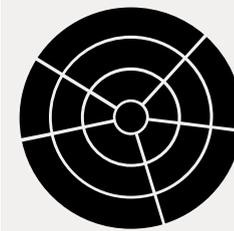


LISBOA COROA NORTE



GRUPO DE ESTUDO DA COROA NORTE DE LISBOA | IDEIA DE CIDADE | #1 | SETEMBRO 2025

CONSTRUIR O FUTURO URBANO

A Coroa Norte de Lisboa representa um território com enorme potencial de transformação, mas profundamente desqualificado, exigindo uma intervenção que vá muito além da simples requalificação urbana. O desafio que se coloca é de

natureza estrutural e requer uma abordagem de fundo, sustentada por uma estratégia de longo prazo — flexível e capaz de se adaptar às constantes mudanças que marcam a vida das cidades.



ENTREVISTA JOANA ALMEIDA

“... olhar para este território com visão de futuro é um legado que queremos deixar.”

Ilustração de Duarte Franco Rosa.

ESTUDOS PARA A COROA NORTE DE LISBOA

“Hoje, mais do que nunca, afigura-se de vital importância, eu diria até, urgência, a defesa da identidade das nossas cidades, vilas, aldeias e territórios em geral, a preservação e fortalecimento do carácter dos locais em que vivemos e assim também da vitalidade das respetivas comunidades. A adaptação ao território, ao clima, à cultura local, que integra também um certo modo de construir e desenhar as cidades e os seus edifícios, afigura-se vital como antídoto à situação que hoje vivemos, de autêntica calamidade ambiental, no Planeta, de um modo geral.”

ÚLTIMA CHAMADA PARA LISBOA

A anunciada desativação do Aeroporto Humberto Delgado abre uma oportunidade histórica para Lisboa. A libertação de uma área urbana tão vasta, tão central e tão simbólica na cidade representa muito mais do que uma simples mudança de uso do solo.

FICHA TÉCNICA

Coordenação: Paulo Pardelha (CML) e Matilde Cabral (FSH)
Design e paginação: Carla Santos Costa
Impressão: Cimpress
Distribuição gratuita

FundacaoSerraHenriques.org

AGRADECIMENTOS:

A Fundação Serra Henriques agradece aos autores e parceiros a cedência de conteúdos para divulgação. A presente publicação acolhe contributos diversos em espírito livre e de pluralidade. As opiniões aqui expressas são da exclusiva responsabilidade de quem as subscreve e não representam, necessariamente, a posição institucional da Fundação Serra Henriques, da Câmara Municipal de Lisboa e das entidades parceiras.

ENTREVISTA

JOANA ALMEIDA, VEREADORA DO URBANISMO DA CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA



“Planeamos melhor quando trabalhamos em conjunto: especialistas, instituições e cidadãos.”

Joana Almeida



Coroa Norte (CN): O que significa, para Lisboa, este projeto dedicado à Coroa Norte?

Joana Almeida (JA): Representa um momento de viragem. A Coroa Norte é uma das maiores reservas de transformação da cidade, e olhar para este território com visão de futuro é um legado que queremos deixar. Mais do que intervir pontualmente, estamos a desenhar uma estratégia que garante qualidade de vida para as próximas décadas.

CN: Qual tem sido o papel da Câmara Municipal de Lisboa nesta iniciativa?

JA: A CML assumiu um papel de facilitadora: cria condições, promove o diálogo e garante que diferentes visões se encontram. É um exercício de governança aberta, em que valorizamos a ciência, a experiência e a proximidade com a comunidade. Trabalhar em parceria com a Fundação Serra Henriques tem sido essencial: trouxeram para o processo universidades, especialistas nacionais e internacionais, e até uma nova geração de estudantes de arquitetura e urbanismo, entre outros,

que olham este território com ousadia e espírito crítico.

CN: O que destaca neste processo de cooperação?

JA: A disponibilidade para ouvir e integrar contributos. Quando juntamos urbanistas, arquitetos, engenheiros, sociólogos e cidadãos, as soluções tornam-se mais sólidas e inspiradoras. Revejo-me muito neste espírito de colaboração. É um grande ganho para a Cidade, em que a criatividade, visão e inovação do todo, é melhor que o somatório das partes.

Ao mesmo tempo, não deixámos de avançar com intervenções concretas e estruturantes: a 1.ª fase da Via Estruturante de Santa Clara, a Unidade de Execução da Azinhaga da Torre do Fato e as obras de urbanização do Bairro do Alto do Chapeleiro são exemplos de como conseguimos transformar o território de forma progressiva e com impacto direto na vida das pessoas. São marcos que dão credibilidade ao planeamento e mostram que a visão de futuro começa a acontecer já hoje.

CN: Em que medida este estudo se distingue de outros?

JA: É um verdadeiro laboratório de ideias. O trabalho que aqui se desenvolve vai muito além de planos abstratos: procura recomendações práticas, ações cirúrgicas e realistas, mas que sejam capazes de inspirar e orientar uma transformação estrutural. Estamos a falar de pensar a expansão urbana a partir da Alta de Lisboa até às áreas libertadas pelo aeroporto, numa escala que exige visão metropolitana.

CN: Que mensagem gostaria de deixar para o futuro da Coroa Norte?

JA: Que seja um território desenhado com ambição e humanidade. O futuro de Lisboa constrói-se com responsabilidade, respeito pela identidade e abertura à inovação. Se conseguirmos manter este modelo de cooperação e confiança, a Coroa Norte será exemplo de como uma cidade pode crescer de forma inovadora, sustentável e inclusiva.

ESPECIALISTAS

Um conjunto de académicos e especialistas destacados contribuíram com diferentes visões estratégicas para a Coroa Norte e, em particular, para a expansão urbana a partir da Alta de Lisboa. A compilação destes contributos está disponível no Canal Youtube da Coroa Norte.



[youtube.com/@Coroanorte](https://www.youtube.com/@Coroanorte)



Alexandra Paio

Doutorada em Arquitectura e Urbanismo pelo ISCTE onde é professora e coordenadora do Doutoramento em Arquitectura dos Territórios Metropolitanos. Até 2024 foi coordenadora regional do projeto europeu MSC-ITN RE-DWELL: Delivering Affordable and Sustainable Housing in Europe. É fundadora e investigadora no Laboratório de Fabricação Digital – Vitruvius Fablab.



Ana Queiroz do Vale

Licenciada em Arquitetura, licenciada em Direito e Pós-graduada em Direito do Ambiente, Ordenamento do Território e Urbanismo. É professora convidada da Universidade Nova de Lisboa. Autora da revisão do Plano Diretor Municipal de Sintra e ex-Presidente da Comissão Executiva e da Assembleia Geral do Colégio dos Arquitetos Urbanistas da Ordem dos Arquitetos e membro da Comissão Diretiva da Associação Portuguesa de Urbanistas.



Álvaro Domingues

Geógrafo, doutorado em Geografia Humana e Professor Associado e Investigador da Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto nos cursos de Mestrado Integrado e Doutoramento, e no CEAU/FAUP, Centro de Estudos de Arquitectura e Urbanismo. É membro correspondente da Academia das Ciências de Lisboa, autor de várias obras e colaborador regular do jornal Público.



António Amado

Doutorado em Arquitectura pela Universidade de Lisboa, é professor no departamento de Urbanismo da FAUL e investigador no CIAUD. Foi vencedor do prémio ARCHIPRIX Portugal e atualmente exerce o cargo de Diretor Municipal de Habitação, Planeamento e Urbanismo de Cascais.



António Leite

Professor Catedrático da FAUL, onde lecciona no Mestrado e no Doutoramento, Investigador CIAUD e Coordenador do Grupo de Investigação Arcpland. exerce desde 1995 actividade como autor de projectos de Arquitectura e Urbanismo. Mestre em Arquitectura de Habitação (FAUTL, 2001), ‘Doutor Europeu’ em ‘Teoría y Práctica del Proyecto’ na UPM (2008) e, em 2019, Agregação em Projecto de Arquitectura (2019,UL).



Carlos Dias Coelho

Professor Catedrático da FAUL onde foi Presidente até 2023. Doutoramento em Planeamento Urbano com a tese “A Complexidade do Traçado Urbano”. Leciona no Departamento de Projeto na área científica de Urbanismo, onde coordena também um grupo de investigação sobre a temática da Morfologia Urbana. É, desde 2008, professor convidado na École Supérieure d’ Architecture Paris-La Villette e membro da Universidade de Tóquio.



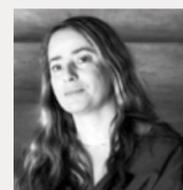
Fernando Santo

É presidente do Conselho Estratégico da Construção, Imobiliário e Habitação, da CIP. Foi Bastonário da Ordem dos Engenheiros, Secretário de Estado da Administração Patrimonial e Administrador da Empresa Pública de Urbanização de Lisboa.



Inês Lobo

Professora convidada, coordenadora do programa de mestrado e investigadora no DAUAL. Foi curadora da representação portuguesa na Bienal de Veneza de 2012 “Lisbon Ground” e distinguida com diversos prémios, entres eles os prémios do Millennium BCP, da Associação Internacional de Críticos de Arte/Ministério da Cultura. Recebeu do Presidente da República o título de Oficial da Ordem do Mérito.



Inês Moreira

Curadora, investigadora e arquiteta. Em 2014, recebeu o título de Doutor em Conhecimento Curatorial pelo Goldsmiths College, Universidade de Londres. Concluiu o mestrado em Arquitectura e Cultura Urbana [Metropolis, UPC Barcelona, 2003] e licenciou-se em Arquitetura [FAUP, Porto, 2001]. Professor convidado na Faculdade de Belas Artes da Universidade do Porto, onde lecciona Cultura Contemporânea e Estudos Curatoriais.



João Ferrão

É geógrafo, doutorado pela FLULisboa. Foi consultor da OCDE e da Comissão Europeia, Secretário de Estado do Ordenamento do Território e das Cidades e Pró-Reitor da Universidade de Lisboa. Coordena atualmente a Plataforma ODSLocal, uma iniciativa que visa dinamizar os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável das Nações Unidas junto dos municípios portugueses.



João Pedro Costa

Arquiteto e Professor Catedrático na FAULisboa. Tem experiência profissional nacional e internacional em Urbanismo e assento no board do International Forum on Urbanism. Foi assessor e chefe de gabinete no XV Governo Constitucional; diretor do Jornal Arquitecturas, entre 2005 e 2015, e Vereador na Câmara Municipal de Lisboa, entre 2017 e 2021. É Presidente do CIAUD desde 2021.



João Santa-Rita

Arquiteto e Membro Convidado da Akademie Fur Baukultur (Alemanha). Foi Presidente da Ordem dos Arquitectos e Vice-Presidente do Congresso Internacional dos Arquitectos de Língua Portuguesa (CIALP). É Professor Associado na Universidade Autónoma de Lisboa.



Jorge Bonito

Arquiteto e urbanista, Jorge Bonito Santos tem uma vasta experiência em políticas arquitetónicas. Contribuiu para a concretização da Política Nacional de Arquitectura e Paisagem de Portugal, da Estratégia Nacional de Habitação 2015-2031. É atualmente Presidente do Conselho de Administração da Construção Pública, E.P.



José Baganha

Licenciou-se em Arquitectura na FAUTL e doutorou-se pela Universidade do País Basco. É Presidente da INTBAU Portugal (International Network for Traditional Building, Architecture & Urbanism). Na sua carreira de arquiteto recebeu diversas distinções onde se destacam o “Prix Européen Pour la Reconstruction de la Ville” da “Foundation Philippe Rotthier” e o Prémio Rafael Manzano



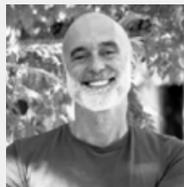
Maria Matos Silva

Maria Matos Silva é Professora Auxiliar no Instituto Superior de Agronomia, Universidade de Lisboa (licenciatura, mestrado e doutoramento), sendo atualmente coordenadora do Programa de Mestrado em Arquitectura Paisagista. Doutorada em Desenho do Espaço Público (Universidade de Barcelona). Desde 2016 é investigadora integrada no CIAUD.



