto: Um Percurso Urbano”. Excerto do artigo “Porto e

Salvador: dois percursos urbanos distintos”. In *O Tripeiro*, 8. Disponível em: <http://www.cam-poaberto.pt/wp-content/uploads/2010/03/Porto-percurso-urbano.pdf>

Fernandes, J. A. R. (2015). “A cidade do último século”. In *O Tripeiro* (Janeiro), p. 2.

Fernandes, J. A. R. (2015). “A cidade do último século: As grandes transformações no Porto de novecentos”. In *O Tripeiro* (Janeiro), s.p.

Figueiredo, A. (1912). *Jornadas em Portugal*. 2ª Edição. Lisboa: Livraria Aillaud & Bertrand.

Figueiredo, R. (2007). *Arquitectura e Discurso Crítico em Portugal (1893 - 1918)*. Lisboa: Edições Colibri.

Mattoso, J. (1998). *A Identidade Nacional*. Lisboa: Gradiva. Disponível em: <<https://civilizacaoiberica.files.wordpress.com/2010/08/jose-mattoso-a-identidade-nacional-pdfrev.pdf>>

Portas, N. (2005). “Conceitos de desenvolvimento urbano”. In *Jornal Architectos: Antologia 1981-2004*, p. 79-86.

Sá, M. F. ; Domingues, Á.; Silva, H. C.; Silva, L. P. (2000). *Área Metropolitana do Porto: Estrutura Territorial, o presente e o futuro*. Porto: Centro de Estudos da Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto.

Santos, F. J. R. (2013). *Morfologia Urbana de Leça da Palmeira: Análise e factos de uma evolução entre o século XVIII e os nossos dias*. Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura, Universidade Fernando Pessoa. Porto.

Telles, G. R. (1996). *Um Novo Conceito de Cidade: a Paisagem Global*. Matosinhos: Contemporânea Editora Ld.ª.

Lugares comuns, lugares esquecidos

Serrão, V. (1989). *Sintra*. 1ª Edição. Lisboa: Editorial Presença.

Pinto, M. F. (2011). *Amadora - Passado, presente e futuro*. Disponível em: <<http://www.aappf.pt/index.php/12-documentos/31-qo-caminho-de-ferro-larmanjat-de-sintra-q-por-maria-fernanda-pinto>>.

França, J.-A. (1980). *Lisboa: Urbanismo e Arquitectura*. vol.53, col. Biblioteca Breve. Lisboa: Instituto de Cultura e Língua Portuguesa.

Salgueiro, T. B. (2001). *Lisboa, Periferia e Centralidades*. 1ª Edição. Oeiras: Celta Editora.

Domingues, Á. (2006). *A Cidade e Democracia: 30 anos de transformação urbana em Portugal*. 1ª Edição. Lisboa: Argumentum.

Portas, N. (2012). *Os Tempos das Formas, volume II: A Cidade Imperfeita e a Fazer*. 1ª Edição. Guimarães: Escola de Arquitectura da Universidade do Minho.

Coordenação

Ana Vaz Milheiro

Editores

Filipa Fiúza e João Cardim

Design Gráfico

vivóeusébio

TEXTOS

Doutoramento em Arquitectura dos Territórios Metropolitanos Contemporâneos (ISCTE-IUL)
Bruno Macedo Ferreira

Mestrado Integrado em Arquitectura (ISCTE-IUL)

HISTÓRIA DA CIDADE PORTUGUESA (2015/2016)

André Vieira
Andreia Couto
Andreia Domingues
Andreia Simões
Bárbara Constantino
Carlos Cruz
Catarina Jesus
Catarina Mateus
Daniela Prudêncio
David Carvalho
David Dias
Dídia Rita
Emanuel Correia
Emanuel Gomes
Flávio Serpa
Giulia Polli
Gonçalo da Silva
Guida Ramos
Inês Fernandes
Jéssica Morgado
Joana Alves
João Borges
João Machado
João Montalvão
João Tereso
Manuel Tavares
Maria Papa
Mariana Brito
Mariana Nunes
Micael Pepe
Pedro Canhêlas
Pedro Geraldês
Pedro Gomes
Rita Cosme
Rita Mansinho
Rúben Ferreira
Samuel Vitorino
Sara Szafman
Tiago Teixeira
Vanessa Vieira

PROJECTO FINAL DE ARQUITECTURA/ DISSERTAÇÃO (2014/2015)

André Salgueiro Martins
Inês Cayolla
João Louro

O texto do doutorando Bruno Macedo Ferreira e os trabalhos desenvolvidos no âmbito da História da Cidade Portuguesa inseriram-se no Projecto de investigação apoiado pela Fundação para a Ciência e Tecnologia “Habitações para o Maior Número: Lisboa, Luanda, Macau” (Ref. PTDC/ATP-AQI/3707/2012).

ISBN
978-989-732-836-7

**HISTÓRIA DA CIDADE
PORTUGUESA (2015/2016)**

André Vieira
Andreia Couto
Andreia Domingues
Andreia Simões
Bárbara Constantino
Carlos Cruz
Catarina Jesus
Catarina Mateus
Daniela Prudêncio
David Carvalho
David Dias
Didia Rita
Emanuel Correia
Emanuel Gomes
Flávio Serpa
Giulia Polli
Gonçalo da Silva
Guida Ramos
Inês Fernandes
Jéssica Morgado
Joana Alves
João Borges
João Machado
João Montalvão
João Tereso
Manuel Tavares
Maria Papa
Mariana Brito
Mariana Nunes
Micael Pepe
Pedro Canhêlas

Pedro Geraldes
Pedro Gomes
Rita Cosme
Rita Mansinho
Rúben Ferreira
Samuel Vitorino
Sara Szafman
Tiago Teixeira
Vanessa Vieira

**PROJECTO FINAL
DE ARQUITECTURA/
DISSERTAÇÃO (2014/2015)**

André Salgueiro Martins
Inês Cayolla
João Louro

**“Habitações para o Maior
Número: Lisboa, Luanda,
Macau” (PTDC/ATP-
AQI/3707/2012), apoiado pela
Fundação para a Ciência e a
Tecnologia**

**Esta publicação insere-se na
linha temática “Modos de
Habitar, Sociedade e Cultura
Arquitectónica”, coordenada
por Ana vaz Milheiro e Sandra
Marques Pereira, no âmbito
do Centro de Investigação
DINÂMIA’CET do ISCTE-IUL**