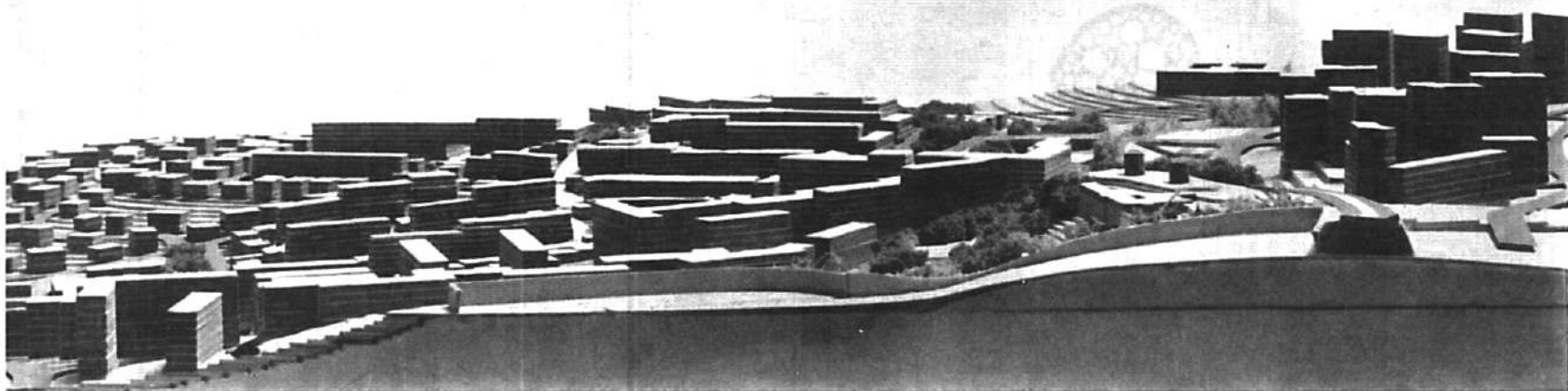


# arquitectura

130. Arquitectura. Planeamento. Design. Construção. Equipamento





# “Dossier” RESTELO

PLANO DE PORMENOR (C.M.L. 1971)

Justificação

1 — Os autores têm consciência de que a solução que oferecem tem de ser criteriosamente avaliada, uma vez construída em confronto com outras propostas de densidade equivalente em área de encosta.

Com efeito, desde há dez ou quinze anos a esta parte as extensões urbanas de alta densidade em zonas livres de Lisboa, têm sido feitas quase sempre por disposições de volumes em “blocos” e, ultimamente, em “torres” de apreciável altura (superior à dezena de pisos) e descontínuos — relativamente afastados e interrompidos até mesmo por exigência da própria altura, cujos efeitos e vantagens — em relação aos inconvenientes não têm sido suficientemente discutidos.

Por outro lado, as expansões anteriores da cidade (anteriores a Olivais Norte, por assim dizer), como é o caso de Alvalade, com as quais os projectistas modernos romperam completamente, foram também postas de parte sem avaliação cuidada, mas apenas, dizia-se, porque se revelavam inadequadas ao tráfego actual ou porque os seus edifícios não estavam de acordo com o que se afirmava então ser a “expressão moderna da cidade” ou ainda por inconvenientes ocupações dos logradouros interiores dos quarteirões.

A presente proposta de forma urbana pretende responder aos problemas que se verificaram em ambos estes tipos urbanos anteriores — os de **disposição livre** de volumes de grande altura e os de **disposições com continuidade** de volume de baixa ou média altura, ou seja de “quarteirões”.

Observa-se no plano (designadamente nas secções típicas) a intenção de introduzir **uma regra** clara e de simples verificação na ordenação dos volumes de construção em relação às vias de acesso e aos espaços exteriores modelados pela própria edificação, utilizando, para o efeito, **a regra estabelecida da altura máxima equivalente à largura do espaço livre fronteiro.**

2 — Como é sabido, (1) aumentando o perímetro ou a continuidade da edificação obtém-se aumento de ocupação sem aumento de número de pisos, e, portanto, para o mesmo número de pisos e ocupação total, maior espaço exterior. Sabe-se também que o aumento indiscriminado da altura dos edifícios, embora aparente libertar muito espaço em torno, é relativamente pouco lucrativo se se tiver em consideração o número correspondente de lugares de parking, se tiver de ser resolvido à superfície (por razões económicas). Basta ver, a propósito, esses espaços às horas de máximo parking, assim como a conservação do piso respectivo, em urbanizações recentes. O mesmo se poderia dizer de outros equipamentos decorrentes da ocupação residencial.

Por outras palavras, feitas judiciosamente as contas às exigências de espaço livre que são proporcionais ao número de fogos (para acesso, desafogo e parking imediatos aos edifícios, e para os jardins, escolas e grandes vias, nas imediações), chega-se à conclusão de que **acima dos quatro-cinco pisos é ilusório o aumento do volume de**

**ocupação por m<sup>2</sup> de solo**, se as áreas vizinhas estiverem já ou se destinarem a ser também ocupadas (2). Isto se quiserem manter os standards correctos (condição que habitualmente se não verifica), uma vez que o aumento da altura implica um aumento correspondente do espaço livre adjacente, e portanto não se traduziria em aumento de densidade.

Na área do Restelo, o perímetro do presente plano está envolvido pelo lado Norte e Nascente, e mesmo pelo Poente, por zonas de residência fortemente saturadas, devendo instalar-se ainda dentro desse perímetro uma área de centro, um grande bloco escolar e desportivo e a protecção a uma auto-estrada urbana. Estes condicionamentos, a juntar à acidentada topografia e rede viária, já comprometida, conduziram a fixar um “plafond” de ocupação na ordem das 70 habitações por hectare, (90 se descontados as áreas escolares e o parque dos moinhos), atendendo a que boa parte dessas 70 habitações teria **áreas habitáveis por fogo superior à média** praticada nos últimos anos. De facto, a tendência para a redução da dimensão dos fogos — que aqui se não seguiu — decorre sobretudo das estratégias privadas na defesa dos valores do solo atingidos ou, simplesmente, para cumprir o acréscimo de números de fogos necessários para justificar a demolição para reconstrução, no centro da Cidade.

3 — Foi efectivamente preocupação dos autores obter para um limite normal de ocupação como o

## FICHA TÉCNICA

*Plano de Pormenor (C.M.L. 1971)*  
arqs. Nuno Teotónio Pereira; Nuno Portas; João Paciência; Gonçalo R. Teles

*Projecto Urbano e da Edificação*  
(L.P.U.L., 1973)

*Projecto Geral — Arquitectura*  
arqs. Nuno Teotónio Pereira;  
João Paciência (responsabilidade geral); Pedro Botelho; Manuela Fazenda; Duarte C. Mello;  
J. Braizinha; Nuno Portas; Pedro Lobo Antunes

*Medidores: J. Carvalho Espada;  
J. Oliveira*

*Consultor para organização do Projecto Obra; A. Reis Cabrita*

*Projecto de Instalações Electroconsul: Eng. Camacho Simões*

*Projecto dos Espaços Abertos*  
arqs. p. Gonçalo Ribeiro Teles;  
Caldeira Cabral

*Estudo de Rendibilidade Económica*  
eng. X. Quadros

*Estudo Prévio da Área Central*  
arqs. Nuno Portas; Gonçalo S. Byrne;  
Miguel Aragão

referido, uma forma muito regular e contínua, que, inclusivamente, pudesse ser reutilizada noutros lugares como padrão, se após a construção se verificar que os resultados ambientais são satisfatórios.

O sistema proposto foi aqui claramente orientado (os arruamentos longitudinais, as vistas e as fachadas, aos quadrantes nascente — poente), seguindo uma lição, que permanece válida, de ocupações de encosta da cidade (Lapa, por exemplo). Não se utilizaram no entanto as formas de "quarteirão" com interior público ou condominial, por se considerar que estas, aproximando-se da forma quadrada com volumes de igual cêrcea, desfavorecem acentuadamente o desfogo das faces interiores e um dos lados, o orientado ao Norte. Por outro lado, o sistema deveria adaptar-se, neste caso, às variações da encosta, regulando-se pela variação correspondente do número de pisos e recuos de andares, com a vantagem adicional de formar terraços para habitações que não possam ter contacto directo com o solo.

Por outro lado, e tendo em vista as reduzidas distâncias entre os planos de fachada paralelos, a que a densidade obriga, alternaram-se blocos de maior altura e bandas de moradias, favorecendo-se assim o ambiente das ruas longitudinais e a sua variedade arquitectónica, além de se oferecer maior desfogo a parte das habitações mais elevadas.

4 — Duas observações se podem aqui fazer, para futuras utilizações deste esquema: em primeiro lugar, a aplicação de um sistema regular deste tipo a uma extensão plana levaria seguramente a alargar os espaços intermédios ou parking interiores aqui **ocupados, em metade da sua área, pelo acesso ao parking privado dos moradores**; em segundo lugar, e em presença de condições económicas mais folgadas, a ensaiar um piso artificial (placa) que libertasse como logradouro essa área interna ao quarteirão agora apenas asfaltada ao nível do solo (aproximando-se neste caso de secções típicas de projectos recentes de alta densidade e baixa altura, designadamente britânicos ou italianos).

5 — Uma última justificação se impõe, relativa aos projectos de edificação escolhidos para a área.

Referiu-se atrás que o aumento do número de pisos, para a densidade líquida cumprida, só ilusoriamente se traduziria numa melhoria significativa das características ambientais dos espaços públicos (ou seja, não se obteria maior área de jardins em relação à ocupação por parking).

São bem conhecidos, por outro lado, os inconvenientes ambientais

da residência em imóveis de grande altura, designadamente para agregados familiares com crianças (problemas dos ascensores, da inexistência ou desconforto dos logradouros, etc.), a que se somam custos de construção também superiores, em igualdade de condições técnicas. Pretendendo-se um esquema com possibilidades de uso generalizado, os autores procuram evitar o recurso a edifícios servidos obrigatoriamente e apenas por ascensores. Estes surgem apenas a título supletivo, mas suficientemente espaçados para que se possa melhor custear a qualidade e manutenção dos ascensores. Assim mesmo, a rua-galeria no quarto piso permite acesso ainda aceitável, em casos de recurso (avarias, faltas de energia). A adopção da rua-galeria está ligada à escolha de elevada percentagem de habitações duplex que minimizam os inconvenientes da relação casa-galeria.

6 — Mas independentemente desta razão de ordem geral, a simples consideração do local do estudo e da sua relação com as edificações que o rodeiam imporia desde logo, como medida cautelar, a preocupa-

ção de **não criar mais volumes sobressalientes à panorâmica dos Jerónimos**, visível da Ponte, desde a barra, ou da própria margem do rio. Já em relação às "torres" que se estão erguendo a norte e no ponto mais elevado do terreno — que pelo volume mais constituirão uma espessa cortina do que construções pontuais isoladas, como talvez tivesse sido intenção inicial — se não deixarão de ouvir provavelmente justificadas reclamações pelas consequências paisagísticas, senão outras, decorrentes da elevadíssima ocupação atingida (cerca de 140 fogos ao hectare).

7 — Como se sugeriu atrás — e de acordo com a entidade a quem, entretanto, a Câmara Municipal cederia a área do projecto, a E.P.U.L. —, fez-se paralelamente uma opção quanto às "categorias" e "tipos" das casas a fornecer ao mercado da residência da cidade que estão relacionados com o esquema de acessos previstos para as edificações contínuas, em blocos. Referimo-nos à percentagem relativamente elevada de habitações de mais de quatro divisões que pela sua área útil justifi-