Miguel Amado

Miguel Amado é professor de arquitetura e urbanismo no Instituto Superior Técnico, Portugal. Trabalhou com métodos de cenários, modelos tecnológicos, planeamento e design de arquitetura nos últimos 25 anos, desenvolvendo estudos de política para apoiar o planeamento espacial e a política de habitação. Coordena o GEOTPU.LAB – Laboratório de Planeamento, Urbanismo, Arquitectura e Ambiente do Instituto Superior Técnico. Professor Catedrático do Departamento de Engenharia Civil, Arquitectura e Ambiente em 2023.



Miguel Baptista-Bastos

Desde 1998 que é professor na FAUL, lecionando regularmente a disciplina de “Projecto de Arquitectura”. É investigador e membro integrado do Centro de Investigação em Arquitectura, Urbanismo e Design (CIAUD), onde desempenhou funções de coordenador do departamento de arquitetura durante quatro anos. Além de obter títulos de mestrado e doutoramento, é autor e publicou artigos nacionais e internacionais.



Paulo Farinha Marques

Professor Catedrático na Faculdade de Ciências da Universidade do Porto. Formou-se em Arquitectura Paisagista no Instituto Superior de Agronomia – Universidade Técnica de Lisboa (1988) e doutorou-se na Universidade de Sheffield, Faculty of Architectural Studies (UK). As suas áreas principais de interesse são o ordenamento e desenho de estruturas verdes do ponto de vista ecológico, social e estético.



Sidónio Pardal

Professor jubilado da Universidade de Lisboa. Urbanista, arquitecto paisagista e engenheiro agrónomo. Autor, em colaboração com Siza Vieira, dos Jardins do Mosteiro de Leça do Balio e autor do Parque da Cidade do Porto, distinguido pela Ordem dos Engenheiros, “100 Obras de Engenharia Civil do Século XX – Portugal”.



Nuno Grande

Doutorou-se em Arquitectura pela Universidade de Coimbra onde é Professor Associado do Departamento de Arquitectura da Universidade de Coimbra desde 1993. Como curador e programador cultural organizou exposições sobre Arquitectura Portuguesa no: Porto 2001, Capital Europeia da Cultura; Trienal de Arquitectura de Lisboa 2007; Bienal de Arquitectura de São Paulo 2007; Guimarães 2012, Capital Europeia da Cultura; 15ª Bienal de Arquitectura de Veneza, 2016; Cité de l’Architecture et du Patrimoine, Paris, 2016; Museu de Arte Contemporânea de Serralves, Porto, em 2019.



Pedro Luz Pinto

Doutorado em Desenho Urbano (Regulamento do Espaço Edificado, 2002, ISCTE-IUL). Doutoramento em Arquitectura Docente de Projeto e Desenho de Arquitectura no ISCTE-IUL desde 2004. Diretor do Mestrado Integrado em Arquitectura (2019-2021). Coordenador e coautor de obras premiadas como Vila Expo’98 (Lisboa); Estádio do Dragão (Porto); Espaço Público no Cacém Central (Sintra); Portas do Mar (Ponta Delgada); Hospital da Luz (Lisboa); Porto do Funchal e Terminal Marítimo da Horta (Faial).



Teresa Marat-Mendes

A Teresa é Professora Catedrática de Arquitectura e Urbanismo no ISCTE-IUL, Departamento de Arquitectura e Urbanismo. É Investigadora Sénior no DINÂMIA’CET-IUL onde coordenou as equipas de investigação do Projecto MEMO - Evolução do Metabolismo da Área Metropolitana de Lisboa. Foi membro do Conselho Geral do ISCTE-IUL e do Conselho Científico do ISCTE. Foi cofundadora da Rede Portuguesa de Morfologia Urbana (PNUM), sendo sua presidente entre 2015 e 2018.



Paula Simões

Arquitecta Paisagista e Professora Auxiliar na Universidade de Évora. Com Licenciatura em Arquitectura Paisagista, Mestrado em Antropologia-Património e Identidades e Doutoramento em Artes e Técnicas da Paisagem, os seus interesses de investigação centram-se nos temas do projecto da paisagem, no processo de transformação da paisagem e na paisagem enquanto sistema.



Rui Florentino

Professor Auxiliar da Universidade Portucalense (UPT) e investigador integrado do Pólo da UPT do CIAUD – Centro de Investigação em Arquitectura, Urbanismo e Design. É Vogal do Conselho Diretivo Nacional da Ordem dos Arquitectos e Membro do Conselho Nacional do Ambiente e Desenvolvimento Sustentável.



Teresa Valsassina Heitor

Doutorada em Engenharia do Território, é Professora Catedrática do Departamento de Engenharia Civil, Arquitectura e Georrecursos do Instituto Superior Técnico e presidente do CiTUA - Centro para a Inovação em Território, Urbanismo e Arquitectura.

VISÕES

ESTUDOS PARA A COROA NORTE DE LISBOA. A CONTRIBUIÇÃO DA INTBAU – PORTUGAL

José Baganha

CONSTRUIR O FUTURO URBANO: A TRANSFORMAÇÃO DA COROA NORTE DE LISBOA

António Amado

COROA NORTE DE LISBOA: ALGUNS INDICADORES

Rui Florentino

LISBOA PÓS-AEROPORTO: OPORTUNIDADE ESTRATÉGICA PARA UM PLANEAMENTO URBANO DE BASE NATURAL

Isabel Loupa-Ramos

PARA ALÉM DO HABITUAL: REPENSAR O POTENCIAL DA ÁREA DO AEROPORTO DE LISBOA

Claudia Cassatela

TRANSFORMAR O AEROPORTO: UMA OPORTUNIDADE RARA PARA UM FUTURO URBANO SUSTENTÁVEL

Pieter Brokking

UMA VISÃO PARA O FUTURO DA ÁREA DO AEROPORTO DE LISBOA

Veerle van Eetvelde

NORTE DE LISBOA SALVEM-SE AS JÓIAS DA COROA

Álvaro Domingues

VIVER E COMPREENDER A CIDADE

Rita Pinto Coelho

QUALIFICAÇÃO URBANA DO NORTE DE LISBOA - A CIDADE DO AVESSO

Sidónio Pardal

O PLANALTO DA COROA NORTE - UM PARQUE PARA A LISBOA DO SÉCULO XXI

João Santa-Rita

COROA NORTE: SISTEMA, LIMITE, IMPREVISIBILIDADE

Inês Lobo

ESTUDOS PARA A COROA NORTE DE LISBOA

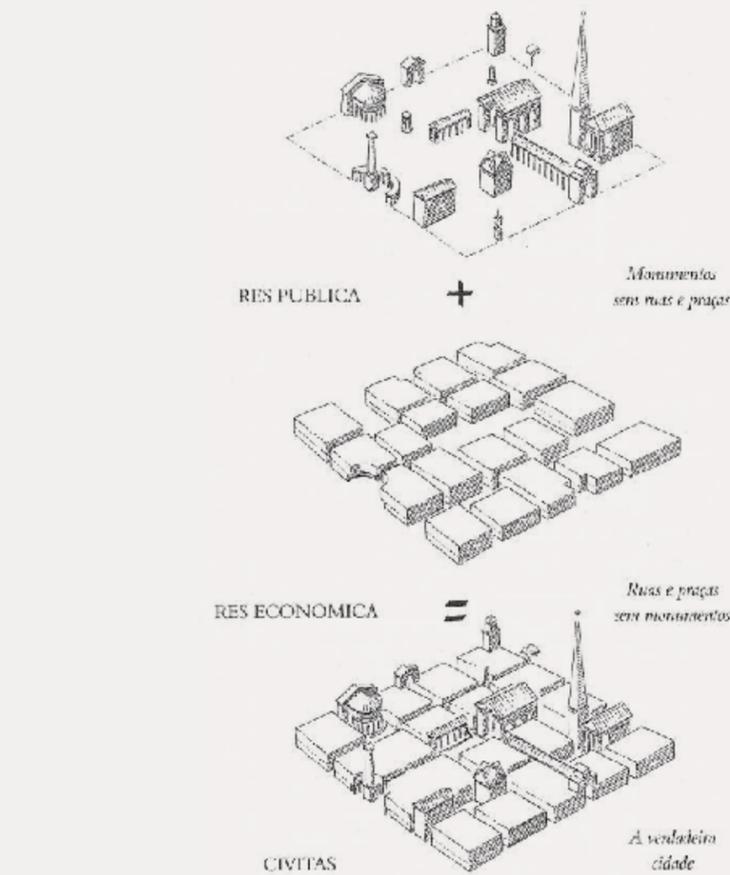
A CONTRIBUIÇÃO DA INTBAU PORTUGAL



José Baganha

O convite da Fundação Serra Henriques (FSH) para integrar o grupo de pessoas que, com os seus contributos, desejavelmente diversos, elaboram numa análise e também num conjunto de ideias para a expansão da cidade de Lisboa para Norte, mais concretamente, para a área que inclui o aeroporto Humberto Delgado, a área envolvente do eixo da 2ª circular e Azinhaga de Santa Susana, Galinheiras, Alta de Lisboa e delimitação a Norte/ Nascente pelo concelho de Loures. Este convite, portanto, constitui para nós, na INTBAU – Portugal, uma excelente oportunidade de expor o essencial dos conceitos que promovemos e praticamos nas matérias que dizem respeito à Cidade, à sua expansão, mas também à renovação urbana, à sua humanização e defesa das identidades que, de região para região, importa cada vez mais preservar. Agradeço, portanto, à FSH esta extraordinária oportunidade.

Hoje, mais do que nunca, afigura-se de vital importância, eu diria até, urgência, a defesa da identidade das nossas cidades, vilas, aldeias e territórios em geral, a preservação e fortalecimento do carácter dos locais em que vivemos e assim também da vitalidade das respetivas comunidades. A adaptação ao território, ao clima, à cultura local, que integra também um certo modo de construir e desenhar as cidades e os seus edifícios,



Desenho de Léon Krier que ilustra muito bem esta “mistura” essencial de público e privado, o monumental com o doméstico na conceção da Cidade.

Fonte – “Arquitetura – Escolha ou Fatalidade?”, Ed. ESTAR

afigura-se vital como antídoto à situação que hoje vivemos, de autêntica calamidade ambiental, no Planeta, de um modo geral.

Não é necessário, neste contexto, descrever os diversos males e erros que nos trouxeram até aqui, até porque todos os conhecemos

e já identificámos suficientemente bem, importa sim atuarmos no sentido de reparar o mal feito e melhorar o estado de coisas neste campo.

A possibilidade de planear corretamente a área designada por “Coroa Norte de Lisboa”

constitui, portanto, uma oportunidade única de demonstrar que é possível criar espaços urbanos humanizados e que as comunidades identifiquem como “seus”, no sentido cultural e social.

Ao percorrermos esta área, e numa primeira impressão, fica-nos uma sensação de que há aspetos a valorizar e, sobretudo, uma parte muito significativa de território no qual se pode intervir corretamente.

Existem, portanto, aspetos a melhorar e, sobretudo, áreas a ocupar com novas intervenções, integrando o existente a beneficiar com o novo, aplicando princípios ou boas práticas de desenho urbano, com o mencionado propósito humanista, sustentável e de manutenção da identidade.

Ao referirmos identidade, consideramos tudo aquilo que caracteriza o local, mais especificamente, e a cidade de Lisboa mais globalmente.

A integração do privado com o público, dos espaços arborizados ou ajardinados com as praças de carácter mais urbano, dos edifícios de carácter público – serviços do estado, diversos, locais de culto, de saúde, escolas, creches e tantas outras, a par dos edifícios de habitação e comércio, igualmente diversos, promovendo sentido de rua, de largo, de praça, com usos mistos, são alguns dos conceitos básicos e imprescindíveis para uma correta intervenção.

Não temos qualquer dúvida de que a Cidade que precisamos é a que permite aos cidadãos terem acesso àquilo que é essencial às suas vidas a uma distância confortável a pé.