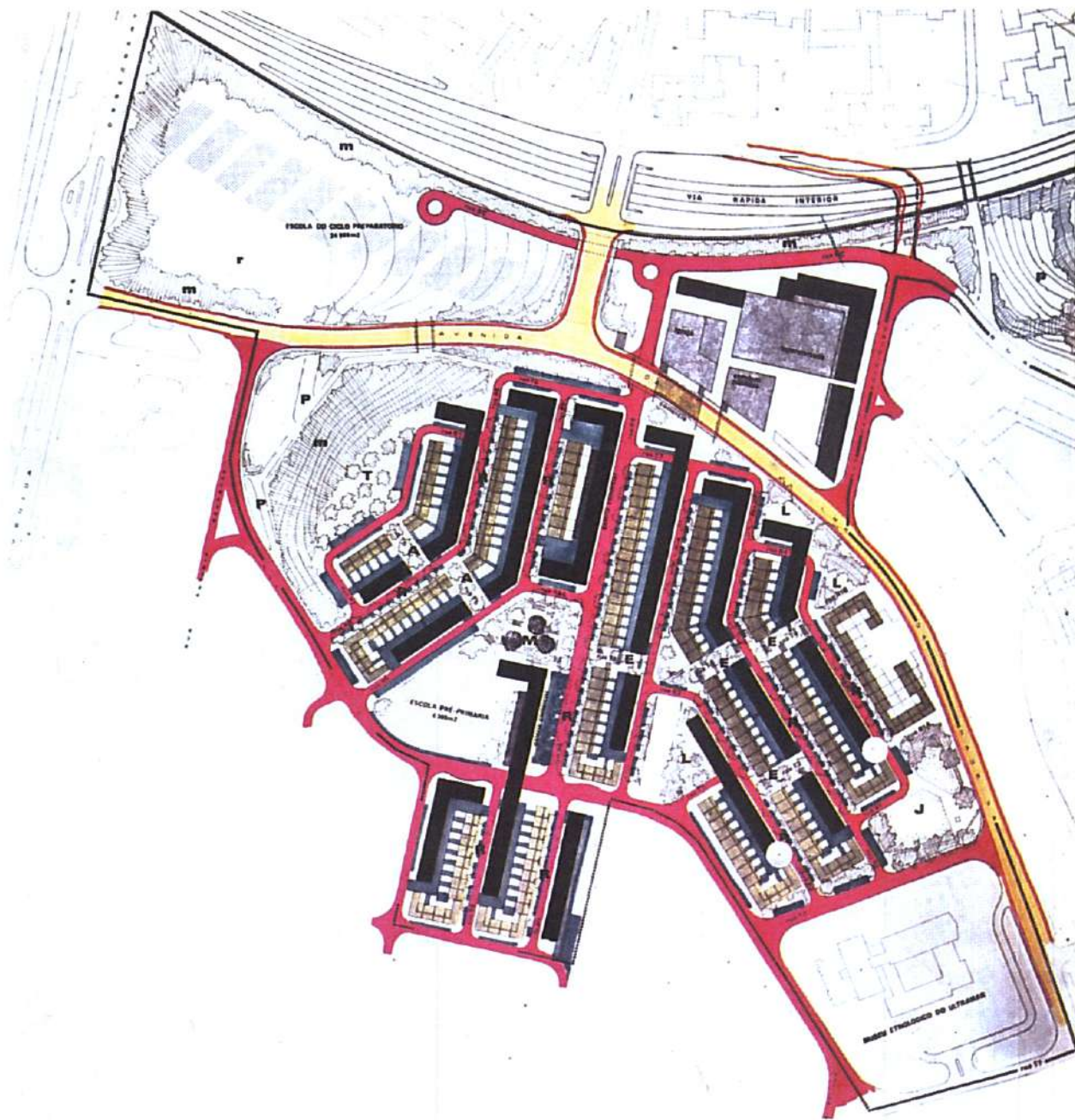
cam a solução do tipo "duplex" mantendo módulos estreitos de fachada. A conjugação dos duplex permite intercalar uma rua sobre-elevada de confortável dimensão galeria com colunas de acesso verticais bastantes distanciadas, sem os inconvenientes de devassamento, do interior das habitações, que se podem verificar quando cada galeria serve habitações ao mesmo nível.

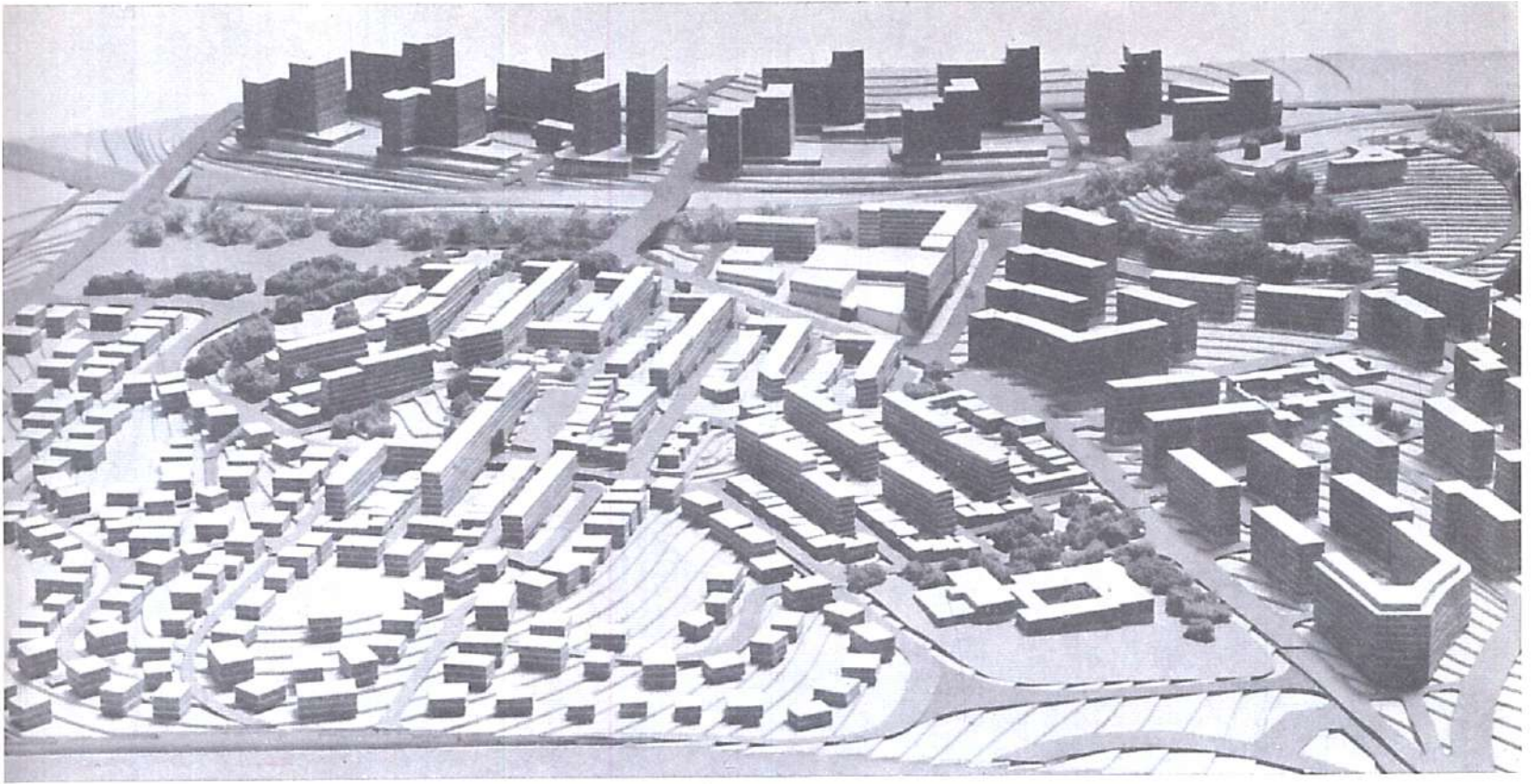
Existem assim moradias de um escalão mais elevado, para uma só família, com 3 pisos e ainda moradias sobrepostas (2 duplex — 4 pisos) para um escalão logo inferior.

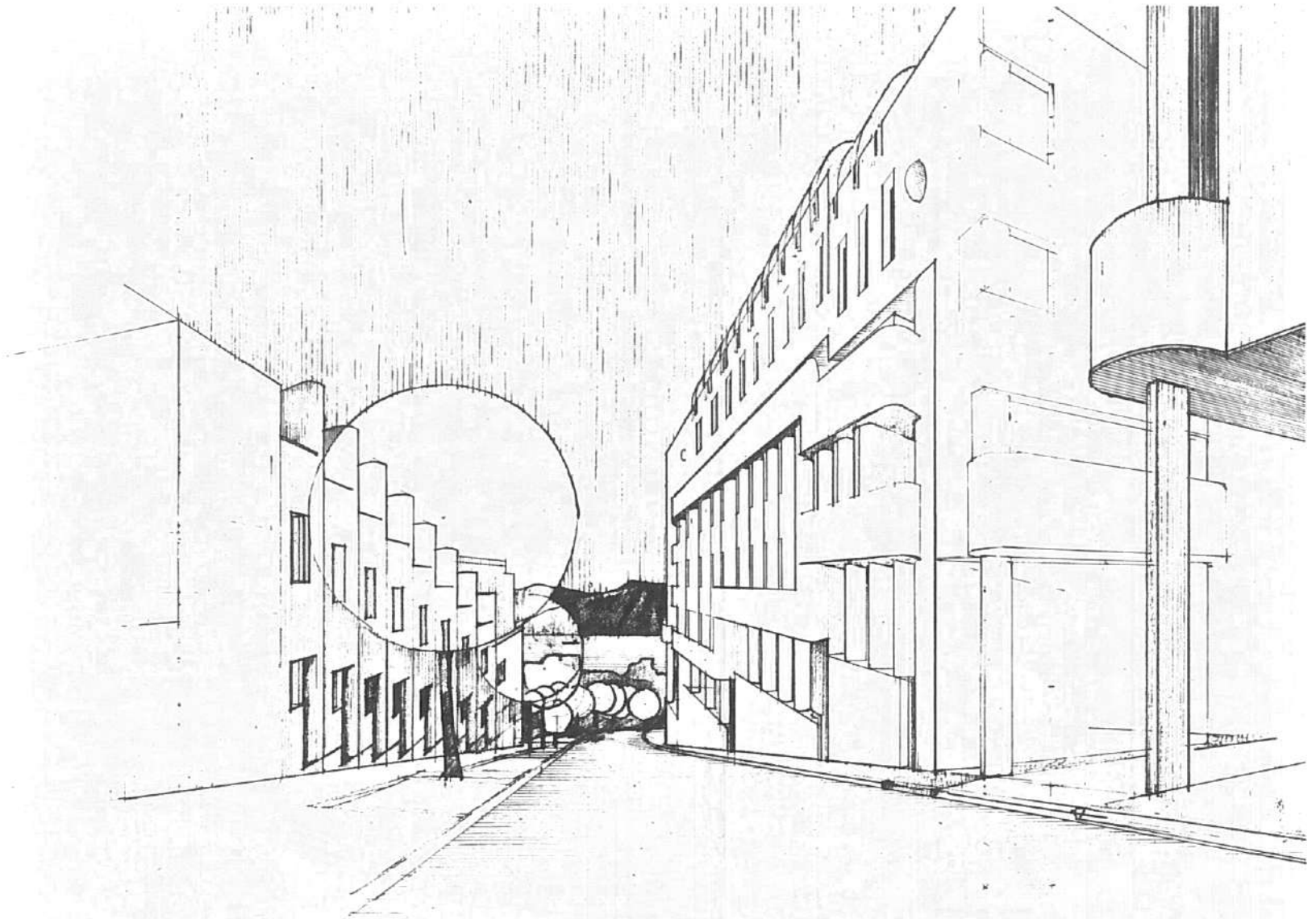
Procurou-se deste modo conseguir tipologias intermédias entre moradias isoladas e os blocos de grande altura, partilhando os inconvenientes e evidentemente sacrificando algumas das vantagens típicas de uma e outra forma habitacional.

(1) — *Veja-se o estudo do prof. L. March traduzido in "Urbanização", contendo ilustrações expressivas.*

(2) — *Veja-se gráfico incluído no estudo do INEC "Habitação Evolutiva na Arquitectura", in "Arquitectura", no. 126*