Fazer as nossas compras, tratar de um documento numa loja de cidadão, tomar um café, etc, etc, etc,... mas também deixar os filhos na escola ou ir a um centro de saúde... Estas e tantas outras atividades que fazem parte dos nossos quotidianos têm que ser possíveis sem que para isso tenhamos que percorrer quilómetros num automóvel ou outro qualquer transporte.

E estas atividades têm de decorrer em

percursos seguros, estimulantes, agradáveis e, para isso nada melhor do que uma rede de vias públicas ou ruas, praças e largos aprazíveis, arborizados, com uma variedade rica que é feita também de comércio de bairro e dos serviços, a par das habitações.

As relações de vizinhança que, deste modo, se desenvolvem mais facilmente, são igualmente essenciais para um ambiente urbano mais agradável e seguro, importantes também para reduzir problemas de saúde pública decorrente do isolamento e da insegurança.

Outro aspeto igualmente determinante, indispensável mesmo, é o de garantir uma

básicos que atrás descrevo, a par das políticas públicas que permitam gerar oferta de habitações a preços acessíveis, poderá constituir, se corretamente desenvolvida, uma parte significativa da solução. Isto não invalida que possam coexistir ofertas para estratos diferenciados da população, quer para os extremamente carenciados, quer ainda para os que procuram produtos mais exclusivos que a oferta de setor imobiliário poderá oferecer. Nada deve ser excluído e esta coexistência ou “mistura” da oferta é fundamental para um resultado bem conseguido.

Também para os espaços públicos, certos lugares que já hoje agregam populações



Desenho de Léon Krier - Estrutura e forma do Bairro Urbano. Fonte – “Arquitetura – Escolha ou Fatalidade?”, Ed. ESTAR

outra “mistura”, mais concretamente, de níveis de habitação para tipos de família mais diversos e, sobretudo, de níveis de rendimento variados. Não podemos fazer Cidade verdadeira se a quisermos fazer por estratos sociais específicos em cada bairro – isso dá origem aos fenómenos que bem conhecemos de gentrificação e a ghettos.

Tendo em consideração o problema da escassez de oferta de habitação para as populações com rendimento médio e baixo, mais especialmente para os mais jovens, o crescimento da cidade Lisboa para Norte pode constituir (e deve) uma oportunidade excelente para minimizar este problema. A aplicação correta destes pressupostos

em locais de feira ocasional ou terrenos mais adequados para espaços ajardinados e arborizados, de diversos tipos, deverão integrar os planos a desenvolver.

A propósito dos espaços ajardinados e arborizados, afigura-se cada vez mais importante, também, a sua coexistência com a malha urbana, assegurando melhores condições climáticas e de fruição por parte das populações, incluindo locais para pratica desportiva e de convívio.

Se considerarmos o parque de Monsanto a Poente, e as novas áreas arborizadas que integram o Parque das Nações, na fronteira com o concelho de Loures, a Nascente,

os parques a desenvolver na coroa Norte poderão completar uma estrutura arborizada que, para além dos aspetos benéficos que em si própria acarreta, contribuirá também para a delimitação da cidade em relação aos concelhos vizinhos.

Voltando à questão essencial da identidade, não será difícil reconhecer alguns elementos urbanos que caracterizam a cidade de Lisboa – as suas ruas, as suas praças e largos, os bairros tradicionais, da Graça às Avenidas Novas ou Campo de Ourique, por exemplo.

Não vemos nesses bairros qualquer dispersão ou alturas de edifícios excessivas, mas sim uma vivência saudável das suas populações.

A análise criteriosa dos elementos constitutivos desta identidade urbana, da sua composição, portanto, é igualmente essencial para uma intervenção que se pretende integrada no tecido da cidade.

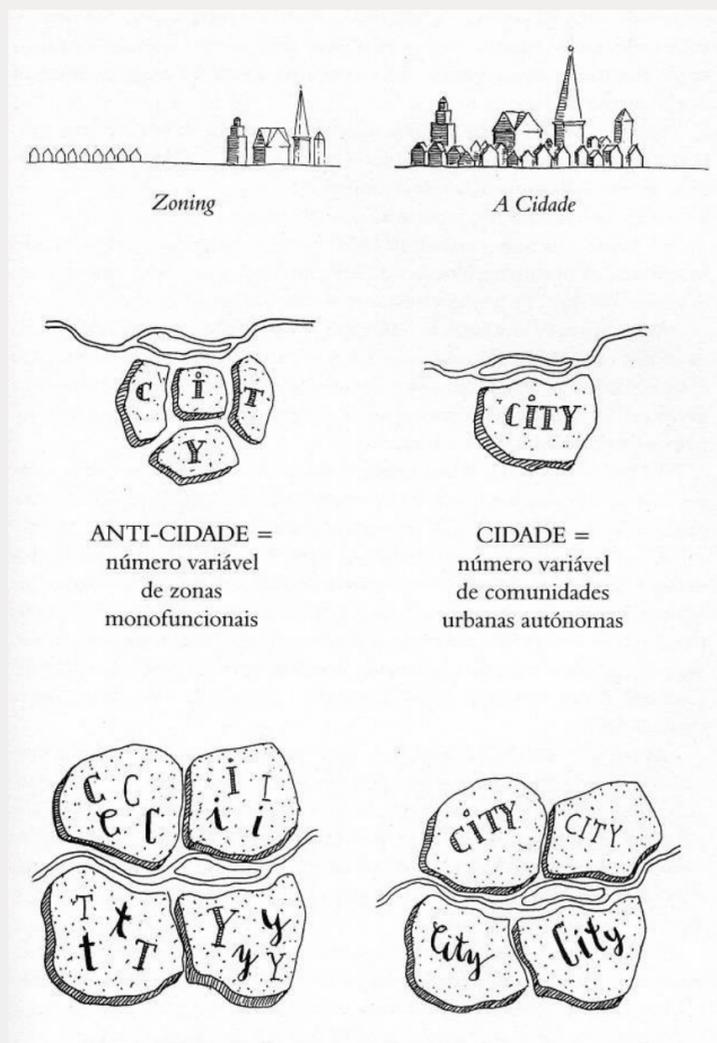
A concentração é preferível à dispersão, assegurando uma vivência urbana mais integrada, segura e saudável, como na maior parte dos exemplos e nos modelos urbanos que privilegiam os quarteirões.

O planeamento desta área da cidade ocupará as pessoas e entidades envolvidas durante as próximas décadas, seguramente. Interessa, portanto, que desde o seu início se apliquem os princípios corretos e se possa delinear um plano para execução a longo prazo. A INTBAU-Portugal estará disponível para trabalhar neste plano e trazer para a respetiva equipa, para além de tudo mais, os bons exemplos que, com estes princípios orientadores, se têm concretizado com grande sucesso, em várias regiões do mundo, nos últimos anos.

Fazemos votos de que assim possamos prosseguir.

Presidente da INTBAU Portugal

“Hoje, mais do que nunca, afigura-se de vital importância, eu diria até, urgência, a defesa da identidade das nossas cidades...”



Desenho de Léon Krier – Usos mistos. Fonte – “Arquitetura – Escolha ou Fatalidade?”, Ed. ESTAR

CONSTRUIR O FUTURO URBANO: A TRANSFORMAÇÃO DA COROA NORTE DE LISBOA



António Amado

A Coroa Norte de Lisboa representa um território com enorme potencial de transformação, mas profundamente desqualificado, exigindo uma intervenção que vá muito além da simples requalificação urbana. O desafio que se coloca é de natureza estrutural e requer uma abordagem de fundo, sustentada por uma estratégia de longo prazo — flexível e capaz de se adaptar às constantes mudanças que marcam a vida das cidades.

Essa requalificação deve responder às necessidades atuais — como o acesso à habitação, a melhoria da mobilidade e a disponibilização de equipamentos públicos — sem, no entanto, se limitar às urgências do presente. O planeamento estratégico destas áreas precisa ir além do que é prioritário e

emergente à data de hoje, projetando uma visão mais ampla sobre o modelo de vida urbana que queremos construir para as próximas décadas.

Neste sentido, a intervenção deve assentar numa visão partilhada e construída em consenso, capaz de resistir aos ciclos políticos de curta duração e de se ajustar às dinâmicas sociais, económicas e culturais. É fundamental centrar a ação no processo de transformação do território, e não nos ritmos — muitas vezes instáveis — do poder.

Entre as prioridades para o futuro, destaca-se o papel essencial do espaço público enquanto espaço comum. A pandemia veio sublinhar a importância destes espaços na promoção da convivência, da empatia e do bem-estar coletivo. O papel social do arquiteto torna-se, assim, central na criação de lugares de encontro e interação,

assumindo uma responsabilidade acrescida no combate ao isolamento provocado pela crescente personalização da vida quotidiana. Esta tendência ameaça não só a nossa ideia de cidade e a forma como nela habitamos, mas também os próprios fundamentos da vida comunitária e do espaço público tal como o conhecemos.

Pensar a Coroa Norte de Lisboa é, portanto, pensar no futuro da cidade. Uma cidade mais inclusiva, resiliente e centrada nas pessoas. Este é o momento de planejar o território com ambição, responsabilidade e visão estratégica, desenhando o modo de viver urbano que verdadeiramente desejamos para Lisboa.

**Arquitecto, Diretor Municipal
do Urbanismo de Cascais**

COROA NORTE DE LISBOA: ALGUNS INDICADORES



As freguesias da Coroa Norte no património classificado da área metropolitana de Lisboa.



Rui Florentino

Algumas das recentes políticas territoriais das áreas metropolitanas do país têm vindo a refletir sobre a possível descentralização do turismo em Lisboa e no Porto, visando melhor

gerir a pressão urbanística nos diferentes bairros das cidades. Naturalmente, para que tal seja viável, devemos salientar o interesse patrimonial e cultural também presente fora dos centros urbanos mais turísticos. As zonas históricas da Coroa Norte de Lisboa, no Paço do Lumiar, em Carnide, e na

Ameixoeira, apresentam essa potencialidade – eram os núcleos dispersos da antiga Direção Municipal de Reabilitação Urbana. Estes três bairros integram arquitetura e espaço público tradicional, que devemos continuar a preservar, mantendo a sua identidade e carácter.

Considerando as fases iniciais do planeamento, de informação e debate, para elaboração de um programa, torna-se indispensável a análise de indicadores, que é o objetivo destas linhas. Alguns dados básicos de população residente e evolução dos preços da habitação permitem uma primeira leitura, que embora insuficiente nos oferece uma situação relativa e de valores absolutos. As três freguesias objeto de estudo (Carnide, Lumiar e Santa Clara) representam cerca de 88 mil habitantes, aproximadamente 16 % da população da capital, segundo os censos de 2021. Mas a sua superfície territorial, de 13,6 km², é precisamente um pouco menor, não chegando a 14 % do município.

Estas freguesias, apesar de periféricas, apresentam assim densidades relativamente altas, de 49 habitantes por hectare em Carnide, a 70 e 71, respetivamente no Lumiar e em Santa Clara. E são também as freguesias com menor percentagem de casas vazias de Lisboa, a par de Marvila (9 % do total de habitações): também segundo os últimos censos, eram 455 em Santa Clara, 534 em Carnide e 1.143 no Lumiar. Em termos de evolução do número de residentes, notam-se algumas diferenças: Carnide perdeu cerca de 1.200 habitantes entre 2011 e 2021, enquanto Lumiar e Santa Clara somaram mais 730 e 1.165, respetivamente. Face à média concelhia no mesmo período, de menos 1,2 % ao longo da década, Carnide fica assim abaixo desse valor, ao contrário do Lumiar e especialmente de Santa Clara, que cresceu mais de 5 % em população.

Quanto aos preços de venda em habitação, no quadro das estatísticas periódicas oficiais, a tabela apresenta a diferença entre os últimos trimestres de 2023 e 2024,

Freguesia	2023 (€/m ²)	2024 (€/m ²)	Diferença (€)	Evolução (%)
Carnide	4.310	4.197	- 113	- 3
Lumiar	3.632	3.885	253	7
Santa Clara	2.783	3.416	633	23
Beato	3.096	3.982	886	29

Mediana de preços de venda de habitação no 4º trimestre de 2023 e 2024, sua diferença e evolução (INE)

onde se regista um crescimento médio de 5 % no concelho de Lisboa. Para além das freguesias objeto de estudo, junta-se na última linha a do Beato, que teve o maior crescimento relativo do valor por m², neste período. Destaca-se nesse sentido Santa Clara, que recebeu vários edifícios novos, com um aumento percentual próximo e significativo, de 633 € por m². Por seu lado, os preços em Carnide estabilizaram, sendo bastante superiores em valor absoluto, de mais de 4.000 € por m², contudo longe do máximo no final de 2024, correspondente à freguesia de Santo António, no centro, de quase 6.000 €.