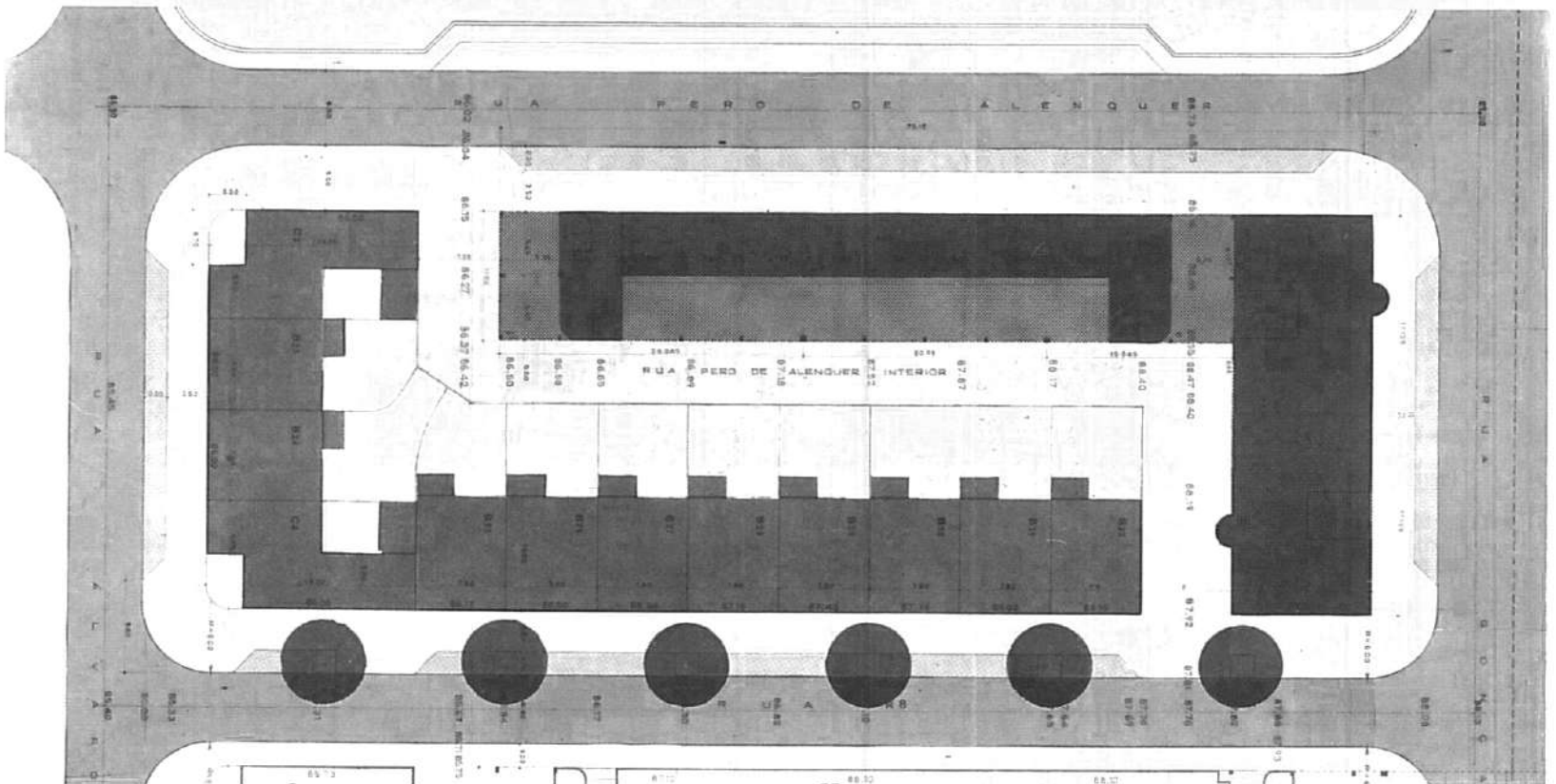


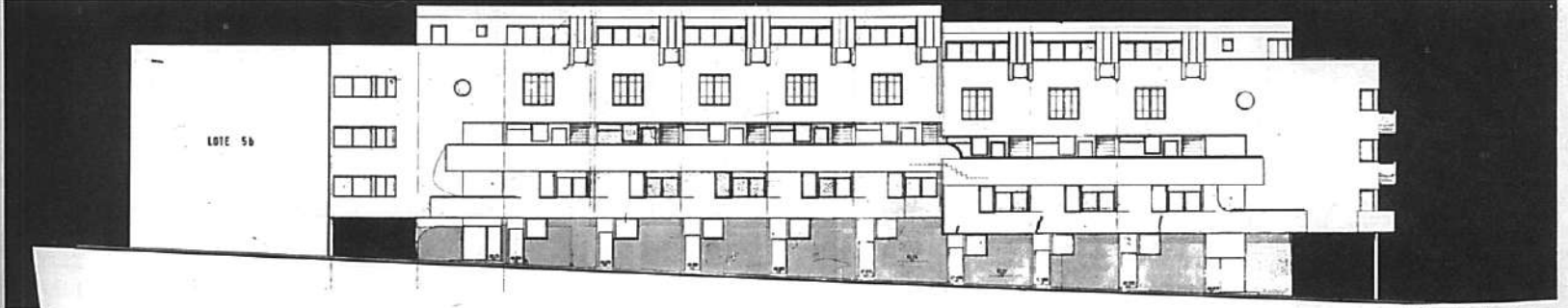
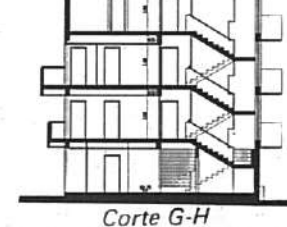
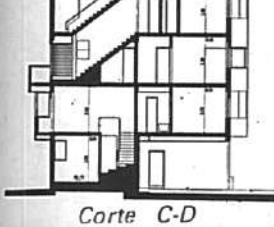
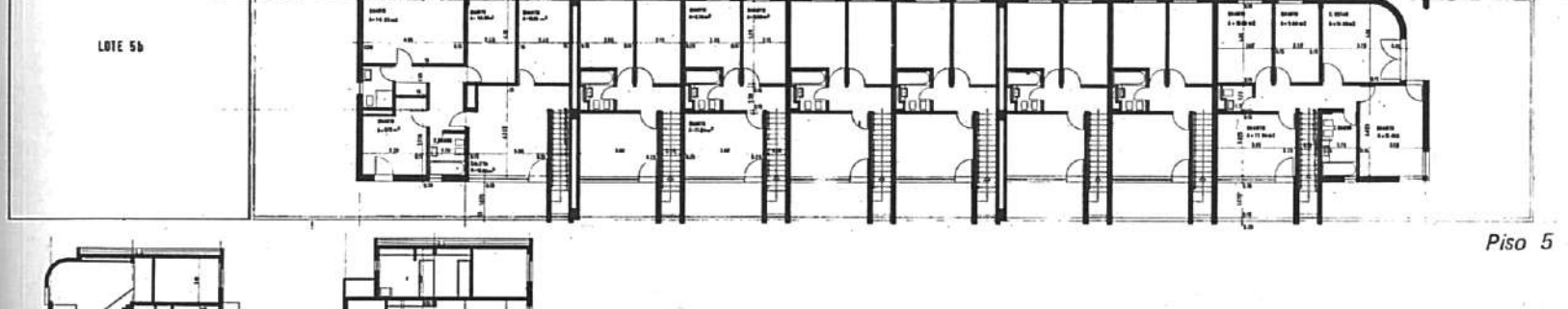
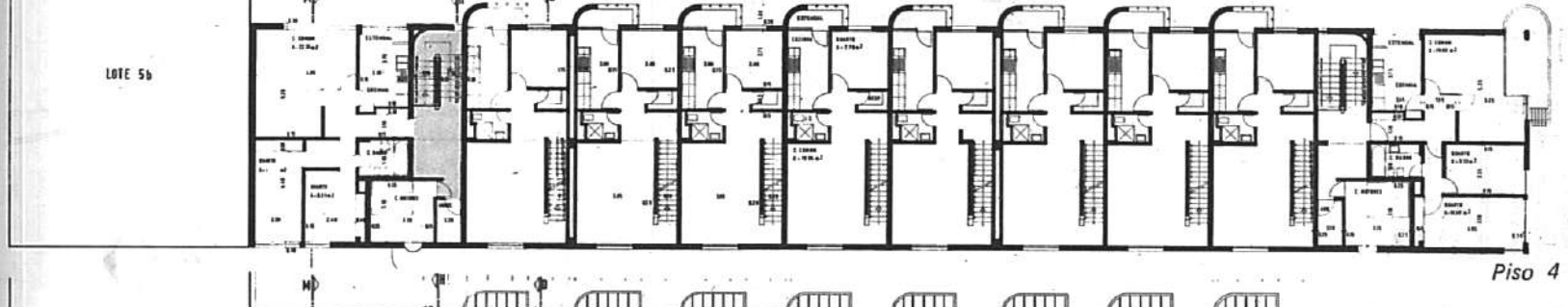
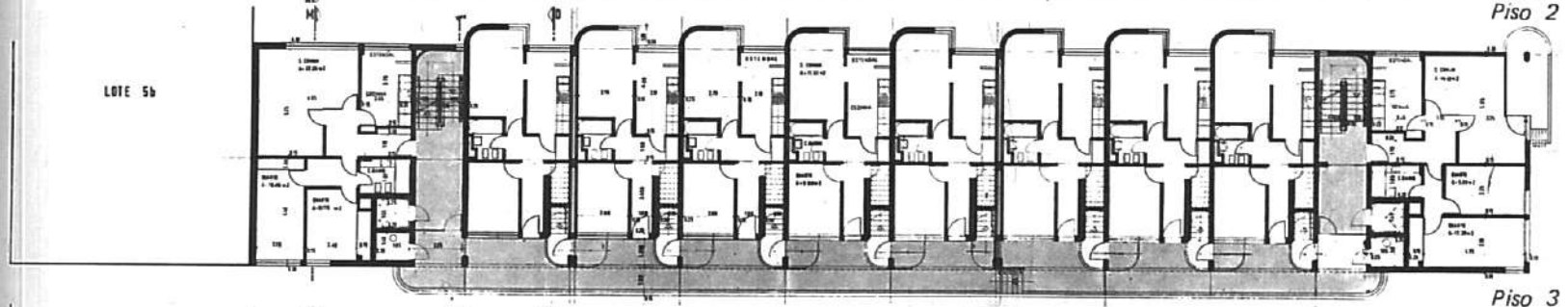
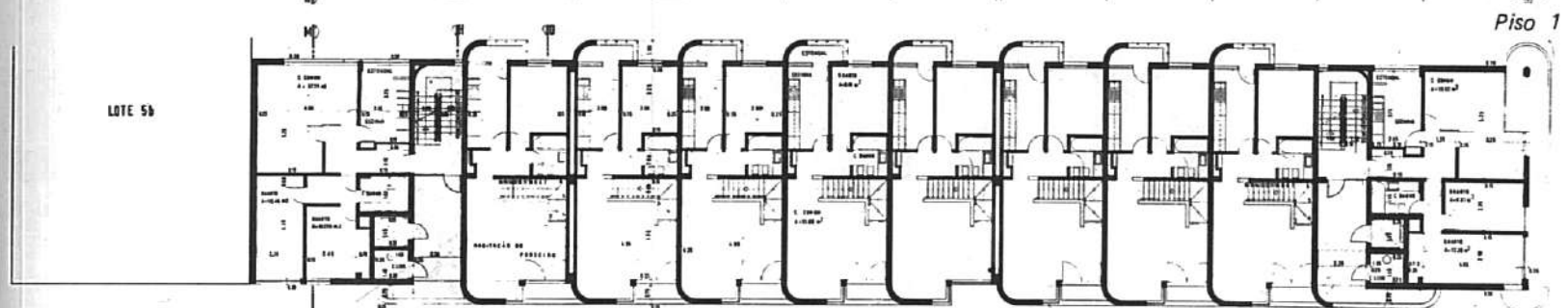
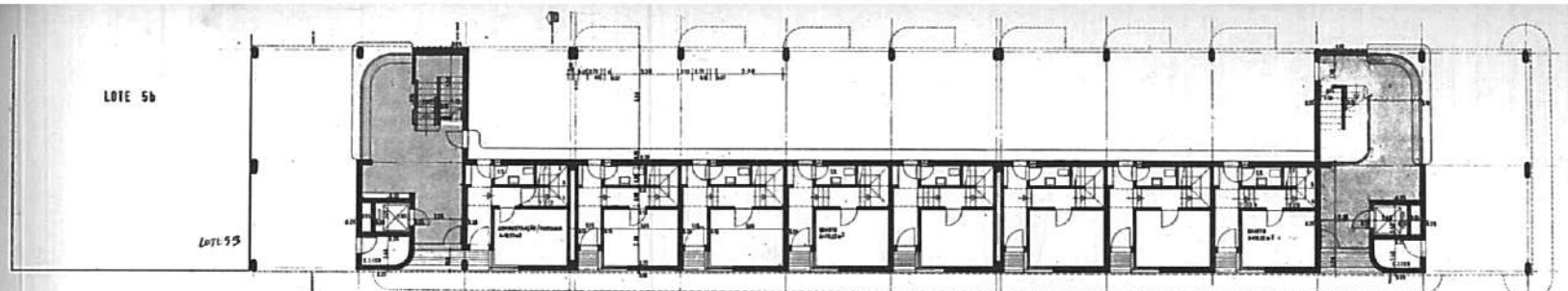


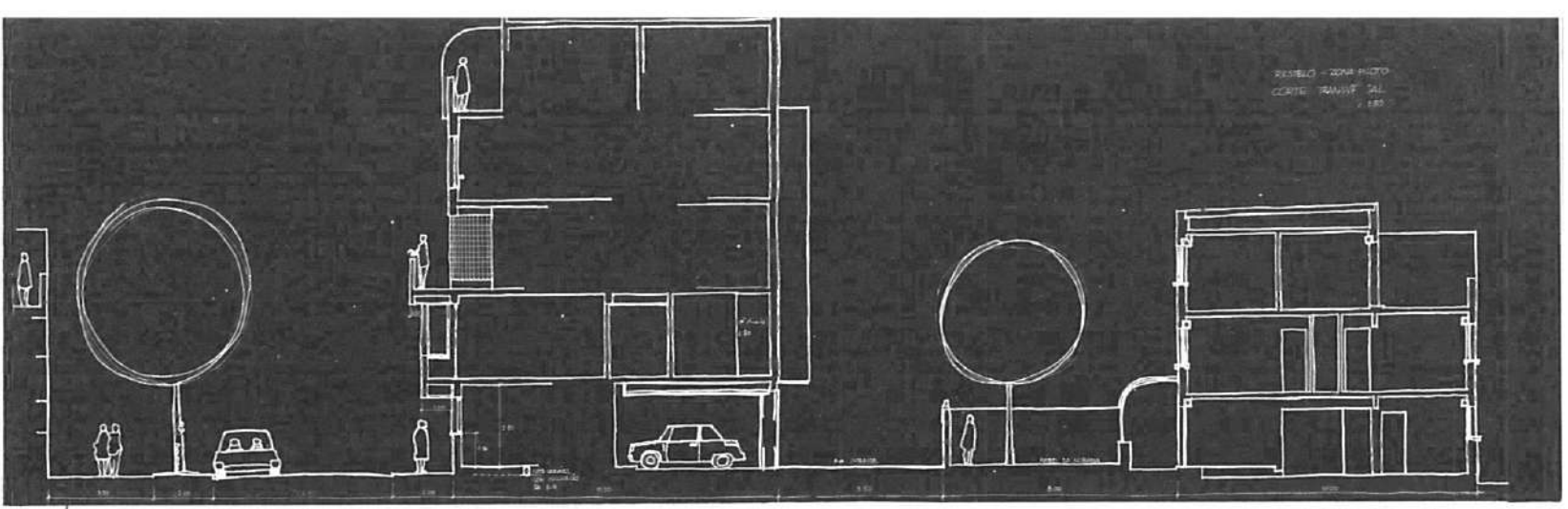


# PROJECTO URBANO E EDIFICAÇÃO

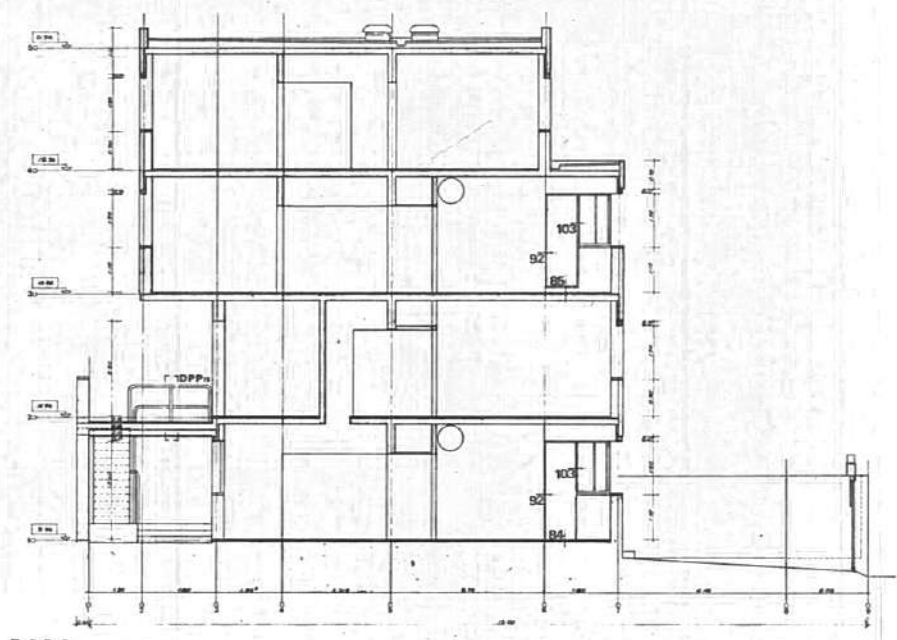
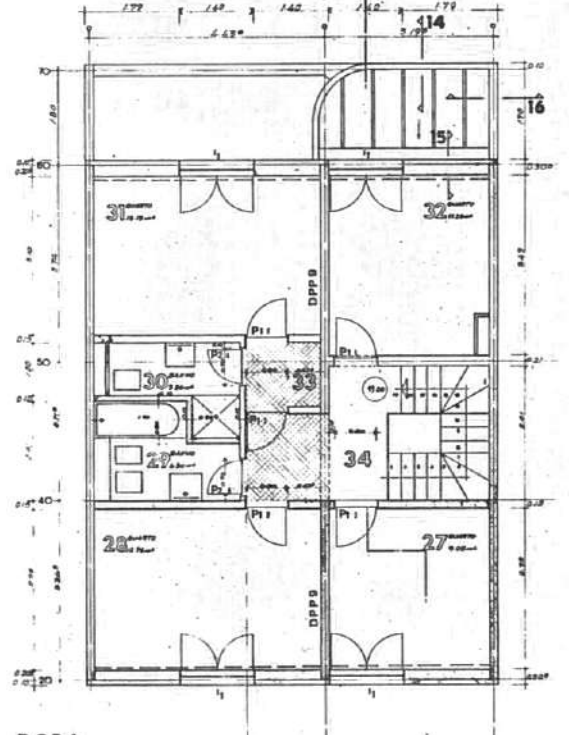
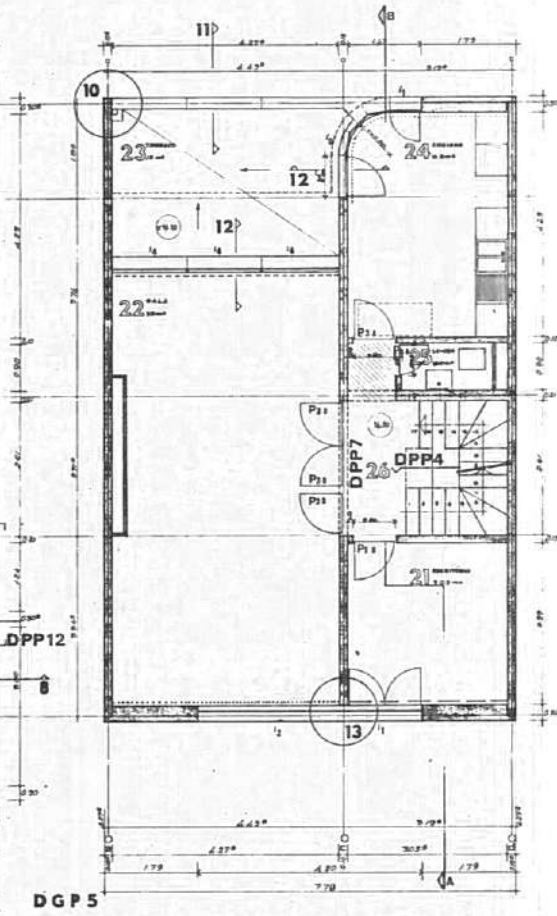
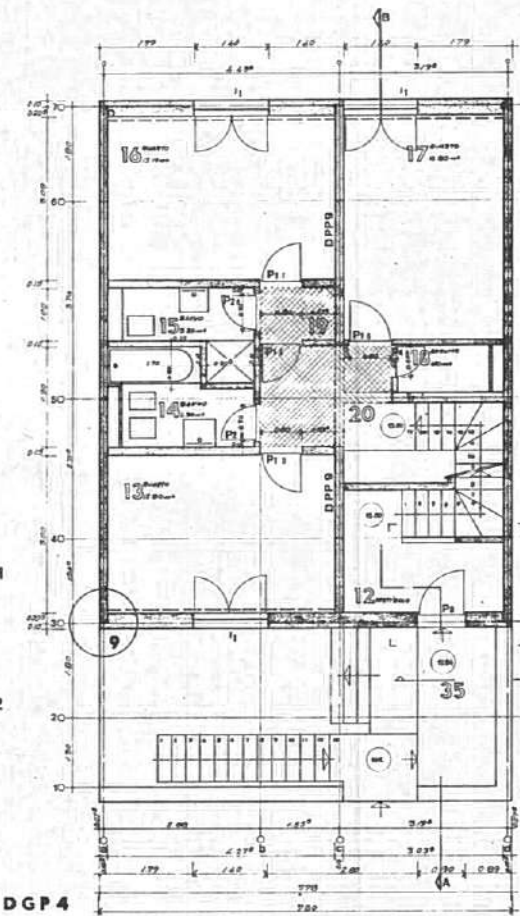
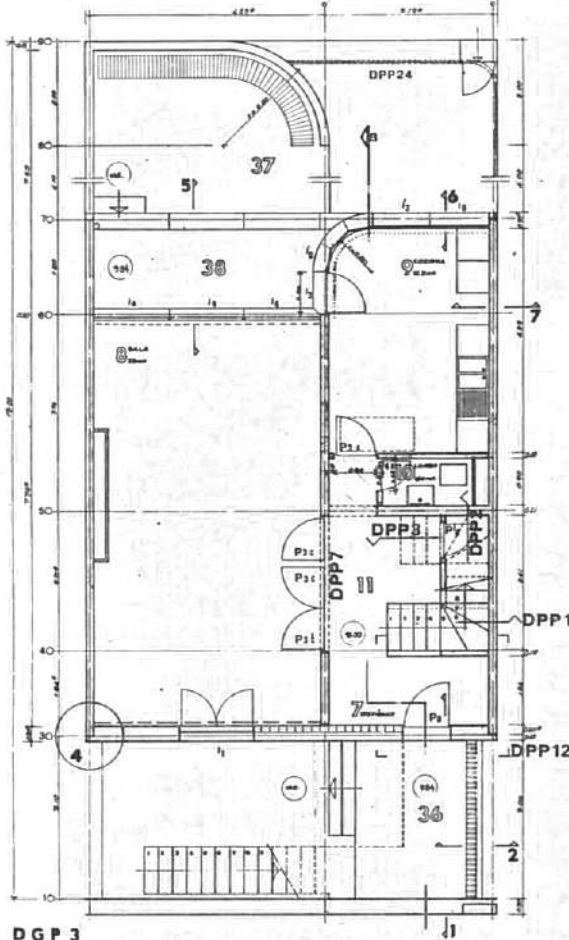
(E.P.U.L. 1973)