Estes dados complementam a análise urbanística, morfológica e geográfica desta área da Corona Norte de Lisboa, tal como o olhar sobre a sua envolvente, no interior do concelho, em especial a expectativa criada com a futura utilização do enorme espaço aeroportuário. Mas também a observação para o lado de fora, dos 3 concelhos limítrofes desta periferia, onde se encontram freguesias de ainda maior densidade, em particular Encosta do Sol, na Amadora, e Póvoa de Santo Adrião e Olival Basto, em Odivelas. O exercício de planeamento será assim mais consciente sobre os objetivos propostos, a par de condicionantes ambientais, culturais, paisagísticas e de mobilidade. Só desse modo poderemos concretizar uma área urbana com identidade e elevada qualidade económica e social, possivelmente através de uma unidade operativa de gestão territorial.

Professor da Universidade Portucalense

LISBOA PÓS-AEROPORTO: OPORTUNIDADE ESTRATÉGICA PARA UM PLANEAMENTO URBANO DE BASE NATURAL



Isabel Loupa-Ramos

A anunciada desativação do Aeroporto Humberto Delgado abre uma oportunidade histórica para Lisboa. A libertação de uma área urbana tão vasta, tão central e tão simbólica na cidade representa muito mais do que uma simples mudança de uso do solo. Trata-se de uma ocasião única para repensar Lisboa à luz de desafios contemporâneos como a crise climática, a fragmentação ecológica e a vulnerabilidade territorial.

A escala desta oportunidade obriga a pensar para além dos limites administrativos da cidade. A transformação deste território deve ser concebida à escala metropolitana, com uma visão de longo prazo e com ambição estratégica. A forma como intervirmos neste espaço terá impactos não apenas locais, mas estruturantes para toda a Área Metropolitana de Lisboa.

Mas há ameaças. Transformar este território sem considerar os seus efeitos no clima urbano seria imprudente. A sua posição elevada e desimpedida contribui atualmente para a ventilação da cidade e para a regulação térmica de várias zonas

centrais. A sua substituição por construção densa e impermeável poderá agravar significativamente o efeito de ilha de calor urbano e tornar a cidade ainda mais vulnerável a ondas de calor extremas - e bem visível no exemplo na densificação em curso no Parque das Nações. Além disso, trata-se da cabeceira de importantes bacias hidrográficas da cidade, como as ribeiras de Alcântara e de Chelas. O aumento da impermeabilização poderá agravar o risco de inundações nas zonas ribeirinhas, já pressionadas por eventos meteorológicos extremos cada vez mais frequentes.

Perante este cenário, integrar a natureza como eixo orientador da transformação é crucial. Não se trata apenas de criar um “grande parque verde” — embora essa seja uma possibilidade relevante — mas de adotar um Planeamento de Base Natural, que valorize as funcionalidades ecológicas do território como infraestrutura essencial à cidade. O Planeamento de Base Natural é mais do que um somatório de “espaços verdes” e de “soluções de base natural”. Não se trata de “ajardinar” a cidade, mas de propor uma abordagem sistémica, baseada nos princípios da ecologia da paisagem, na resiliência territorial e na valorização dos

serviços dos ecossistemas. É um modelo que integra drenagem natural, regulação térmica, conectividade ecológica, e qualidade do ar nas decisões sobre o uso do solo.

Mais do que construir mais cidade, o que Lisboa precisa é de regenerar o este território com base nos sistemas naturais que reduzam os riscos para a vida urbana e assegurem a sua habitabilidade futura. Sendo que a natureza e os processos ecológicos não conhecem limites administrativos, um Planeamento de Base Natural, para ser eficaz, precisa de se alicerçar num modelo de governança adequado — com uma abordagem supraurbana, supramunicipal, e participativa, envolvendo os diversos setores de atividade e a sociedade civil.

É fundamental reconhecer este território como um ativo estratégico para o futuro da cidade e da área metropolitana. Lisboa terá a oportunidade de liderar um novo paradigma urbano — uma cidade preparada para os desafios do futuro e consciente do seu papel num mundo em transformação.

Professora no Instituto Superior Técnico

PARA ALÉM DO HABITUAL: REPENSAR O POTENCIAL DA ÁREA DO AEROPORTO DE LISBOA



Claudia Cassatela

A transição da área atualmente ocupada pelo aeroporto de Lisboa representa um momento excecional e estratégico na trajetória de desenvolvimento da cidade. Trata-se de um território vasto, central e altamente qualificado em termos de localização, que se liberta para uma possível reconfiguração profunda. Esta conjuntura ultrapassa em muito a lógica da simples expansão do tecido urbano: constitui uma oportunidade para repensar, de forma estruturada e prospetiva, que modelo de cidade se pretende construir para Lisboa nas próximas décadas.

Neste contexto, importa reconhecer a existência de um risco, por vezes pouco evidente, mas não menos significativo: o risco da mediania. Perante uma oportunidade desta escala, optar por soluções convencionais ou meramente funcionais representaria um desperdício difícil de justificar. Reduzir este território a uma extensão urbana indiferenciada e utilitária seria negligenciar o seu potencial enquanto motor de inovação, de resiliência territorial e de construção identitária. Ao invés, defende-se que esta área possa configurar-se como uma referência no modo como Lisboa enfrenta os seus desafios contemporâneos e futuros.

É igualmente fundamental que esta transformação não se limite a responder às urgências do presente. Embora a pressão habitacional seja legítima e relevante, importa adotar uma abordagem estratégica de longo prazo. A área em causa poderá desempenhar um papel determinante na transição energética, no acolhimento de infraestruturas tecnológicas ligadas à economia digital e na criação de ecossistemas urbanos orientados para novas formas de trabalho, conhecimento, inovação e vida coletiva.

O processo de planeamento deverá incorporar espaço para a experimentação e para a adaptação progressiva. Defende-se um modelo de desenvolvimento faseado, capaz de integrar mecanismos de teste, avaliação e reformulação. Em vez de consolidar todas as decisões à partida, importa criar condições para que o projeto evolua em estreita sintonia com as dinâmicas sociais, económicas e ambientais do território.

Paralelamente, o envolvimento efetivo das comunidades locais deverá ser assumido como um princípio orientador de todo o processo. As suas expectativas, preocupações e saberes devem contribuir para a formulação da visão estratégica — sem que isso signifique, contudo, limitar a

ambição transformadora do projeto. Importa, neste sentido, reafirmar que inclusão e ambição não se excluem; pelo contrário, devem coexistir de forma articulada e produtiva.

A reconversão da área do aeroporto constitui, em última instância, um convite a pensar além do edificado. É uma oportunidade para criar um espaço público de pensamento e de experimentação, onde a inovação não apenas se permita, mas se exija. Trata-se de um território com capacidade para desafiar a cidade a repensar as suas formas de habitar, produzir e conviver — e, mais profundamente, a reinventar o modo como as cidades são imaginadas, partilhadas e vividas.

Professora na Universidade Politécnica de Turim, Itália

TRANSFORMAR O AEROPORTO: UMA OPORTUNIDADE RARA PARA UM FUTURO URBANO SUSTENTÁVEL



Pieter Brokking

A transformação da área atualmente ocupada pelo aeroporto de Lisboa constitui uma oportunidade rara e de elevado valor estratégico para reequacionar o futuro da cidade e da região metropolitana. Não é frequente que urbanistas, autoridades públicas e comunidades locais tenham acesso a uma extensão territorial desta dimensão, situada no interior da malha urbana consolidada, disponível para ser redefinida de forma integrada em resposta aos desafios contemporâneos. Esta transição ultrapassa largamente a esfera da gestão do uso do solo: trata-se de um momento crítico em que estão em causa decisões estruturantes relacionadas com a sustentabilidade urbana, a justiça espacial e a capacidade de adaptação a médio e longo prazo.

Um dos principais desafios — e infelizmente recorrente — prende-se com a integração efetiva de soluções baseadas na natureza em contextos urbanos caracterizados por pressões intensas associadas à habitação, à mobilidade e ao crescimento económico. Infraestruturas verdes, estratégias de adaptação às alterações climáticas e medidas de reforço da biodiversidade deixaram, há muito, de ser consideradas opções complementares ou de carácter decorativo. São hoje componentes indispensáveis da construção de cidades

resilientes. No entanto, observa-se com frequência que estas dimensões continuam a ser tratadas como marginais, frequentemente relegadas para planos acessórios no seio de processos de decisão dominados por agendas de curto prazo e interesses económicos mais imediatos.

Para contrariar este desequilíbrio, importa sublinhar a necessidade de integrar as componentes ambientais desde os estágios iniciais do planeamento urbano. As qualidades ecológicas de um território devem ser encaradas como fundamentos estruturais de qualquer estratégia de desenvolvimento urbano sustentável. A urgência da crise habitacional é inegável, mas não pode ser utilizada como justificação para a omissão de critérios ambientais e sociais que são determinantes para a habitabilidade, equidade e viabilidade futura das cidades.

Neste contexto, reconhece-se igualmente o valor do conhecimento acumulado noutras cidades, nomeadamente em projetos de reconversão de áreas aeroportuárias, tanto no espaço europeu como em outros continentes. Ainda assim, é essencial proceder com cautela quanto à transposição de modelos externos. Cada território possui uma identidade, uma história e um conjunto de condicionantes próprios, o que exige uma leitura situada e uma adaptação criteriosa das soluções adotadas. O sucesso de qualquer intervenção dependerá, em larga medida, da capacidade de formular

respostas específicas e contextualizadas.

Considera-se também fundamental que qualquer proposta para esta área incorpore um elevado grau de flexibilidade. As cidades são sistemas em constante evolução, e os instrumentos de planeamento devem refletir essa natureza dinâmica. A implementação faseada, os usos temporários, os projetos-piloto e os mecanismos de auscultação pública contínua são ferramentas valiosas para testar, ajustar e orientar as decisões ao longo do processo. Estes dispositivos contribuem para um desenvolvimento mais responsivo, transparente e centrado nas necessidades reais das comunidades.

A requalificação da área do aeroporto não deve, pois, ser encarada como um exercício meramente técnico ou logístico. Trata-se, antes de mais, de uma prova de visão estratégica. Está em causa a nossa capacidade de equilibrar crescimento económico com integridade ecológica, de antecipar os desafios do futuro e, sobretudo, de conceber um território urbano que seja verdadeiramente centrado nas pessoas e nos ecossistemas — concebido como parte de um sistema urbano mais vasto, coeso e sustentável.

Professor no KTH Royal Institute of Technology, Suécia

UMA VISÃO PARA O FUTURO DA ÁREA DO AEROPORTO DE LISBOA



Veerle van Eetvelde

A transformação da área atualmente ocupada pelo aeroporto de Lisboa representa uma oportunidade verdadeiramente excecional e estratégica. Este território configura-se como uma autêntica “tela em branco” — um vazio no centro da cidade, caracterizado por uma desarticulação evidente face aos bairros que o rodeiam. Um dos riscos mais prementes é a possibilidade de se reproduzir essa lógica de isolamento, através da criação de um novo bairro que, apesar de contemporâneo, permaneça desvinculado do tecido urbano envolvente.

Torna-se, por isso, imperativo assegurar que o futuro desenvolvimento não ocorra à margem da cidade. O novo território deverá estabelecer ligações estruturantes com as comunidades vizinhas. O reconhecimento das necessidades locais não pode ser meramente simbólico — é fundamental que estas sejam plenamente integradas no desenho urbano e na programação funcional do espaço. Só assim se poderá evitar a criação de mais uma zona insular e garantir que este projeto se articula, de forma significativa, com a paisagem social e territorial mais alargada de Lisboa.