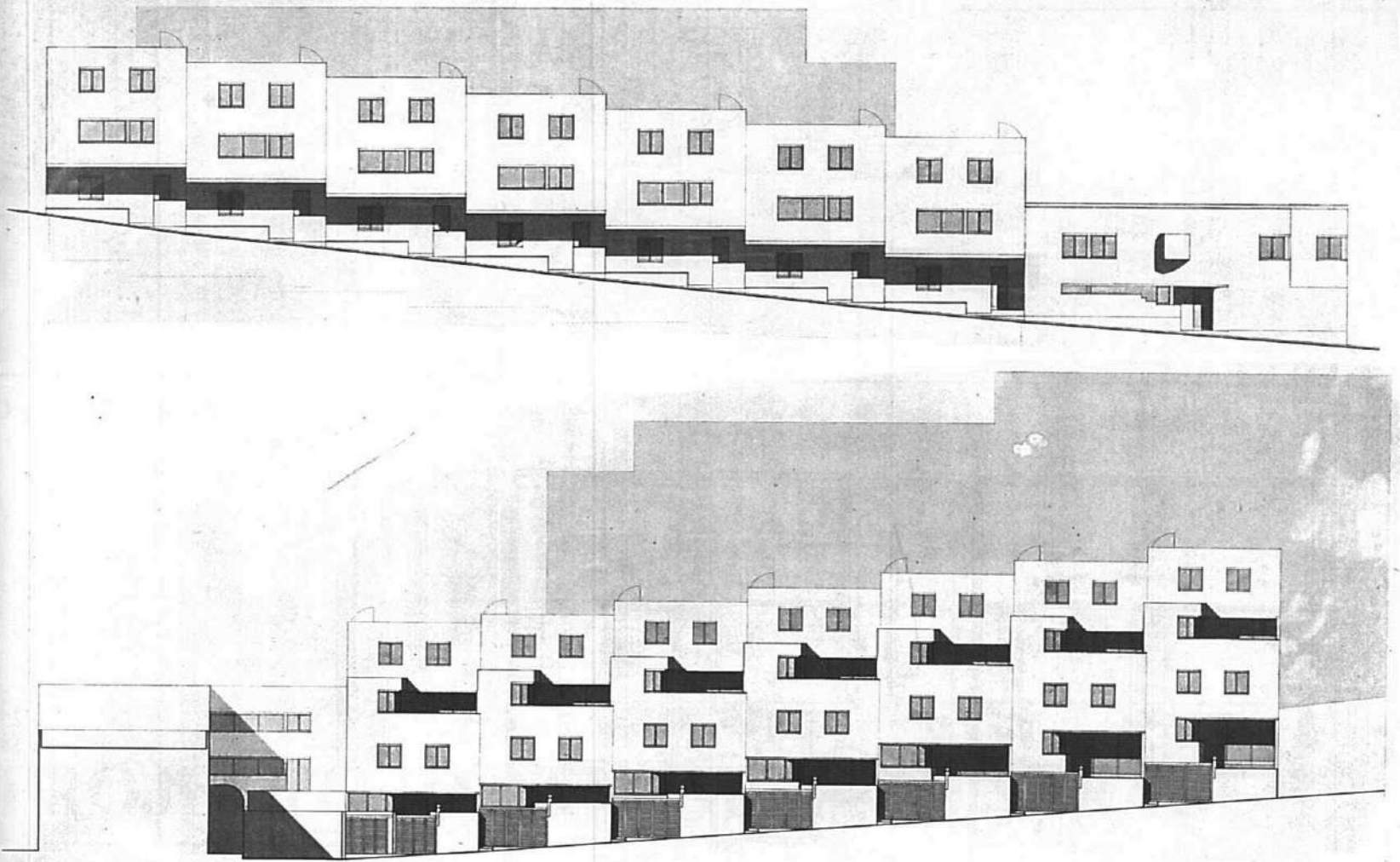




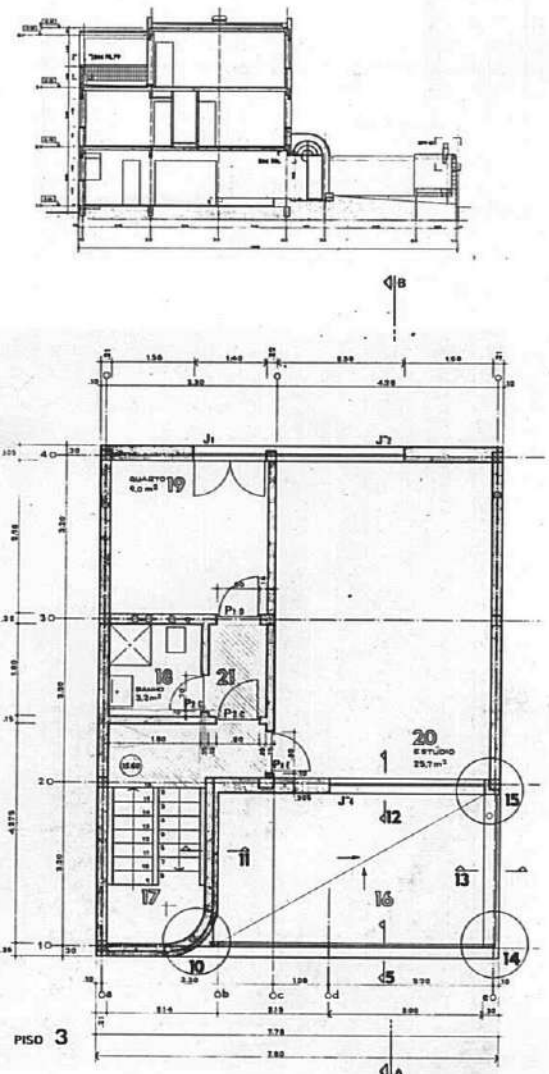
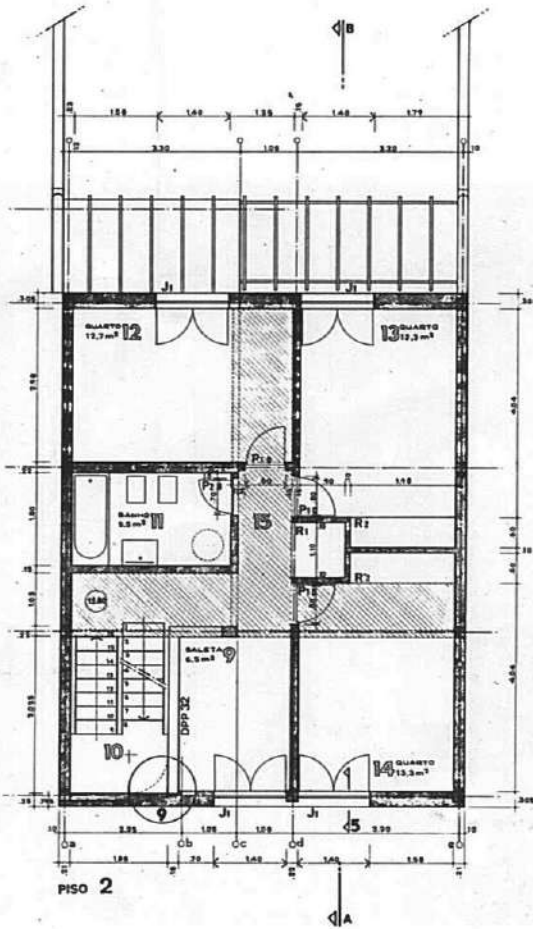
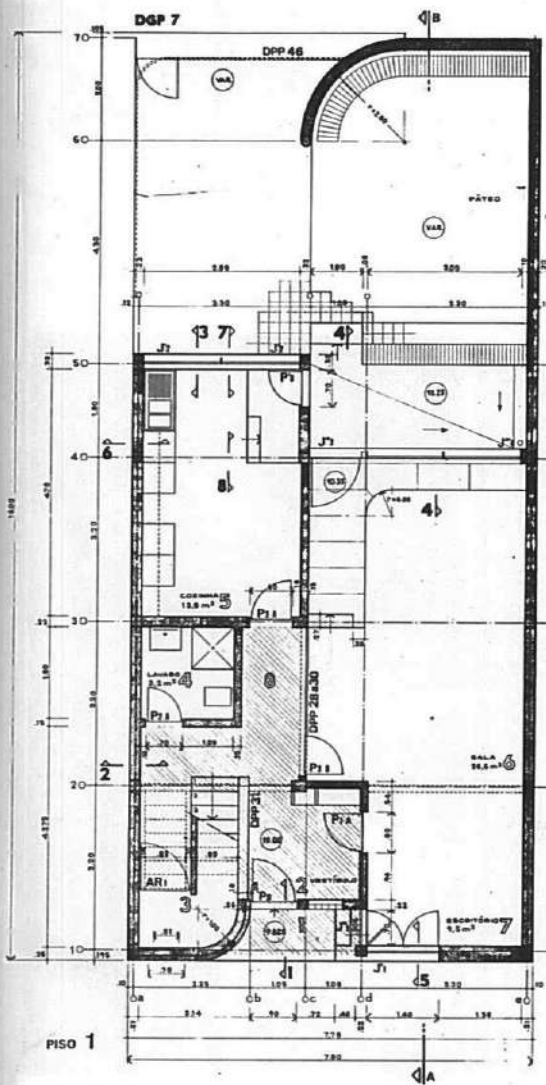


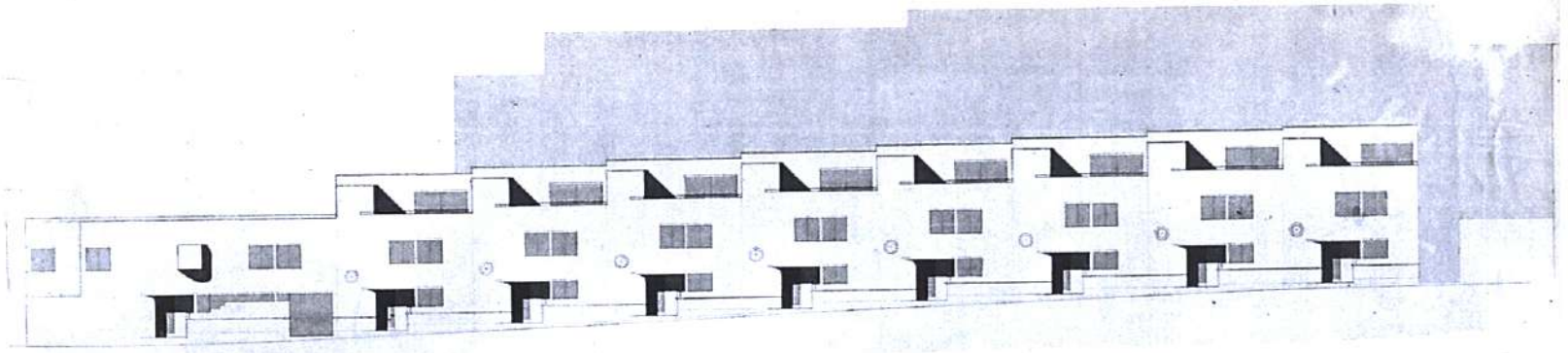
MORADIA tipo A



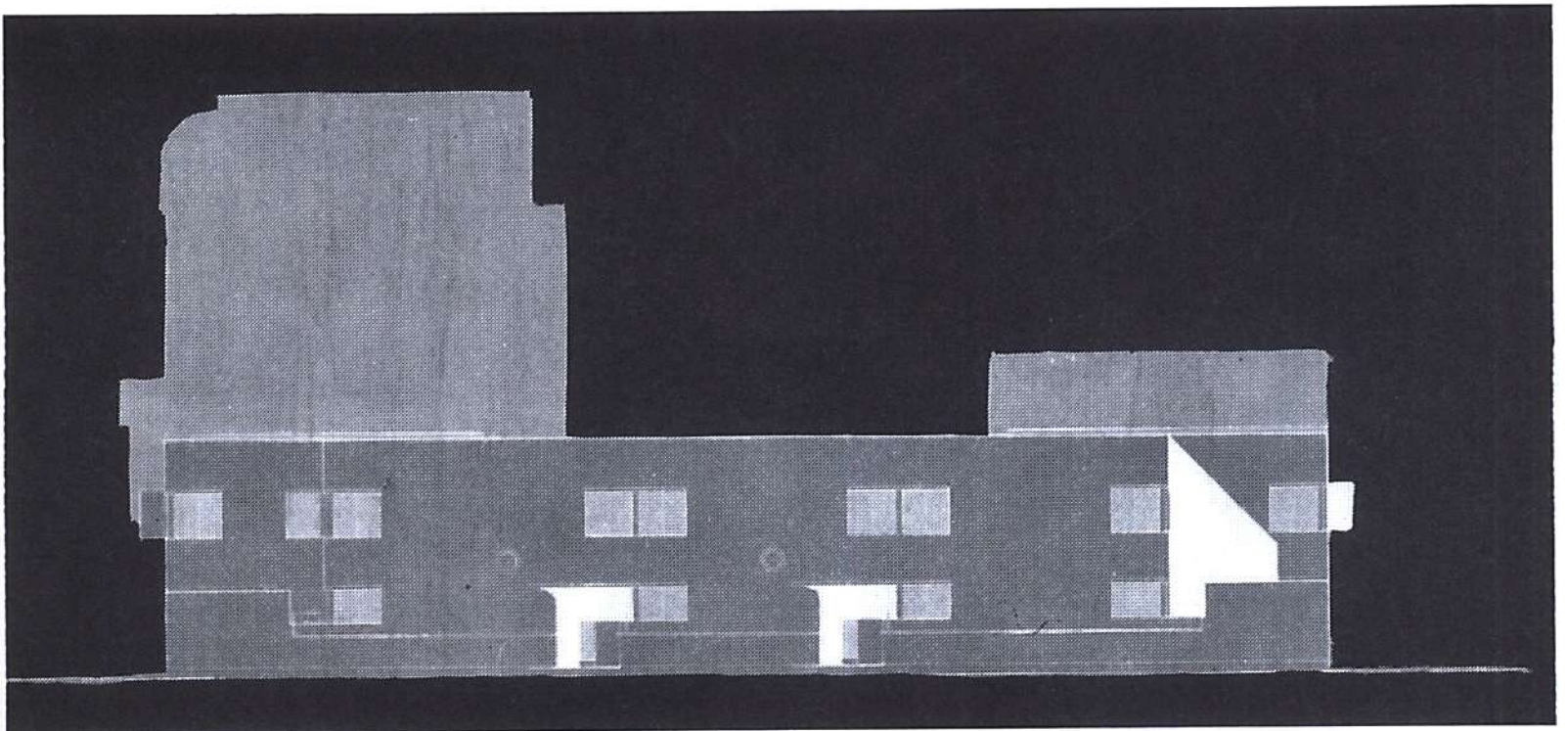
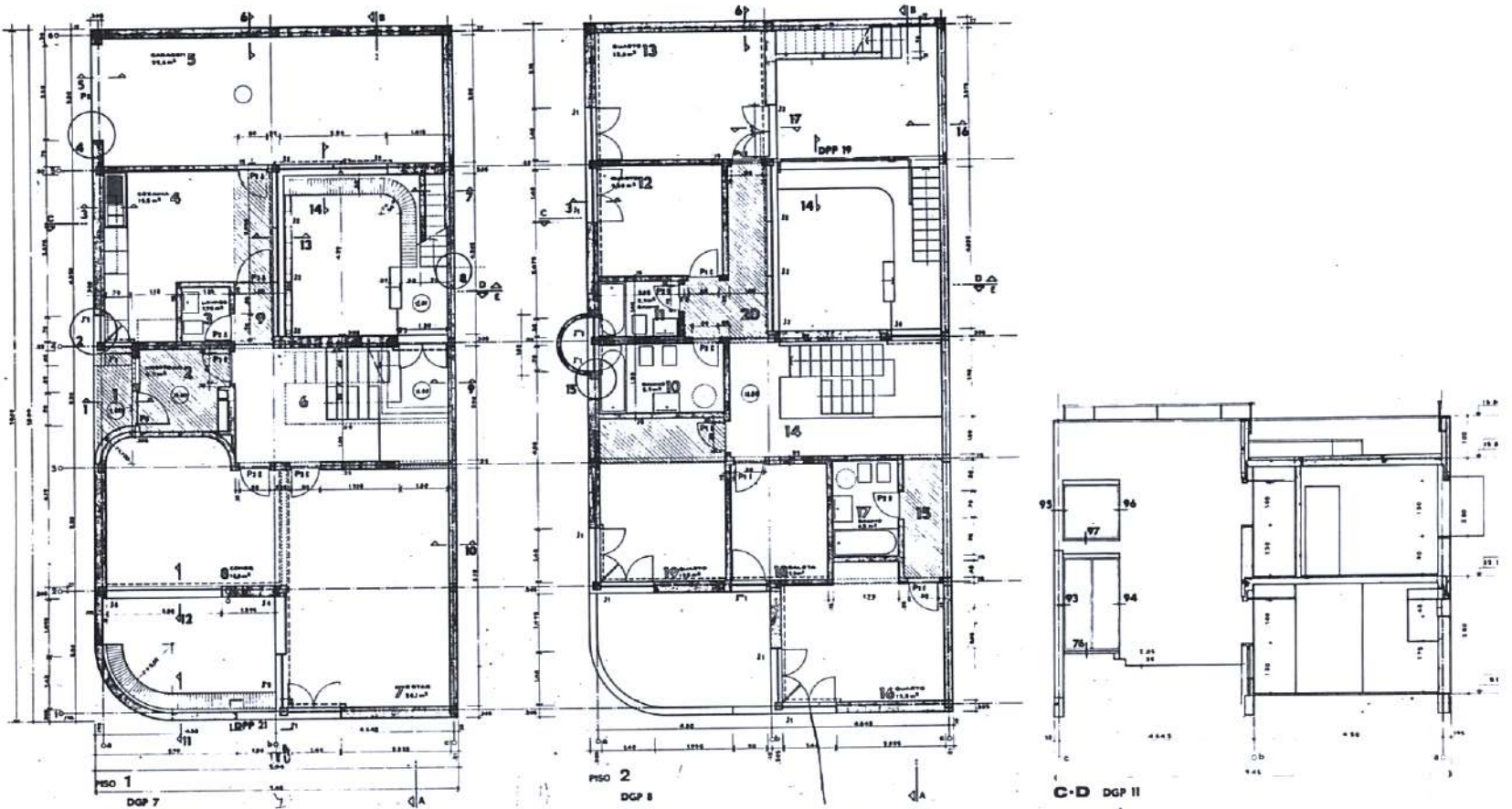