Paralelamente, esta conjuntura representa

uma ocasião única para dar resposta a desafios sociais e ambientais de grande urgência, em particular os relacionados com as alterações climáticas. A área em causa não deve ser encarada apenas como um espaço de expansão residencial e de equipamentos públicos, mas como um potencial contributo estrutural para a resiliência ecológica da cidade. Defende-se, neste sentido, a adoção de uma abordagem de planeamento urbano baseado na natureza. Não se trata de conceber um parque contínuo ou uma superfície verde homogénea, mas de pensar o território como um sistema vivo e multifuncional, onde se interligam, de forma integrada, componentes ecológicas, sociais e infraestruturais.

Importa ainda destacar um aspeto crucial que, do meu ponto de vista, não pode ser desconsiderado: a função climática atualmente desempenhada pelo aeroporto. A sua localização permite a entrada de ventos provenientes do norte, contribuindo para o arrefecimento natural da malha urbana. Este fenómeno constitui um ativo ambiental relevante, cuja preservação e valorização deverão ser prioritárias no processo de requalificação da área.

O sucesso desta transformação dependerá igualmente do modelo de planeamento adotado. Com frequência, projetos urbanos

desta dimensão seguem uma lógica vertical, centralizada, onde as decisões são tomadas de forma hierárquica e distanciada das comunidades envolvidas. Em alternativa, defendo a necessidade de um processo colaborativo e dinâmico, que articule visão estratégica com uma escuta ativa e continuada, capaz de responder à complexidade e à diversidade do contexto local.

Professora na Universidade de Ghent, Bélgica

NORTE DE LISBOA

SALVEM-SE AS JÓIAS DA COROA



Álvaro Domingues

Como o próprio nome indica, a “Coroa Norte de Lisboa” denomina uma representação mental e cartográfica que assume a cidade como coisa clara – forma, centro e limite constituem as qualidades necessárias para a identificação canónica da cidade. A forma, ou, se quisermos a morfologia, representaria o corpo da cidade, os seus artefactos construídos, vias, praças, jardins, parques e toda uma série de outras categorias taxonómicas que perfazem um todo mais ou menos articulado e legível que, diacronicamente, ilustraria um crescimento por contiguidade e de tipo radiocêntrico. O limite – muralha, fosso, estrada de circunvalação, acidente geográfico, descontinuidade, barreira -, assinalaria o recorte político e administrativo do território para lá do qual a “cidade” daria lugar a outra coisa: campo, subúrbio, periferia, rio, mar, floresta ou outra denominação cujo divisor comum seria a ausência ou pouca expressão da edificação. O centro – ao mesmo tempo marco simbólico, local de aglomeração de funções de carácter excepcional, altamente polarizador e dotado de uma forte acessibilidade – seria o axis mundi a partir do qual esse crescimento se organizaria.

Neste imaginário urbano, as “coroas” corresponderiam ao anel de crescimento mais afastado do centro. Habitualmente esse afastamento coincidiria com um afastamento social – o lugar dos mais pobres -, a má qualidade e escassez dos espaços, infraestruturas e serviços, e a desorganização espacial e funcional. Nas coroas localizar-se-ia tudo que fosse

centrifugado por um cúmulo de razões: indesejável, causador de incómodos (ruído, cheiros, poluição ...), estigmatizador, apenas possível em solo de baixo valor, propício a situações de informalidade e maior ou menor ilegalidade. João Ferrão, quando caracteriza a condição periférica da Coroa Norte, refere o passado rural das quintas, olivais e azinhagas (a não-cidade); a urbanização da pobreza alimentada pelo êxodo rural ou pelos retornados das ex-colónias, os bairros clandestinos, barracas, construção desqualificada, má qualidade infraestrutural; e, mais recentemente, a expansão do centro de Lisboa em bairros de classe média construídos em loteamentos de antigas quintas, e os grandes artefactos rodoviários auto-estradais de escala metropolitana. Tal como as auto-estradas e a banalização dos transportes motorizados, a abertura do aeroporto em 1942 era já sinal claro destas novas peças urbanas pesadas com requisitos socio-técnicos e funcionais tão específicos que, ao contrário das estações do caminho-de-ferro, perderam até a adjetivação urbana enquanto equipamento de transporte mesmo em tempos de turismo urbano massificado. Com o Forte da Ameixoeira, as vias e trincheiras militares do sec XIX tinha terminado a função de um regulador urbano milenar: a defesa; a Valorsul/Lumiar foi, ao contrário, um sinal das novas soluções de salubridade e, pelos efeitos negativos da sua presença, uma função a centrifugar. Não muito longe, existe um campo de golfe, coisa distinta, exigente em espaço e limpa. Fica assim exemplificada a ideia de periferia, de mosaico de situações contraditórias, de sobreposição de escalas e espacialidades.

A questão é que a Coroa Norte de Lisboa já não é coroa de nada. Lisboa, seja lá o que isso for para além do respectivo município, integra uma territorialidade incerta, uma nébula urbana extensa, diversa e descontínua que dá pelo nome de AML, Área Metropolitana de Lisboa.

Não existe qualquer coerência urbanística em tão grande artefacto altamente estilhaçado, dual e polarizado por um núcleo duro de actividades, funções, poder, capital... que se restringe a uma parte do município de Lisboa. Tão pouco existe uma coerência política: à desigualdade de poder municipal e influência entre Lisboa e o resto, acrescentam-se as decisões saídas da deriva do Estado Central e dos seus departamentos e, cada vez mais, o poder do capital global descriminando operações que permitem melhor performance financeira e detendo activos que há pouco eram públicos e apenas dependiam da decisão pública.

Esta é a questão. Não me parece que esta oportunidade seja para fazer planeamento balístico articulando muitas instituições e participações num contexto de uma certa previsibilidade do futuro. Domina o presentismo, o curto-prazo, a instabilidade, o capitalismo desorganizado, o imediatismo, a incerteza, a lógica global do sector FIRE: finance, insurance & real estate. Cuide-se da ética pública e da responsabilidade do Estado na habitação e noutros campos da política de equidade e justiça social. Salvem-se as jóias da coroa.

Geógrafo, Professor da Universidade do Porto

VIVER E COMPREENDER A CIDADE

O OLHAR DAS NOVAS GERAÇÕES



Rita Pinto Coelho

A arquitetura e a paisagem refletem a identidade, a história e a cultura, mantendo-se e evoluindo através da educação e fomentando a inclusão social. Integrar estas temáticas nos programas escolares reforça uma eficaz cultura de cidadania.

A realidade da Cidade, trazida para a sala de aula através dos olhos de alunos que, pelas mais diversas razões, procuram uma alternativa para o seu percurso escolar de insucesso, tem sido a experiência conduzida por um grupo de docentes da Escola dos Mestres, fruto da interligação com a Fundação Serra Henriques nos campos da valorização do território, do património cultural e da compreensão do ambiente construído.

Na Escola, com 35 anos exclusivamente dedicados ao ensino de recurso para jovens entre os 15 e os 18 anos, sob a estrutura do sistema existente que certifica o 9.º ano, foi concebida uma forma de procurar formar cidadãos informados para além de uma certificação académica, despertando o interesse pelos múltiplos lugares onde habitam ou passam — realidades que são sentidas sem que se conheçam as causas e consequências de opções ou diretivas.

No espírito holístico e interdisciplinar, orientado pelos princípios das “Aprendizagens Essenciais para o Ensino

Básico” e da Política Nacional de Arquitetura e Paisagem (de que a Fundação Serra Henriques é parceira de implementação), escolhem-se temas estruturantes comuns a todas as disciplinas e que, em cada trimestre, são tratados pela História, Geografia, Ambiente, Comunicação e Português, de acordo com as suas especificidades.

Sob orientação de guias elaborados pelos próprios professores, a teia de interações não se esgota na pré-divisão temática, mas vai-se harmonizando com a progressão dos trabalhos e verificações *in loco*, de maneira a ser compreendido o fenómeno complexo de viver em cidades. Sempre com a monitorização de dois tutores, a pesquisa e os trabalhos dos alunos são apresentados e defendidos oralmente, criando competências indispensáveis para jovens em pré-maioridade e com reiteradas experiências de insucesso escolar anterior.

Temas comuns como:

- **“Viver em Cidade”** — as muitas razões do crescimento urbano, formas de concentração pela limitação do espaço, infraestruturas básicas, construção sustentável, regulação do território, o lugar pelo qual se passa sem notar e a compreensão do ambiente construído;
- **“Migrações”** — a flutuação da população no tempo e no espaço, diferentes culturas, novas economias urbanas e rurais,

impacto na paisagem, a pressão da concentração urbana, diferentes culturas e coexistência geográfica de proximidade;

- **“O Bairro de Alvalade”** — visitar e conhecer o Bairro, estudos de campo com percursos divididos por equipas, levantamentos fotográficos para trabalhos, relevando o património edificado do crescimento industrial da época, o comércio local, a construção planificada de habitação e a nova arquitetura pela transformação funcional da zona.

A participação da docente de Geografia (que coordena este sistema de ensino na Escola) nas intervenções da Fundação permite a atualização da escolha de subtemas para investigação nos campos da Arquitetura, do Urbanismo e da Paisagem.

Presidente da Fundação Serra Henriques e Administradora da Escola dos Mestres

QUALIFICAÇÃO URBANA DO NORTE DE LISBOA - A CIDADE DO AVESSO



Sidónio Pardal

Sidónio Pardal, autor do plano de urbanização da Coroa Norte

PLANEAMENTO URBANÍSTICO ESTRATÉGICO

Introdução

Este desafio suscita como notas preambulares de reflexão crítica:

1 – A consciência de estarmos perante uma cidade vitimada pela repetida ocorrência de sismos catastróficos não se revela no ordenamento territorial, nem disso se dá conta nos planos urbanísticos. A zona de menor risco sísmico quase não tem construção e está ocupada pela “Mata de Monsanto”. As zonas de elevado risco sísmico é onde se encontra o parque edificado com fragilidades estruturais e funcionais reconhecidas, mas desconsideradas.

2 – É uma questão a “Coroa Norte” apresentar falhas de agregação, vazios e barreiras que quebram as desejadas continuidades na malha urbana. Telheiras é quase excepção, onde se adivinha alguma ordem urbanística pré-concebida, mas mesmo neste “bairro” é difícil a sua apreensão no mapa mental da cidade.

3 – É surpreendente a omissão nos instrumentos de planeamento das suas relações com a economia do território e com a gestão fundiária conjugada com as políticas de produção de solo urbanizado. O PDM demite-se de uma das suas principais razões de ser que é assegurar a qualidade do desenho da forma urbana, promover a

produção de solo urbanizado, regulando o mercado imobiliário para assegurar equilíbrios e respeito por princípios de ética comercial e de coesão social.

Nota histórica

Admire-se o notável plano de Manuel da Maia para a baixa Lisboeta, exalte-se a excelência da Avenida da Liberdade da autoria de Malaquias Ferreira Leal, as qualidades de planos como o de Alvalade e do Restelo, mas fica sem explicação o facto da cidade ter processado o seu crescimento sem atender às condicionantes da geotecnia na vertente sísmica. Olhando para a carta de risco, o lugar mais seguro é o maciço basáltico de Monsanto!

A prática do urbanismo tende a decorre a um ritmo desfasado do tempo real dos acontecimentos no turbilhão da vida social quotidiana e está sujeito às pregnâncias das visões e dos poderes políticos. Em Portugal, podemos constatar que as dinâmicas territoriais imanadas de uma ordem moderna são tímidas, avulsas e os eventos iluministas da escola da Casa do Risco, o rasgo talentoso da Avenida da Liberdade e da ação esclarecida da política territorial de Duarte Pacheco, não tiveram a adesão e propagação que mereciam, para mal do urbanismo em Portugal. Hoje o planeamento está atolado numa teia de “competências” e de poderes administrativos distópicos, insuportáveis.

O urbanismo enfrenta um meio hostil enquanto trabalho, exploratório, visionário, criativo na procura de ideias com arte e funcionalidade, em suma, com utilidade e conforto. Prevalece o obscurantismo

instalado num pântano de burocracia.

A tarefa de elaborar planos urbanísticos, de desenhar a cidade e o território em geral, com arte, não é compatível com as fragilidades do aparelho administrativo. O sistema está atolado em equívocos plasmados em mais de 150 decretos de servidões administrativas e de restrições de utilidade pública elaborados à revelia da casuística inerente ao caracter singular dos sítios e das suas circunstâncias. Estes diplomas empoderam a arbitrariedade dos “entendimentos” que deles se fazem nos “pareceres técnicos vinculativos” doutrinados na tradição de valorizar o indeferimento e desprezar a qualidade dos resultados no terreno.

Merece também reparo o que se passa com os honorários. Os urbanistas, arquitetos e engenheiros estão a ser selecionados, não pela competência expressa na qualidade das suas ideias e obras, não pelo valor do seu saber e mérito da sua arte, mas pelo preço mais baixo.

No processo de licenciamento de um empreendimento, os honorários do estudo de impacto ambiental EIA são exorbitantes e os seus conteúdos têm uma abrangência universal conduzindo para a respectiva comissão o poder da última palavra. As empresas que elaboram os EIA estão sujeitas ao arbítrio desgovernado que lhes exige “estudar TUDO” entrando num processo com custos e resultados imprevisíveis. Este tipo de dependência, escura, alastra-se para as demais especialidades e inquina o sistema de planeamento do território em vigor.

Os planos são elaborados com um grau de abstração e de distanciamento da realidade

socio territorial a ponto de ser comum acontecer que, perante um problema urbanístico, as instituições ignorarem as competências do urbanismo e recorram ao parecer do jurista!

Submetem-se os planos, de forma acrítica, a diplomas legais onde a irracionalidade é descarada (veja-se o DR 15/2015 sobre a classificação e reclassificação do solo onde o Artgº 25 sobre as “categorias de solo urbano” faz a disjunção dicotómica entre “espaços centrais”; “espaços habitacionais”; “espaços de baixa densidade” ... sem se aperceber que uma mesma unidade espacial pode corresponder a diversos destes “táxons” improvisados à toa e assim se instala a mais torpe irracionalidade nos PDM como instrumentos de classificação do solo. Uma grosseira trapalhada que leva ao desordenamento do território e ao descrédito dos planos e das instituições que, sem criticar, impõem o absurdo ao país com a agravante deste se prestar a ser instrumento de abuso e até de chantagem sobre a economia do território.

É a capacidade de juízo de avaliação crítica, seja técnica ou administrativa, que traz senso e dá segurança aos procedimentos da burocracia.

A vida social é travada e oprimida por poderes deslocados que, sob a forma de pareceres técnicos e administrativos “vinculativos”, subordinam as decisões dos órgãos democráticos, estatais e autárquicos que, por inadvertência, se expõem a esta dependência.

A Coroa Norte da Cidade de Lisboa está a crescer num labirinto de ruas com desenhos e fluxos de transito que conflituam com a sua hierarquização na malha. Por isso, a apreensão da malha urbana é confusa e a composição e imagem são pouco apelativas nesta zona da cidade.

O caso de Telheiras: Plano Geral de Urbanização da Cidade de Lisboa (PGUCL) – 1967 – demarcava, a zona de Telheiras para “ fins habitacionais”, *lato sensu*, e o desenvolvimento do plano de pormenor para o bairro foi adjudicado ao francês Gilles O’Callaghan, mas esse plano não foi implementado e deu lugar à elaboração do “*Plano Urbanístico de Telheiras*”, coordenado pelo Arquitecto Pedro Vieira de Almeida.

- A urbanização de Telheiras vem na

linha estranha, dominante desde os finais do séc. XIX, de convidar urbanistas estrangeiros, gesto normal se motivado pela troca de experiências e de cooperação entre profissionais e foi, porventura, essa a intensão de trazer para Portugal conhecimento sobre como planear e projectar cidade. Mas convenhamos que àquelas datas havia em Portugal excelentes urbanistas.

Quando Barry Parker é convidado para planear o centro da cidade do Porto, na década de 1920, foi saudavelmente confrontado com as ideias de Marques da Silva que, em boa-hora, com sensibilidade e mestria desenhou o que é hoje a majestosa “Praça da Liberdade e Praça do Município”.

É pertinente a apreciação histórica dos modelos subjacentes ao Plano Geral de Urbanização e Expansão de Lisboa (1938), do urbanista De Groer; ao Plano de Expansão Região Oeste de Lisboa (1934-1936), elaborado por Agache; ao Plano Regional do Algarve (1963 – 1974) de Luigi Dodi; o Plano Geral de Urbanização de Lisboa de Meyer-Heine – (1967) , entre tantos outros. Mas foram centenas os planos elaborados por dezenas de urbanistas portugueses, de que dá conta o livro “Planos de Urbanização A Época de Duarte Pacheco” da autoria de Margarida Souza Lobo – ed. DGOTDU * FAUP – 1993 e que devem ser revisitados observando os métodos e os conteúdos da arte, com espírito crítico para se avaliarem os resultados e tirar conclusões. Sem os trabalhos de O’Callaghan e de Vieira de Almeida essa zona de Telheiras planeada não teria os predicados que hoje lhe podemos reconhecer e que contrasta com a manta de retalhos que caracteriza o conjunto que designamos de “Coroa Norte de Lisboa”

O Risco Sísmico

Qualquer abordagem urbanística à cidade de Lisboa obriga-se a ter em conta o grau de perigosidade sísmica.

- O risco sísmico é um factor de 1ª ordem na concepção e gestão urbanística tendo como referência:

- O **sismo de 1356** foi muito violento e durou um quarto de hora;

- O **sismo de 1531** e o posterior maremoto estima-se ter matado 30 000 pessoas;

- O **sismo de 1755** destruiu grande parte da cidade e causou mais de 10 mil mortos e cerca de 85% dos edifícios ruíram ou ficaram inutilizados.

- As medidas preventivas face ao risco sísmico tem sido quase limitadas ao projecto estrutural dos edifícios e ignorada pelo planeamento urbanístico. As disfunções de desenho urbano conjugadas com as fragilidades do parque edificado, pedem uma renovação da tessitura da cidade, numa operação que tarda e que deverá decorrer no mais curto período de tempo (começar de imediato e terminar logo que possível) dada a elevada probabilidade de se estar no fim do intervalo de ocorrência do sismo.

- A gestão desta operação pode ser feita com uma elevada valorização social, urbanística e patrimonial dos espaços renovados e essa transformação é feita com a integração de novos espaços ainda não urbanizados.

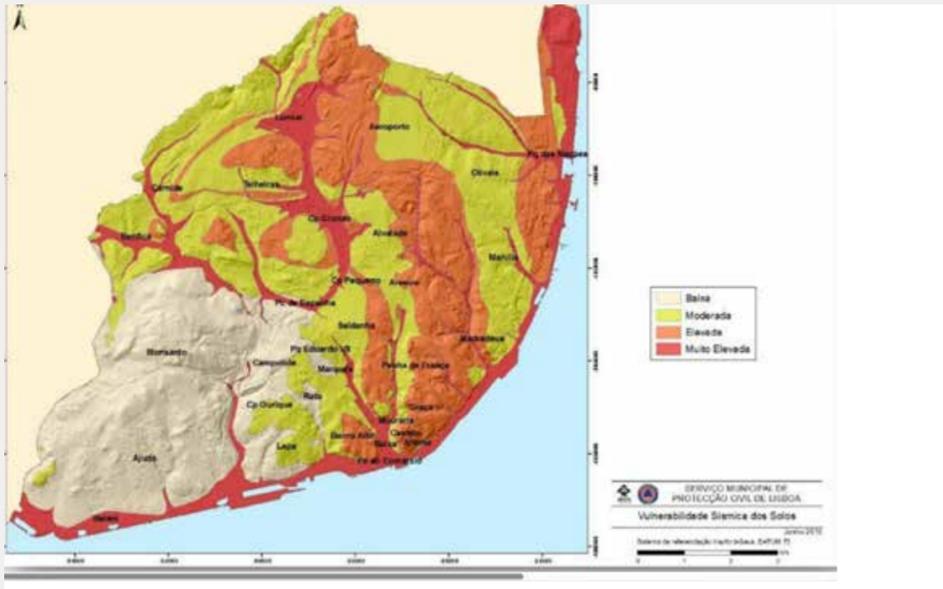
- Se houver arte na imaginação urbanística, engenho operacional da gestão e seriedade competente na vertente financeira a renovação de Lisboa é uma oportunidade de a tornar segura e patrimonialmente mais valiosa. **Isto convoca uma política visionária à altura de enfrentar a fatalidade do próximo sismo, atuando preventivamente.**

- Enfrentar este desafio dá oportunidade para resolver um extenso conjunto de problemas em que a rotina administrativa está atolada. As instituições acomodadas à sua burocracia precisam de uma reformulação que lhes confira visão urbanística operacional, capacidade de decisão política e condições para atuar com uma destreza como a que aconteceu com a Expo 98, que pode ser melhorada com os ensinamentos dessa experiência.

- Dada a delicadeza do tema do risco sísmico e a complexidade do seu tratamento urbanístico, a solução passa por conceber cenários e modelos de intervenção eruditos elaborados por urbanistas competentes, ideias apresentadas de forma sucinta e assertiva para abrir horizontes, permitir

escolhas aos decisores políticos e assim ultrapassar a paralisia urbanística e atuar a tempo de salvar a cidade da fatalidade sísmica protegendo dezenas de milhares de vidas.

7. É necessária uma discreta clarividência para enfrentar a dimensão real deste problema e encontrar o caminho da solução, vencendo a indiferença e a resignação escondida, sem dar lugar ao pânico.
8. Para enfrentar este desafio é necessário um informado e ajuizado consenso político apoiado por um corpo técnico com saber e talento e servido por uma estrutura administrativa lógica e flexível para ser eficiente. A urbanística não se compagina com a interpretação estereotipada que tem sido feita nos planos, à revelia da informação científica mostrada na carta sísmica.
9. Os instrumentos de planeamento do território têm de ser compaginados com a consciência do perigo e ousar intervir e pôr em prática as obras para evitar a perda de vidas, o sofrimento, a destruição do património e minorar prejuízos para a economia nacional perante um fenómeno natural anunciado.
10. Vem a propósito citar a Carta Encíclica - Laudato Si – Papa Francisco 2015: *“177 - «...são funções inadiáveis de cada Estado planificar, coordenar, vigiar e sancionar dentro do respectivo território ... Os limites que uma sociedade são, madura e soberana deve impor têm a ver com previsão e precaução, ... acções de controle operacional sobre o aparecimento de efeitos não desejados dos processos de produção, e oportuna intervenção perante riscos incertos ou potenciais.”*
11. Interprete-se a sobreposição da tessitura urbana existente, da cidade e da região, com a carta de risco sísmico e somos levados a constatar que a cidade está do avesso. Onde o risco é mais elevado estão as zonas com maior densidade populacional em edifícios de fraca construção e com acessos problemáticos – Alfama é tudo o que não deve ser sob o ponto de vista de risco sísmico, mas não é caso único.
12. O urbanismo deve ser convocado



Carta da Vulnerabilidade Sísmica do Concelho de Lisboa, onde é se demarcam como zonas de maior resiliência sísmica as da Ajuda; Monsanto e Campolide.

para resolver o ajustamento gradual, mas célere, da ocupação urbana para criar uma cidade compaginada com a informação expressa na carta de risco sísmico.

13. Conjuguar a gestão corrente do município com um programa de reajustamento estrutural da cidade que a médio prazo consiga alcançar níveis de segurança racionais à luz de um urbanismo informado pela sismologia.
14. Este exercício, se tiver mérito, seria extrapolado para todo o país, com especial prioridade para as zonas de elevado risco sísmico, mas seria também, pertinente para resolver os problemas de desordenamento sistémico do território, devido à incapacidade de se elaborar planos territoriais com mérito urbanístico o que resulta da falta de urbanistas profissionalmente qualificados.