MORADIA tipo B

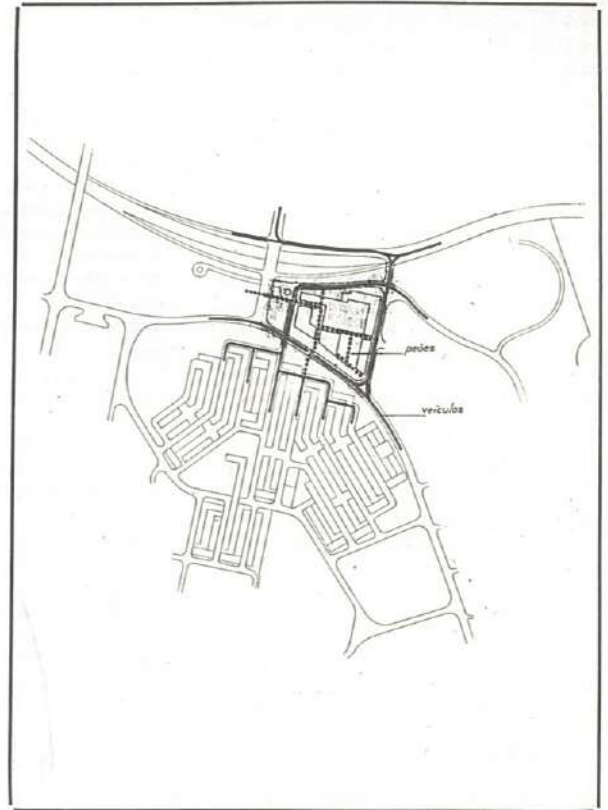
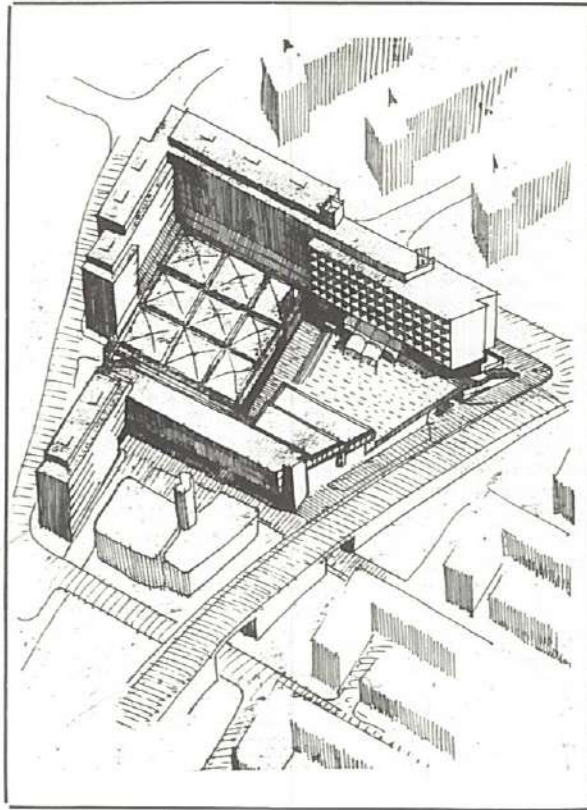




MORADIA tipo C



## "Dossier" RESTELO 1973



# PROJECTO PARA A ÁREA CENTRAL

## Justificação

### I CONDICIONAMENTOS E CRITÉRIOS ADOPTADOS

1. Não existe muita experiência entre nós na criação de uma área central inteiramente nova e funcionalmente diversificada como a que virá a constituir uma parte integrante do sistema urbano do mosaico residencial da encosta do Restelo — algo mais do que a colocação de um supermercado numa área livre. É sabido como é delicada a localização por projecto de actividade económicas que só ocorrem e se mantêm se encontrarem condições de rentabilidade. Novos conjuntos de iniciativa pública esperam anos pela construção dos seus "centros" e entretanto as actividades centrais mais necessárias ou de procura assegurada vão ocupando as infraestruturas mais acessíveis — os pisos térreos de prédios já servidos pelos arruamentos ou, no caso dos super ou hipermercados, algum terreno disponível em boas condições económicas — isto é, que não tenha de ser disputado a uma ocupação residencial em altura. Com efeito, projectar um "centro" não tem o mesmo risco de uma ocupação residencial cujo volume de procura e preços da oferta se conhecem menos mal — e o risco é tanto maior quanto é descontrolada a oferta-em-projecto de áreas comerciais (v.g. na mesma zona do Restelo).

Conhece-se o intenso esforço da geografia urbana em detectar os padrões de distribuição do comércio de retalho e outras funções centrais, as hierarquias que se formam na dimensão e agrupamento das unidades, a sua dependência da acessibilidade e, ainda, as áreas de influência e níveis de rendimentos que estes agrupamentos se disputam (Berry, 1967; Allpass, 1970; Lacks Hmanan, 1965; Eilon, outros 1969; etc). No entanto, os modelos hoje

disponíveis dificilmente podiam aplicar-se a um caso específico de modesta dimensão como o presente, sem conhecer a estrutura da distribuição para os níveis de compra da cidade, assim como do serviço disponível nas áreas que podem vir a competir como o novo polo. A presente localização pode no entanto aproveitar a tendência presumível, mas não inevitável, de redução do comércio de retalho no centro histórico a favor de áreas residenciais ou mistas mais ou menos periféricas, embora não esteja directamente articulada a uma grande via de penetração ou a uma estação de comutação de transporte. Em compensação beneficiará do alto rendimento médio da população residente ou que lhe passa tangencialmente.

O que foi dito para as actividades de retalho vale ainda para a previsão de espaços de escritórios, hotelaria e mesmo salas de espectáculos. Conhece-se como em áreas de grande acessibilidade, ou centrais, a forte expansão de trabalho terciário se traduz na ocupação da tipologia de residência e ainda com pouca frequência em edifícios expressamente construídos para o efeito; por outro lado, apesar da saturação dos hotéis do mesmo Centro, não tiveram aparentemente sucesso ofertas de terrenos para novas construções deste tipo.

2. A ausência de estudos de base nestes domínios não permite portanto fundamentar quantitativamente as dotações agora previstas e assegurar a priori o seu êxito. Mas justificaram a atitude tomada e que se pode resumir em:

a) procurar reduzir o investimento em infra-estrutura e suporte construído, designadamente a que ficasse a cargo da

EPUL, entidade promotora — o que nos interdito a opção por um centro compacto multinível e de impressionante imagem arquitectónica mas de amortização custosa como o são alguns exemplos recentemente construídos em países economicamente mais fortes;

—b) evitar uma solução que impusesse um único promotor de grande dimensão financeira e capaz de assumir os riscos das falhas de potencial das diferentes actividades.

—c) procurar um equilíbrio de rendibilidades não só no conjunto do centro mas também na composição de cada lote, um pouco à imagem do que acontece no processo urbano especulativo da cidade (mistura de funções de centro, escritórios e residências na vertical de cada lote de edificação) e, de um modo geral compensadoras.

—d) aceitar uma realização por unidades independentes das parcelas não comprometendo a realização de outras que tenham condições asseguradas embora não fizesse sentido, num conjunto desta dimensão, uma previsão de "fases". No caso de falhas ao programa, dever-se-à rever ou as condições económicas, ou exigências de forma impostas, a fim de se conseguir completar o conjunto que se considera interdependente do ponto de vista funcional e figurativo.

3. Apesar da falta de apoio em estudos amplos de mercado, procedeu-se a consultas a empresas presumivelmente interessadas, inquirindo conveniências de localização, critérios de dimensionamento que utilizariam para o local e características dos estabelecimentos que lhes poderiam interessar.

Os critérios adoptados neste projecto

seguem praticamente à letra o consenso revelado nas entrevistas feitas — para os casos do supermercado, parking, cinema e unidade hoteleira — não tendo havido informação prévia segura para as áreas de escritórios ou lojas e oficinas, que por essa mesma razão se mantiveram em proporções que se julgaram prudentes.

Em última análise, o êxito dos empreendimentos, em termos de vitalização das actividades, dependerá ainda da variável independente que a EPUL deterá — o valor do terreno equipado a ser posto em hasta pública — e que constituirá um argumento de peso, positivo ou negativo, para a concorrência efectiva de entidades interessadas.

4. Tendo-se embora procurado situações equilibradas por lote, punha-se o problema da inclusão necessária de algumas ocupações menos rendáveis (ou só indirectamente rendáveis pela atracção que representam) como as constituídas pela praça central, que devia ser sobrelevada por razões panorâmicas, por uma área de parking coberto exigida pela alta ocupação do terreno disponível e pelas instalações de serviços de interesse público (CTT, Junta de Freguesia, biblioteca municipal, clube...). A hipótese que se propõe, em consequência, é a da construção pela entidade promotora dessa estrutura, incluindo nela para melhorar a sua rentabilidade, a sala ou salas de cinema — a alugar em toscos — e uma área apreciável de escritórios ou ateliers de profissões liberais que beneficiarão de excelente localização pouco saturada em estacionamento ao longo do dia.

5. Justificada atrás a posição tomada de evitar uma solução monolítica e projectada como uma unidade arquitectónica que muito provavelmente não resistiria na prática às possibilidades de concentrar o capital exigido — e uma vez que à EPUL não interessava o papel de promotor-construtor da totalidade, para alientar ou alugar depois — importa justificar a estratégia que se seguirá na regulamentação dos usos do espaço e da caracterização arquitectónica de cada uma das parcelas, por forma a assegurar um equilíbrio possível entre a unidade do conjunto e a diversidade das exigências dos promotores e, ou, exploradores de cada lote.

De qualquer modo, as exigências de forma restringem-se aos planos faciais dos edifícios, alinhamentos de pisos, encaixes de andares recuados, tratamento cuidado de coberturas visíveis e, finalmente, no pôr em evidência faixas horizontais — entre janelas — e interditar, em princípio, a projecção de varandas.

As condições efectivas de acessibilidade do local podem influenciar a composição do centro assim como a maior ou menor facilidade do seu arranque. Em princípio, o local tem uma boa acessibilidade geral, isto é, quer para a sua área de influência imediata, quer para outras zonas da cidade, dado que é quase directamente servido pela Marginal e pela Av. Descobertas/auto-estrada. Para beneficiar as condições referidas propõe-se a alteração de percursos das carreiras de autocarros. No entanto há que contar com a resistência, inicial, que oferecerá a quase ausência de actividades centrais no local e o facto do mesmo local não ser directamente visto, desde as grandes vias, e ser reduzido o volume de tráfego de passagem na Av. Ilha da Madeira, que serve o novo conjunto. Julga-se que a presente fase promocional da área Restelo, a publicidade que não deixará de fazer-se com a instalação do supermercado que funcionará como

“iman” do Centro e, sobretudo, uma avisada política de promoção e fixação das bases de licitação dos lotes do Centro (a estudar na fase seguinte do Estudo em colaboração com os serviços da EPUL) poderão rodear as previsíveis relutâncias iniciais. Deve considerar-se que o Centro tem uma função de equipamento de interesse urbano — embora com condições de rentabilidade em si mesmo — e que os benefícios financeiros que pode trazer à Entidade promotora serão, pelo menos para alguns dos lotes, sobretudo indirectos, na medida em que melhorará as condições de habitabilidade da zona e, especificamente, do empreendimento residencial da EPUL.

No estudo de viabilidade e programação do lançamento deverá ainda atender-se e procurar uma **antecipação** a eventuais iniciativas, concorrências com o Centro, que possam ser propostas por promotores privados em condições de acessibilidade semelhantes, dada a limitação, de que se

25 000 podendo considerar-se relativamente estratificada quanto a nível socio-económico e idade de radicação no local, mas com dominância das camadas de maior poder aquisitivo.

Esta população, potencialmente utilizadora do Centro, aproxima-se dos standards considerados como mínimos pela Administração britânica para as unidades centrais suburbanas (30 a 40 000 habitantes) sobretudo se atendermos a que se não entra em conta com habitantes das zonas residenciais a leste do Restelo ou do Vale de Algés. Até possuímos dados próprios...