São abundantes os estudos sobre o risco sísmico elaborado no âmbito das competências das instituições da Protecção Civil com Planos de Emergência sobre como reagir perante uma ocorrência e recomendações para reduzir o risco e há mapas onde se demarcam as zonas da Cidade mais e menos susceptíveis. Para além dos cuidados à resistência sísmica atendidos em sede de projecto

de estruturas, pela engenharia civil o foco centra-se na preparação de como actuar em emergência após a ocorrência do sismo. Embora sejam feitos relatórios com recomendações para serem consideradas no PDM não há exercícios de lógica e de ordem urbanística sobre a forma de configurar a cidade compaginando-a com a informação fornecida pela sismologia.



Os relatórios e programas sobre o risco sísmico a considerar na gestão da cidade de Lisboa são de caracterização e inventário do edificado devoluto, em ruína ou a necessitar de «obras de conservação/reabilitação» nos edifícios da cidade «*identificados no Censo de 2011 como em mau e muito mau estado de conservação, mas recuperáveis, sejam objeto de obras que lhes garantam um nível de conservação não inferior a Bom,*» e: - «*Assegurará que em todas as obras de reabilitação profunda de qualquer edifício serão introduzidas alterações estruturais para reduzir o risco sísmico.*» A exploração

de ideias e de cenários de intervenções urbanísticas avançadas, compaginadas com a carta de risco sísmico, não têm expressão nos instrumentos de planeamento, o que é surpreendente e terá explicação no descomunal desafio a enfrentar com a disrupção que daí adviria quanto à forma de gerir a cidade nesse óbvio processo preventivo.

Ao programa municipal de promoção da resiliência sísmica do parque edificado, privado e municipal e infraestruturas urbanas municipais - ReSist – deverá ser

acrescentada atenção que vá para além do edificado, considerando operações de renovação e de reconfiguração da estrutura urbana, onde isso seja incontornável por motivos de elementar segurança.

Um dos maiores obstáculos está na terminologia utilizada no domínio dos planos territoriais que se ilude e perde no significado de senso comum das palavras. Assim a linguagem empobrece e as ideias degeneram em pregnâncias com forte poder de propagação. Veja-se o caso de palavras

como “ecológico”; “sustentável”; “verde”; “ambiental”, entre tantas outras que estão reduzidas a interjeições «palavras que expressam sentimentos ou emoções de forma espontânea» e assim se prestam a ser instrumentalizadas em doutrinações ideológicas alimentando apreensões e opiniões convictas que enjeitam o pensamento crítico.

Professor Jubilado da Universidade de Lisboa

O PLANALTO DA COROA NORTE - UM PARQUE PARA A LISBOA DO SÉCULO XXI



João Santa-Rita

de Monsanto, de certo modo marginal à própria Cidade.

Um parque que estabeleça a ligação com o Jardim do Campo Grande e os Campus Universitários instalados ao longo deste.

- Um parque destinado ao lazer, ao habitar e ao trabalho.

- Um parque integrando coroas, de Habitação de iniciativa pública, destinada ao aluguer e a concessões por períodos longos, acessível a todas as faixas etárias e a todos as condições da população. Um contraponto do lado nascente da coroa norte, à iniciativa pública de Telheiras, do lado poente da coroa norte.

- Um parque integrando coroas, destinadas à instalação de indústrias criativas e de indústrias não poluentes, polos de formação, de áreas de serviços, de recintos

de exposição e feiras, espaços de trabalho, reconvertendo muito do “património” construído existente, propriedade do Estado e Priva-do.

- Um planalto no qual possa ser desenhada e construída uma nova extensão e ideia para a cidade de Lisboa, a qual corresponda também ao anseio das novas gerações e ao seu modo de usufruir e de partilha dos espaços públicos e privados.

- Um planalto passível de ser transformado numa versão contemporânea da “Ville Radieuse”, resgatando o conceito através da sua revisão crítica, num tributo às ideias do urbanismo moderno.

Arquitecto, Professor Associado na Universidade Autónoma de Lisboa

COROA NORTE: SISTEMA, LIMITE, IMPREVISIBILIDADE

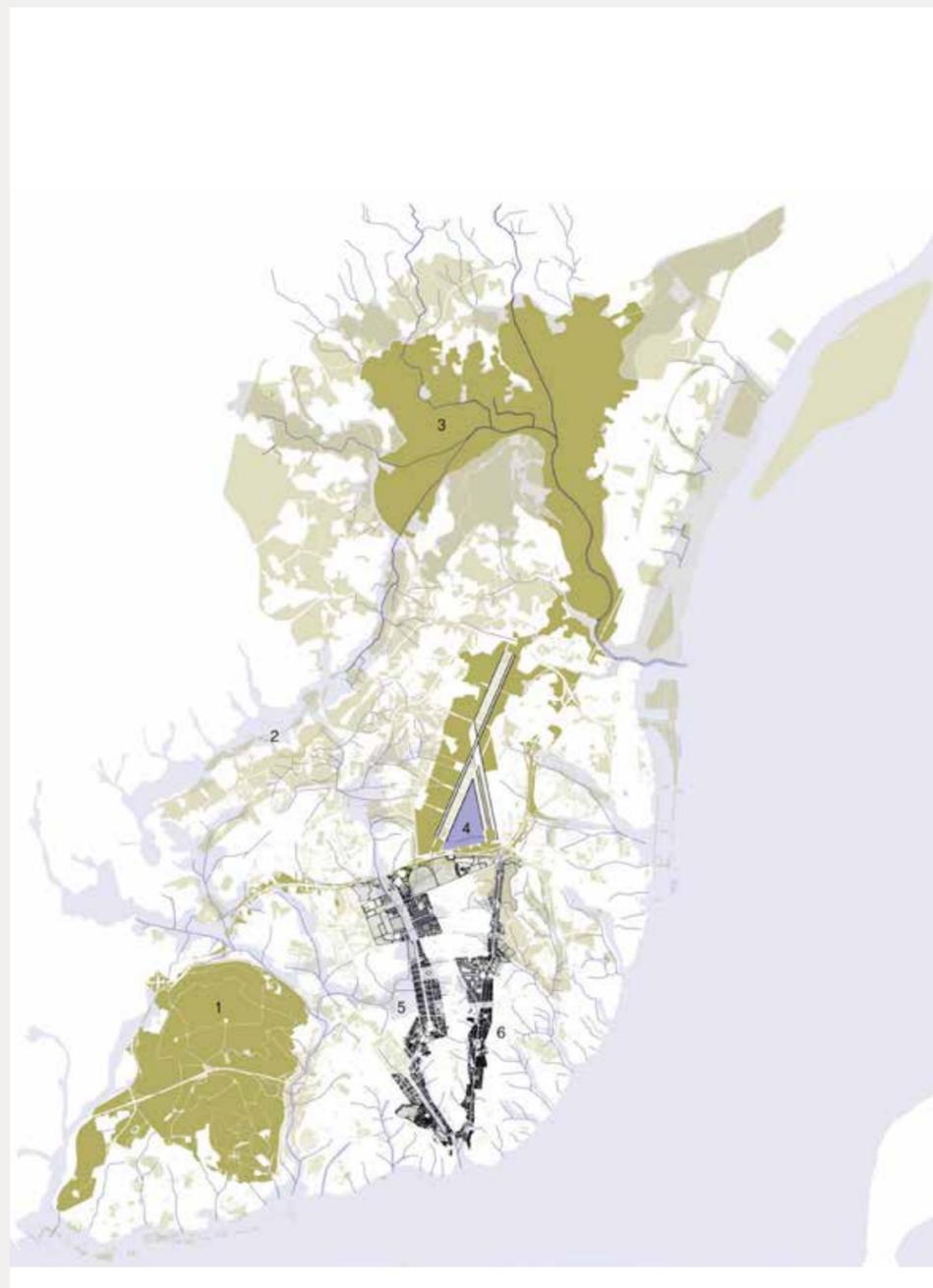


Inês Lobo

I. Cidade_ partes

Lisboa, pela relação que estabelece com a sua condição natural, que inclui o seu posicionamento geográfico e a sua topografia, é uma soma de *partes de cidade* que, com enorme inteligência, se implantaram. Ao longo de séculos, formal ou informalmente, foram eleitos diversos modelos urbanos que, no seu tempo, responderam a necessidades de expansão urbana, procurando dar resposta às necessidades da vida contemporânea.

Podemos observar, neste raciocínio, *partes identitárias*, aquelas que se configuram em espaços com modelos urbanos razoavelmente homogêneos, mas que, por complementaridade e reciprocidade, geram também espaços intersticiais, ou residuais, relativamente indefinidos. Temos, por outro lado, áreas que podemos chamar *partes emergentes*, fruto da cidade heterogênea, onde se sobrepõem tempos de actuação, modelos urbanos onde as infraestruturas são as protagonistas, mas quase nunca devidamente articuladas com o espaço urbano. A Coroa Norte de Lisboa — um território entre os municípios de Lisboa, Odivelas e Loures — é, sem dúvida, uma *parte emergente*, e o aeroporto uma destas infra-estruturas. Ignoradas ou desprezadas no passado, estas *partes emergentes* e os espaços intersticiais ou residuais gerados pelas *partes identitárias*



1_ PARQUE FLORESTAL DE MONSANTO 2_ COROA NORTE 3_ VALE DO TRANCÃO 4_ AEROPORTO 5_ EIXO AVENIDA DA LIBERDADE AVENIDA DA REPÚBLICA CAMPO GRANDE 6_ EIXO ALMIRANTE REIS AVENIDA GAGO COUTINHO

“Mais do que apenas questionar a validade da permanência do que existe e equacionar a pertinência do que tem de ser construído, é imprescindível assumir a flexibilidade e os tempos de atuação com que devemos fazê-lo.”

constituem, no presente, o grande território de transformação urbana, a grande reserva de espaço para a cidade do futuro. São estas as áreas que, pela sua natureza, pelas suas qualidades e também pela urgência da sua transformação, poderão dar resposta às questões que a cidade contemporânea nos levanta.

II. Cidade_ infra-estruturas

Se as infra-estruturas urbanas, muitas das vezes configuram marcos que organizam o tecido da cidade, estas são também responsáveis por descontinuidades urbanas, sobretudo quando se concentram exclusivamente na resolução da sua condição tecnológica, descurado o seu papel no desenho da cidade. Por oposição, as infra-estruturas naturais mantêm, de forma perene, a luta pela sua condição natural, configurando sistemas contínuos, que são parte de um ecossistema maior, que recusa e questiona os limites administrativos.

A Coroa Norte de Lisboa condensa paradigmaticamente esta tensão entre o natural e o artificial. Sendo uma área historicamente marginalizada nos processos de planeamento urbano, revela, no entanto, uma matriz territorial resiliente, marcada por elementos morfológicos e infraestruturais que permanecem à margem da atenção institucional, onde são reconhecíveis linhas

de fecho, vales profundamente encaixados e infraestruturas obsoletas, formando uma rede latente de suportes territoriais, carente de re-interpretação.

Entre estes elementos, destacam-se dois - um no topo, o outro na base - que organizam a morfologia do território, de acordo com uma lógica complementar: a Estrada Militar de Lisboa, que percorre a linha de cumeeada, e o vale do rio Trancão, que sulca a base da bacia hidrográfica.

Esta articulação dual estrutura fisicamente a paisagem, mas configura-se também como uma possibilidade de orientação para a sua transformação.

III. Cidade_Sistemas_Limite

O conceito de sistema e o desejo de equilíbrio estão, por norma, associados. Abordar o sistema complexo de uma cidade implica, antes de mais, identificar os subsistemas dinâmicos que contribuem para a fixação do seu sistema geral. Estes subsistemas coexistem e dificilmente podem ser isolados: sobrepõem-se, cooperam, entram em tensão, reconfigurando-se permanentemente:

O sistema natural, cuja transformação foi de lenta evolução morfológica, constitui a razão existencial da cidade, desde o seu primeiro

assentamento. Hoje, em face dos desafios da manutenção da biodiversidade, da gestão da energia e dos recursos hídricos este sistema volta a adquirir um carácter fundacional (deveríamos dizer re-fundacional), influenciando directamente sobre todos os outros, que importa compreender e potenciar para resenhar a relação homem- território, num sentido prospectivo.