Em síntese, os principais critérios de sucesso ou insucesso de um centro de compras — admitindo que é nesta actividade que há maior incerteza e que ela é indutora de outras — parecem ser os seguintes que se alinham pela ordem proposta pelo comité NEDO constituído na Grã-Bretanha em 1971 para avaliação da distribuição física e exploração das actividades comerciais nos centros urbanos — e que se afectam de um juízo

### CRITÉRIOS DE ÊXITO DE CENTROS DE COMPRAS (Seg. NEDO, 1971)

<b>1. Características da População</b>			
— Seu número na área de influência presumível (30/40 000)	3		
— Seus níveis de rendimentos — poder aquisitivo		2	
— Hábitos de compras anteriores da população, no local ou Centro			1
<b>2. Factor Composição do Centro</b>			
— Variedade de lojas por cada ramo e varied. de ramos (gama)		2	
— Presença de um valor de atracção (Supermercado ou gr. armaz.)		2	
<b>3. Factor Acessibilidade do Centro</b>			
— Disponibilidade de parking (5L/100m <sup>2</sup> venda)		3	
— Eficiência do transporte público (autocarro)		2	1
— Integração em arruamentos existentes de tráfego intenso			1
— Visibilidade do Centro desde as grandes vias inter-urbanas		2	1
— Acessibilidade maior do que outros centros q. competem			1
<b>4. Factores Funcionamento/Arquitectura do Centro</b>			
— Ausência de tráfego motorizado no interior		3	
— Protecção de ventos, chuva, excesso de insolação		3	
— Número não excessivo de desníveis para o público			2
— Facilidade de deambulação de pés no interior		3	
— Qualidade arquitectónica e publicitária dos estabelecimentos			(?)
— Acesso fácil de descarga e serviço			1
— Espaço suficiente para armazenamento		2	
— Possibilidade de reconversão, divisão ou agrupamento		3	
<b>5. Factores Exploração do Centro</b>			
— Possibilidade associação comerciantes p/promoção			(?)
— Regime de arrendamento ou cedência superficial favorável			(?)
— Ambiente e comodidades do público (Sanit <sup>o</sup> guarda crianças			2

deve ter consciência, da procura de locais para certas actividades como o supermercado, cinema ou o hotel cujo desvio para uma zona concorrente pode afectar o equilíbrio inicial de funções que se previu no presente estudo.

O mesmo raciocínio se pode fazer em relação à área de lojas que se está a oferecer nas zonas vizinhas de forma dispersiva e, aparentemente, em dotação excessiva para a capacidade do mercado.

Se é difícil quantificar a área de influência externa potencial do Centro — a qual dependerá do factor diversidade/qualidade do que ofereça corrigido pelo factor acessibilidade — é no entanto possível delimitar a área de influência interna ao bairro, determinada sobretudo pela acessibilidade a pé, por autocarro e, naturalmente pelo transporte individual. A população existente na Zona de ordenamento, que não esgota a área de influência é, presentemente, da ordem dos 15 000 pessoas e proximadamente atingirá as

de valor, muito subjectivo, para o caso do CC Restelo (escala +1 a + 3).

### II DADOS SOBRE A SOLUÇÃO PROPOSTA

Decorrente dos critérios indicados a solução proposta apresenta-se como um arranjo dos “lotes” de construção na área disponível de cerca de 2,5 Ha (mantendo-se a reserva para a projectada via dos túneis e sua ligação à Av. Ilha da Madeira) e tendo em atenção a volumetria da construção existente e projectada a nascente e sul da área central. As relações de espaço determinadas são obtidas pelo encaixe de superfícies horizontais a diferentes alturas e volumes relativamente altos — desenvolvidos em continuidade segundo duas direcções ortogonais.

Estes volumes cumprem uma função de “arrumação visual” e defesa de ventos do quadrante mais exposto enquadrando

uma praça — esplanada com cafés, restaurante e cinema e uma rua de peões, transversal, que constitui um passeio ao longo de estabecimentos comerciais e acessos ao supermercado. Esta rua articula a R. Mem Rodrigues (ligação próxima ao Restelo-Norte) à Rua Gonçalves Nunes (ligação próxima, de peões, ao Restelo-Sul) e neste entroncamento situar-se-à o “adro” da Igreja paroquial prevista.

O estudo é apresentado, nesta fase, por forma voluntariamente simplificada — com a informação estritamente necessária sobre o conjunto (PG) e por fichas de lote (f1) para a avaliação económica do empreendimento e a orientação da prospecção da procura por parte da Entidade promotora.

### Áreas úteis por funções e lotes

Lote	Funções destinadas	Total
	parque coberto	11 450 (+ 3.000)
	comércio lojas	600
	comércio oficinas	1 620
	comércio S. mercado	
	armazém	2 500
	restaurantes	
	cafés	2 000
	foyer, hall	
	hoteleria	6 120
	espectáculos	600
	escritórios	
	S. os públicos	900
	escritórios	
	consultórios	6 570
	ateliers, etc.	
	residência	
	andares simples	6 400
	idem	
	duplex	2 640
	espaços públicos	
	construídos	2 500
	Total área Liq.	
	Bruta	43 900

### III BIBLIOGRAFIA UTILIZADA

- NATIONAL ECONOMIC DEVELOPMENT OFFICE  
THE FUTURE PATTERN OF SHOPPING (1971)  
London, HMSO
- URBAN MODELS IN SHOPPING STUDIES (1970)  
London, HMSO
- ALLPASS, outros (1965)  
BY CENTER MENNESKE  
Institut for Center — planlaegning, Danmark
- BERRY, B. (1967)  
MARKET CENTERS AND RETAIL DISTRIBUTION  
Prentice — Hall, N.J.
- GASPAR, J. (1971)  
EVOLUÇÃO DAS FUNÇÕES TERCIÁRIAS EM LISBOA  
Estudos de geografia — Centro de Estudos Geográficos I.A.C.  
Lisboa
- Dos autores:  
CML — Centro de Compras na área do Restelo — Informação preliminar  
Agosto, 1970, in “Arquitectura”, no. 126
- BOURNE, ed. (1972)  
THE INTERNAL STRUCTURE OF CITIES  
Oxford U.P.

# "Dossier" RESTELO 1973

1 — Publicou a "República", na sua edição de sexta-feira 9 de Novembro, uma reportagem, não assinada, sobre a zona do Restelo, ilustrando os contrastes da sua ocupação actual e condenando desde já, por falta de visão (sic), as obras de urbanização que recentemente ali foram iniciadas.

A reportagem não identifica entidades ou técnicos responsáveis pelas diferentes partes contrastantes, metendo no mesmo saco — de inépcia ou cupidez — coisas que resultam de decisões tomadas em diferentes ocasiões e seguindo diferentes, senão opostas, políticas.

Precisamente a última etapa da urbanização da encosta do Restelo — a que fica delimitada pela Av. da Ilha da Madeira e a R. Gonçalo V. Cabral e à qual se refere uma das fotografias publicadas — cumpre um Plano executado para a Câmara Municipal de Lisboa em 1971 por um grupo de técnicos de que fiz e faço parte e em nome do qual solicito a V. a oportunidade de trazer a público algumas das razões de uma proposta pela qual, segundo o autor da vossa reportagem, "sem visão e, certamente para remendar mais tarde, são abertas ruazinhas no valioso solo do Restelo".

Os principais autores do plano em questão são os arquitectos N. Teotónio Pereira, N. Portas, J. Paciência e G. Ribeiro Teles, e é justo referir que, devido às suas características, nem todos os técnicos responsáveis da Câmara Municipal lhe deram então incondicional adesão — o que indica que a aprovação final recebida não foi de modo algum uma decisão de rotina.

De facto, este plano não tem, nem quis ter, todas as características do que podemos hoje designar por um "urbanismo moderno convencional", mas tal não é suficiente para autorizar ao repórter uma crítica sumária, baseada apenas nos arruamentos e que corre o risco de mais uma vez levar o público a identificar, perigosamente, "progressismo" e "vias largas" ou, o que é o mesmo, "visão do futuro" e "prioridade à circulação automóvel".

Mas não é tanto deste equívoco que aqui nos queixamos: nela incorrem também alguns técnicos e, por isso, não deixarei de ter interesse geral as considerações que a seguir faremos. Legítima, sim, será a nossa queixa quanto à facilidade com que o repórter julga a parte que se vê, sem procurar conhecer o todo que lhe dá sentido: i. é, a forma urbana projectada, incluindo os tipos e dispo-

sição dos edifícios dos espaços livres, do estacionamento, etc..

Não pretendemos juízos menos críticos, pretendemos, isso sim, que sejam mais esclarecidos ou, tão somente, informados.

2 — Podemos afirmar que o nosso plano não tem, conscientemente, as características já convencionais de um "urbanismo moderno", se entendermos por tal a imagem que resulta da disposição "livre" (ou arbitrária?) de blocos de diferentes feitios, mas predominantemente em altura, deixando entre si relvados informais mais ou menos arborizados e aparcamentos concentrados servidos pelos chamados impasses. Neste esquema é suposto que as vias sejam generosamente dimensionadas para serem rápidas e que os peões as não atravessem, senão excepcionalmente, nas suas deslocações internas no bairro. Era o que deveria suceder, de acordo com as intenções dos autores, por exemplo, nos Olivais Norte e Sul, na futura Chelas e na própria zona das "torres" do Restelo, independentemente das diferenças evidentes, entre estes casos.

Ora acontece que não só os signatários, como muitos outros críticos e técnicos, no País e no estrangeiro, vêm pondo em dúvida a bondade dessas receitas trivializadas nos últimos 20 anos: porque se constata que os verdes entre edifícios altos não ficam tão verdes, quer porque são invadidos pelos carros, quer porque as verbas camarárias não comportam a sua verificação; porque se verifica que nesse urbanismo, sem passeios protegidos, os peões correm o risco de atravessar as vias rápidas onde lhes dá jeito, a menos que estas se transformem em trincheiras engradadas; porque se redescobriu entretanto que apartamentos em torres ou grandes blocos não eram a única forma de habitar na cidade e que era possível, e legítimo, agrupar moradias com pátios ou terraços obtendo assim também densidades elevadas; e por último, mas não menos importante, porque se presume que a ausência de animação, de encontros, de vida de relação fora de casa tenha que ver, além de todas as causas socio-económicas conhecidas, também com essa nova forma, rala e dispersa, de dispor os edifícios, quebrando um sentido de continuidade do espaço que caracteriza toda a tradição urbana até ao início deste século.

3 — Mas será preferível adiantar os critérios que a nossa equipa propôs para o Restelo e que explicam, pensamos nós, porquê não quisemos ter visão no traçado das ruazinhas que podem já ser vistas sobre o terreno.

Assim, na área que nos coube projectar, entalada entre as "torres", os prédios acima do Ministério do Ultramar e as moradias "ricas" do Restelo, fizeram-se opções — por respeito pelo que resta de um sítio (os Jerónimos, o Monsanto) e por formas de viver que não têm sido contempladas nas novas urbanizações mais centrais: baixaram-se quanto possível os edifícios — de forma que um terço do milhar de habitações previsto fosse constituído por séries de "moradias com pátios" —; dispuseram-se as casas em fiadas ao longo de verdadeiras "ruas" dotadas de passeio lateral arborizado — ruas essas que se orientam ao Rio seguindo a mesma lógica de aproveitamento da vertente dos traçados pombalinos —. Consequentemente, estas ruas são traçadas por forma a não encorajarem a condução veloz dentro do bairro constituindo um sistema um sistema de paralelas em que se tem alternadamente uma rua principal e uma rua interior de serviço que alimenta o parking privativo da maioria dos moradores, reservado sob o próprio edifício

ou dentro dos pátios das moradias.

Entende-se agora a estranheza do vosso repórter perante os estacionamentos "acanhados" ao longo das ruas — é que esse estacionamento é apenas complementar do que ficará assegurado no interior dos "quarteirões". E foi também este mesmo critério, que nos levou a estreitar as "ruelas" que servem directamente as habitações, aquele que serviu para propôr aos serviços camarários o alargamento de outras ruas já existentes, como aliás refere o articulista.

"Realistas" quanto ao automóvel, cremos tê-lo sido; "progressivos", preferimos sê-lo, na medida do possível, quanto a outros aspectos do ambiente e da vida social.

4 — Naturalmente que a escolha que fizemos de não ultrapassar normalmente os seis pisos — com grande percentagem de casas em duplex com terraços nos pisos superiores e pátios no nível térreo — tem também um "preço" de que o vosso repórter se não podia ainda aperceber e que certamente o alarmaria: referimo-nos a uma aparente redução das áreas livres com o aspecto convencional dos relvados entre prédios — os quais serão substituídos por um sistema com carácter mais urbano (ou mediterrânico...) de que destaque: o mantermos árvores ao longo dos passeios, a criação de umas "travessas" largas e sem tráfego para recreio próximo dos moradores; a localização de um jardim público — miradouro no ponto mais elevado e, finalmente, em resultado da "economia" realizada no verde entre os edifícios, duas áreas efectivamente de "parque", contendo uma delas o previsto infantário e pré-primária.

5 — Chama ainda o vosso artigo a atenção para as indiscutíveis carências de equipamento de toda a ordem desta área dentro em breve muito populosa.

Tanto quanto o podemos prever, na sequência da nossa actividade profissional contratada pela C.L.M. e, posteriormente, pela EPUL, competirá a esta zona equipar o conjunto do Restelo e, para tal, o triângulo de terreno entre a Av. Ilha da Madeira, R. Mem Rodrigues e as torres ora em construção, destina-se a realizar um centro urbano incluindo áreas de compras, hotel, um ou dois estúdios, igreja, clube e biblioteca e, também, importantes áreas de escritórios e armazéns ou artesanatos (para atrair uma população activa ao bairro durante o período do dia), além do bloco liceal que se prevê na continuidade deste centro.

Assim este polo de serviços se possa concretizar a tempo e dar largas aos espaços e actividades "gratuitas" — ou seja, aquelas "que não pagam o chão que pisam".

Provavelmente não se justificava uma tão extensa explicação se estivéssemos preocupados apenas com a defesa do "nosso projecto" — mas a verdade é que a atenção com que os jornais mais preocupados com os problemas locais seguem as iniciativas urbanísticas merecia da nossa parte uma explicação que permitisse aos vossos leitores compreender as opções tomadas e comparar os seus resultados com outras contemporâneas.

Agradecendo a oportunidade que nos concede de prestar estes esclarecimentos, apresento a V. Exa. sr. Director os nossos melhores cumprimentos.

15.11.73

Nuno Portas, arquitecto

RESPOSTA À  
REPORTAGEM CRÍTICA  
EM JORNAL DIÁRIO

# POSFÁCIO

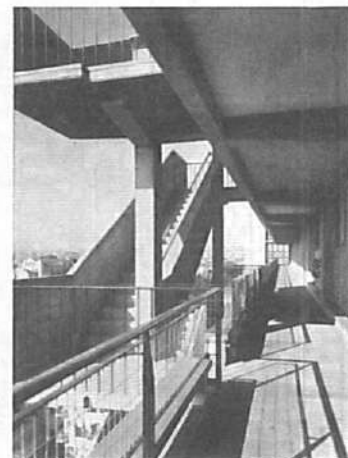
## POR OCASIÃO DA PUBLICAÇÃO

### EM REVISTA DO PROJECTO

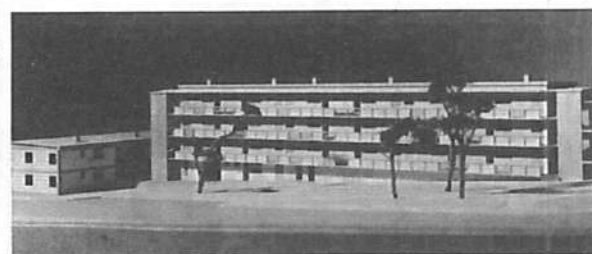
### PARA O RESTELO



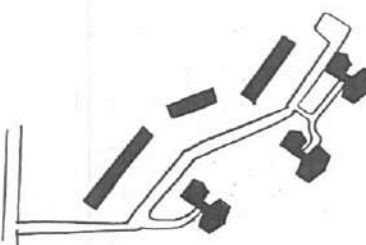
*Caixa de Previdência do pessoal da Soda-Póvoa*



*Companhia de Seguros Fidelidade — Praça das Águas Livres, em colaboração com B. CABRAL — 1953/56*



*Associação dos Inquilinos Lisbonenses, em colaboração com B. CABRAL — 1956*



*Federação C.P. — Vila do Conde — 1957*

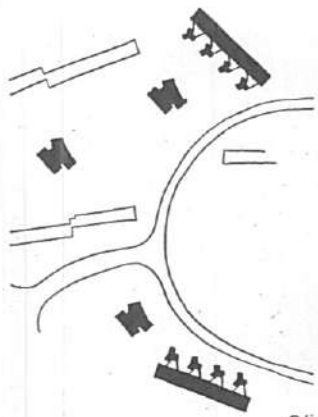
Julgo que através deste trabalho demos um passo importante no sentido de conjugar e integrar coisas que desde o Movimento Moderno fomos ensinados a separar. Sempre ouvimos dizer: "Uma coisa é tráfego e outra a disposição dos edifícios — cada uma tem a sua lógica; uma coisa é o tráfego de veículos e outra os caminhos de peões... uma coisa são torres, outra coisa são bandas e outras moradias... uma coisa é a célula habitacional, outra os equipamentos de bairro, outra o Centro... uma coisa é a alta densidade, outra a baixa densidade... uma coisa é a zona social da casa, outra a zona íntima..." — Como uma coisa é o centro e outra o subúrbio, uma coisa é a cidade, outra é o campo... E assim sucessivamente.

Com todos estes raciocínios fomos criando um modelo de "arte urbana", identificado por nós como o "funcional" e este com o moderno, que cada vez mais foi separando a nossa lógica da do senso urbano comum da grande maioria dos habitantes, pelo menos do senso comum que hoje se pode revelar no uso quotidiano da cidade e nas adaptações ou restrições a que esta continuamente

obriga.

E naturalmente que todo um sistema formal que deu carácter nos anos 20 à periferia de Frankfurt ou ainda a sua variante dos anos 50 das cidades satélites nórdicas e que mesmo em Portugal (Ramalde, Olivais) cumpriram uma função de antítese ao tradicionalismo dos traçados dos De Groer, Montez, Aguiar e outros, não poderia continuar sem se submeter a uma severa avaliação crítica das experiências feitas. E inclusivamente porque, ao contrário do que poderíamos pensar, os que identificaram para todo o sempre aquela racionalidade com progressismo, foi o mercado corrente das "urbanizações" que se apropriou rapidamente de alguns desses laivos de modernidade para os transformar em marcas de prestígio.

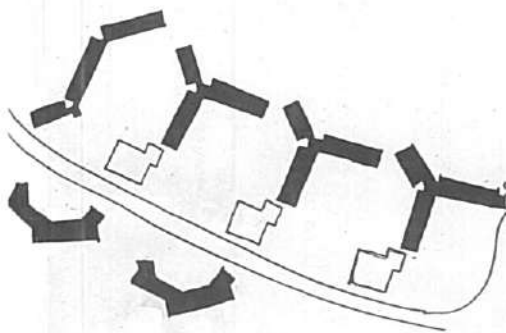
Daf o impacte que já em 65 teria para alguns de nós o polémico livro de Jan Jacobs, ou o artigo de Alexander (que mostrou como a teoria se podia juntar ao bom senso!) ou aquela expressão de Candilis que tanto me fez pensar: "Porque é que havemos de evidenciar muito mais o que separa ou diferencia as coisas do que aquilo que as junta ou



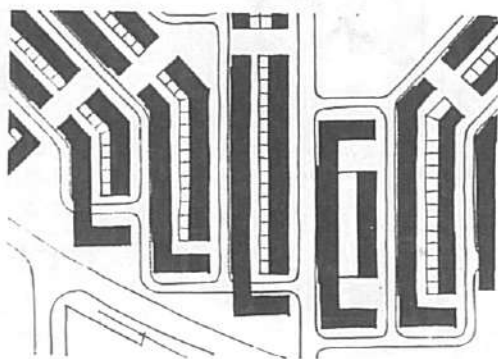
Olivais I – (Norte) – 1959



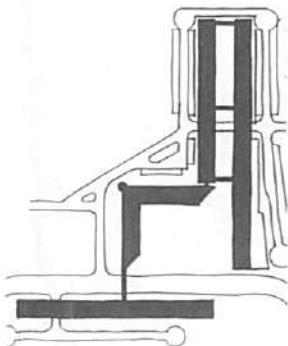
Olivais II – (Sul) – 1960



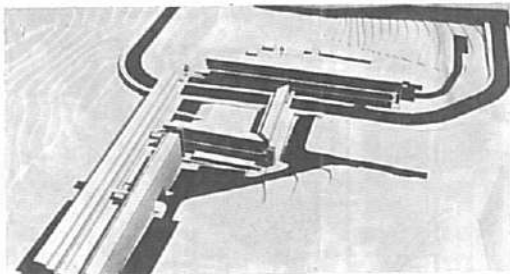
Olivais III – (Sul) – 1964



Restelo – 1972



Chelas – 1974



unifica? " Porque teimamos em pensar a cidade como "árvore"?

E, sempre em busca da **nossa** tradição, lá fomos reestudar o plano de Cerdá, a Amsterdam-Sul, a Viena Socialista e depois a área homogênea de Rossi ou as investigações de Lionel March (1) sobre a altura e densidade da edificação.

Curiosamente, desde o famoso gráfico de Gropius relacionando altura e afastamento de edifícios paralelos para igual inclinação mínima de um sol escasso — e note-se como uma simples variável, a insolação, informou anos de desenho urbano, tal como a rejeição do quarteirão, etc. — desde então, dizia, não tinha havido progressos notáveis no tratamento quantitativo da relação "tipologia-densidade de uso do solo", apesar de ser esse, de longe, o mais delicado problema que se põe ao arquitecto na sua relação com o sistema económico — aquela onde se enfrentam uma concepção de habitabilidade e uma maximização da rendibilidade do terreno!

Assim, quando nos surgia a oportunidade de projectar uma "parte de cidade" tendencialmente densa, tornou-se-nos óbvia a necessidade de rever os principais lugares-comuns arquitectónicos da nossa própria experiência anterior, cuja pequena história o leitor poderá notar no filme junto.

Depois de experiências com edifícios tomados como tipologias isoladas em que se exploram sobretudo o acesso vertical como articulação de fogos e expressão de movimento, na passagem dos nossos projectos de Olivais-Norte para os da Célula C de Olivais-Sul demos um primeiro passo no sentido de integrar "bandas e torres", dispor os edifícios em quadras (não quadradas, aliás) e mesmo esboçar algumas relações de "rua"; mais tarde e ainda para Olivais-Sul, na célula junto a Cabo Ruivo, tentámos a articulação de edifícios em contínuos de dimensão já importante (como V. Figueiredo o havia já antes ensaiado). Passados uns bons anos e em face de um loteamento camarário no Restelo para vender a promotores privados — era o que ao tempo se pensava ser a forma de realização — impunha-se o passo seguinte no caminho do... realismo, embora fosse óbvio que este projecto que quase diria terra-a-terra se condenaria desde logo a não satisfazer, uma vez mais, as expectativas — agora informadas por uma imagem do urbanismo moderno corporizada nos próprios Olivais ou Chelas (exemplos de prestígio), mas também já nas urbanizações privadas luxuosas de que Alfragide deu exemplo e a que se seguiram Miratejos, Miraflores, Cascais, etc.

Porquê vimos uma relação lógica entre o desenho urbano do Restelo e a iddia inicial da Câmara Municipal de alienar o terreno em lotes de construção — como aconteceu na zona das torres do Restelo, para não ir mais longe? Porque, em nossa opinião, um plano para o **utrem(s)** concretizar arquitectonicamente **deveria ter o mínimo de arbitrário** (porquê impor subtis variações de altura ou em planta com mais ou menos feitos caprichosos como agora se usa fazer nos planos de pormenor do País inteiro e cujas subtilezas a realização se encarregava de dissolver nas heresias do processo?). Por outro lado, havia a recear sucessivas alterações que viessem a ser propostas posteriormente para aumento de ocupação, conhecidos que são os exemplos flagrantes dos bairros de Paço de Arcos, de Alfragide, de Almada, etc. Por tudo isto a solução parecia óbvia: a **composição** seria baseada no

alinhamento das vias e no limite regulamentar dos 45 graus mais aplicado a número médio de pisos relativamente baixo (4) — o que se traduziria, inevitavelmente, em ruas paralelas ou aproximadas na aceitação de um afastamento mínimo entre fachadas paralelas dos edifícios para efeitos de privacidade.

A ideia de encaixar no pseudo-quarteirão dois lados contíguos mais baixos (sul) e dois mais altos (norte) viria em consequência, para atenuar um possível "enclausuramento" do interior dos mesmos pseudo-quarteirões quando não podem ser muito desafogados, como era o caso.

E ainda é o mesmo fio lógico que nos põe diante de uma opção de desenho urbano que se poderia chamar de "anti-paisagístico" na medida em que o terreno natural só aparece como tal nos locais de parque ou jardim, porque em toda a malha construída ele é apenas sensível através da variação altimétrica que dará às ruas "iguais" características perceptivelmente diferenciadas. Felizmente que o G. Teles estava de acordo com a crítica aos "falsos greens" à volta dos blocos (sobre cujo valor ecológico ele próprio tinha as maiores dúvidas) a favor da organização dos espaços abertos com vegetação em sistema de "continuidades" ou percursos por "ruas e travessas" que se encaixam no traçado e o sublinham, ou na sua concentração periférica, sob a forma de jardins ou parques.

Restava, para ir até ao fim, relacionar o traçado viário local com o ambiente pretendido: assumir a presença irrecusável de elevado índice de veículos, mas "apertá-los" numa malha viária que já nada tem da corrente "pista paisagística", propícia à velocidade que, portanto, não precisaria também de impasses.

A dicotomia que não estava já em nossa mão ultrapassar era a da malha de residência separada, senão oposta, à zona do Centro; o que se fez, ainda aqui, foi abdicar de imagens formais espectaculares que se usam em centros destes, e dispor as massas edificadas de forma a prolongar formalmente o bairro, enquanto se faz atravessar por um extenso "braço" de comércio que prolonga o próprio centro.

Que terá então de insólito esta "composição" urbana que afinal desemboca no que eu considero uma saudável e merecida trivialidade? Porque se tornou esta mesma trivialidade mais polémica do que todas as urbanizações que semeiam para aí blocos arbitrários e maciços, apesar de se saber que escondem de verde a insuficiência do aparcamento, que prometem vistas que depois só têm os da frente, que semeiam indiscriminadamente equipamento nos pódios dos blocos isolados para depois as pessoas os calcurrearem, perdidas em terra-de-ninguém? ...

A nossa aposta está muito mais no que une os elementos de um ambiente urbano do que naquilo que os separa e, como aquela foi a característica da Cidade histórica, era difícil que não resultassem dela — apesar de tudo o que diferencia os contextos históricos — certas características morfológicas que, pelo menos superficialmente, se podem aparentar com alguns traçados de bairros antigos das colinas da Cidade ou com o ambiente arquitectónico das ruas modernistas do tempo e influência de Cassiano Branco — apenas porque não havia maior razão para procurar o contrário.