O sistema urbano, que incorpora o espaço público e o espaço privado, articula-se com o *sistema de acessibilidade*, composto pelas infra-estruturas e suas conexões, e constitui a condição física do construído, que espelha o diálogo (ou o confronto) entre a cultura urbana, ou seja, os padrões de vida, e a cultura urbanística.

Como *articular* estes dois sistemas e garantir a sua **continuidade** parece ser a pergunta central para a transformação do território da Coroa Norte. Responder a esta pergunta obriga, necessariamente, à discussão dos limites da cidade que queremos transformar e à formulação de uma nova pergunta: será possível, ou até desejável, pensar a Coroa Norte, dentro dos limites administrativos da cidade?

IV. Demolir

A Coroa Norte, incluindo na sua extensão os terrenos do aeroporto, é um território

que, falsamente, podemos ter a tentação de classificar como vazio atual ou potencial. Em cada momento da transformação, independentemente da sua escala, somos obrigados a compreender o que o tempo nos deixa como legado e, conseqüentemente, ter a capacidade de, com o mínimo de dispêndio de energia, alcançar a transformação desejada. Tenhamos, assim, a humildade de inventariar e estudar o património edificado que nos é deixado, e ensaiar a sua capacidade de responder aos novos programas e, eventualmente, reconhecer nele a capacidade de se tornar em novos *lugares de vida urbana intensa*. No caso do aeroporto, os edifícios desta infraestrutura, pela sua escala, permitem imaginar espaços que, abandonados pelos aviões, se poderão encher de pessoas transformando-se em lugares públicos de usos múltiplos. Importa, assim, manter presente a inquietação sobre o que demolir, porquê e para quê.

V. Construção

V. Construção_Indeterminação_Flexibilidade

Assistimos, desde a pandemia que marcou a transição entre a primeira e a segunda décadas do século XXI, a uma mudança em número, concentração e tipologia dos lugares de trabalho, que teve com consequência o acentuar de uma mudança na forma como habitamos a cidade.

Indeterminação e flexibilidade seriam os termos adequados às novas tipologias urbanas, que terão de garantir que a cidade continuará a ser um lugar de invenção, produção, consumo, distribuição, (re) definindo tipologias de edifícios que permitam a coexistência de diferentes usos, recusando fixações a priori de percentagens de uso, aproximando a casa, o trabalho e o lazer, esbatendo fronteiras entre público e privado.

VI. Tempos de actuação

Por último, e talvez tão ou mais importante, é fundamental questionar e propor tempos de actuação. Transformar uma *parte de cidade* com esta dimensão implica definir **novos instrumentos estratégicos** e de projecto, que garantam uma discussão mais abrangente das soluções, garantindo que estas não ficam reféns de modelos de cidade obsoletos, que já não dão resposta às questões colocadas pela cidade

contemporânea. Colocam-se questões já antigas, mas ainda não resolvidas: como aceitar uma transformação gradual, tempos de actuação curtos, que promovem atuações temporárias que permitam testar programas e dinâmicas urbanas que decorram em simultâneo com operações fundacionais para o um tempo de actuação longo, garantindo que a nova cidade vai gradualmente sendo questionada, transformada e vivida?

Nota final

Nota final

Quando ao binómio paisagem-técnica se retira o factor de conflito, e se lhe atribuí um valor estético, reinventar os lugares da cidade que têm as infraestruturas como suporte surge como uma evidência no caso da Coroa Norte de Lisboa. Olhar para estas *partes de cidade* é simultaneamente um desafio e uma urgência num momento em que a dicotomia entre *sistemas natural e urbano* deixou de fazer sentido, quer do ponto de vista ecológico quer cultural. Mais do que apenas questionar a validade da permanência do que existe e equacionar a pertinência do que tem de ser construído, é imprescindível assumir a flexibilidade e os tempos de actuação com que devemos fazê-lo.

Neste contexto, estudar e ensaiar novos modelos, com absoluto rigor mas como a maior liberdade para levantar todas as questões, tem de ser parte fundamental da formação dos atuais arquitectos que trabalham com o território – é esse o objetivo do projecto neste momento em curso.¹

V. Construção_Indeterminação_Flexibilidade

Arquitecta, Professora na Universidade Autónoma de Lisboa

^[1] O presente texto resulta de uma reflexão em curso, elaborada do âmbito do Mestrado Integrado em Arquitectura pelos alunos do 4º e 5º durante o ano letivo 2024/25, que terá continuidade no ano de 2025/26, sob o tema CIDADE TRABALHO. Mais do que formular propostas encerradas, procura-se levantar questões e ensaiar possibilidades, construir UTOPIAS PRÁTICAS, para um futuro que não se deve temer incerto, mas antes recheado de possibilidades concretas. Docentes: Bárbara Silva, Francisco Aires Mateus, Inês Lobo, João Gomes da Silva, João Rodeia, Júlia Varela, Miguel Marcelino, Nuno Mateus, Pedro Baía, Ricardo Bak Gordon, Rita Aguiar Rodrigues, Rute Figueiredo, Telmo Cruz. Alunos participantes: Afonso Penetra , Ana Palma, André Matias, António Ribeiro, Beatriz Lopes , Caetana Thomaz, Maria da Luz Cancela de Abreu, Luís Maia, Sara Filipe , Oksana Lagno, Teresa Henriques , Pedro Martins, Margarida Silva , Simão passarinho , Tomás Leitão

ENSAIOS

Última chamada para Lisboa: que futuro vai aterrar aqui?

Última chamada para Lisboa: que futuro vai aterrar aqui?

Última chamada para Lisboa: que futuro vai aterrar aqui?

Última chamada para Lisboa: que futuro vai aterrar aqui?

ÚLTIMA CHAMADA PARA LISBOA: QUE FUTURO VAI ATERRAR AQUI?

PLANEAMENTO BASEADO NA NATUREZA PARA TRANSIÇÕES URBANAS SOCIETAIS

Casos de exemplo

ÚLTIMA CHAMADA PARA LISBOA: QUE FUTURO VAI ATERRAR AQUI?



Isabel Loupa-Ramos

Isabel Loupa Ramos é Professora Associada no Departamento de Engenharia Civil, Arquitetura e Ambiente do Instituto Superior Técnico, Universidade de Lisboa. A sua docência centra-se na ecologia da paisagem, planeamento biofísico e de infraestruturas verde com particular interesse de investigação na interface entre processos sociais e ecológicos no contexto do planeamento territorial com base em processos colaborativos e transdisciplinares. É membro do CITUA, representante eleita da IALE-Europe e vice-presidente do Observatório da Paisagem da Charneca.



Claudia Cassatella

Claudia Cassatella é Professora Associada de Planeamento Regional e da Paisagem no DIST – Departamento Interuniversitário de Estudos Regionais e Urbanos e Planeamento, Politécnico de Turim, onde exerceu funções como Presidente da Escola de Planeamento e Design. É responsável científica por investigação aplicada para autoridades públicas e projetos H2020. Lecionou internacionalmente na União Europeia, nos Estados Unidos e no Japão. Foi membro da Direção da SIU – Sociedade Italiana de Urbanistas (2018-2022) e da UNISCAPE (2017-2022).



Pieter Brokking

Pieter Brokking é Professor na Divisão de Estudos Urbanos e Regionais da School of Architecture and the Built Environment (ABE), KTH Royal Institute of Technology, em Estocolmo. Está ativamente envolvido no ensino e na coordenação de cursos em diversos programas — incluindo Análise Urbana e Regional Aplicada, Planeamento e Governação do Desenvolvimento Urbano e Regional, Mobilidade Urbana Sustentável, Infraestruturas Urbanas, e Gestão de Projetos e BIM no Ambiente Construído.



Veerle van Eetvelde

Veerle Van Eetvelde é Professora Catedrática na unidade de Investigação em Paisagem do Departamento de Geografia da Universidade de Gante (Bélgica). Geógrafa e urbanista, a sua investigação abrange a ecologia da paisagem, a perceção da paisagem, a geografia histórica, bem como a gestão e o planeamento da paisagem e do património. Atualmente é Presidente do capítulo europeu da Associação Internacional de Ecologia da Paisagem (IALE-Europe) e lidera ou participa em numerosos projetos nacionais e europeus sobre paisagem e património cultural.

PLANEAMENTO BASEADO NA NATUREZA PARA TRANSIÇÕES URBANAS SOCIETAIS

Este BIP – Blended Intensive Program - foi uma iniciativa internacional de curta duração, organizada no âmbito do programa Erasmus+, que combinou componentes online e presenciais para explorar soluções inovadoras de planeamento urbano baseadas na natureza. Esta edição partiu das reflexões do projeto PLANN@T – Nature-based Innovation in Urban Planning for Sustainability Transition (2023.10493.S4P23), financiado pelo programa Science4Policy – Call 2023, no âmbito da Estratégia Portugal 2030. O projeto PLANN@T procura compilar conhecimento científico para formulação de recomendações para a integração sistemática de soluções de base natural nas políticas públicas na área de governação de ambiente e da ação climática para responder aos desafios climáticos com ecologia e planeamento urbano. Através de processos colaborativos, o projeto identificou desafios e oportunidades para uma maior valorização da biodiversidade e da resiliência urbana, fornecendo a base conceptual que inspirou e sustentou o trabalho deste BIP.

O tema central – Nature-Based Planning for Societal Urban Transitions – procurou responder a desafios ambientais contemporâneos, como as alterações climáticas e a perda de biodiversidade, através da integração de Nature-Based Solutions (NBS) em processos de regeneração urbana. Esta edição de 2025 teve como foco o território do atual Aeroporto Humberto Delgado, em Lisboa, cuja desativação está prevista com a construção de um novo aeroporto fora da cidade. Este contexto ofereceu uma oportunidade única para imaginar uma nova área urbana, conciliando funções ecológicas, produtivas e comunitárias.

O programa desenrolou-se entre março e maio de 2025, com sessões online preparatórias e de acompanhamento, seguidas de um módulo presencial intensivo em Lisboa (21 a 26 de abril). As atividades incluíram trabalho de campo, desenvolvimento de cenários futuros, análise territorial com métodos qualitativos e quantitativos, e a elaboração de propostas estratégicas de planeamento. O formato híbrido promoveu a partilha de conhecimento, a colaboração interdisciplinar e a aplicação prática de conceitos em contexto real.

A abordagem internacional permitiu o trabalho conjunto entre estudantes e docentes de diferentes países e áreas disciplinares, enriquecendo a troca de metodologias e práticas. A participação ativa de parceiros locais – técnicos, decisores e representantes de várias entidades – foi determinante para ancorar as propostas na realidade territorial e social de Lisboa.

O corpo docente reuniu especialistas em planeamento de quatro instituições de ensino superior, refletindo a natureza internacional e interdisciplinar do programa. Do Instituto Superior Técnico participaram Maria Partidário, Margarida Barata Monteiro, Ana Sá, Beatriz Condessa, Jorge Batista e Silva e Isabel Loupa Ramos, que, juntamente com Claudia Cassatella e Enrico Gottero do Politecnico de Turim, Pieter Brokking do KTH em Estocolmo, e Veerle Van Eetvelde da Gante University, garantiram uma abordagem multidisciplinar e enriquecedora.

A estes juntou-se o contributo inestimável de parceiros locais, cuja disponibilidade

e conhecimento ajudaram a ancorar as reflexões e propostas na realidade concreta de Lisboa. Entre eles, destacaram-se como parceiros Ana Félix, Ana Marçal, António Folgado, Paulo Pardelha Pedro Arrabaça associados aos Departamentos de Urbanismo das Câmaras Municipais de Lisboa e Loures. E ainda, com a colaboração valiosíssima de atores locais e especialistas como Artur Dias, Carla Duarte, Gonçalo Maggessi, Guilherme Antunes Ferreira, Jorge Gonçalves, José Ferreira, Marisa Farto, Nuno Ventura Bento e Pedro Pinto.

O BIP 2025 reforçou redes entre universidades, fomentou a mobilidade académica e promoveu colaborações duradouras, posicionando os estudantes como mediadores de conhecimento entre a academia e a prática – um passo essencial para conceber futuros urbanos mais sustentáveis e inclusivos.

CASOS DE EXEMPLO:

INFRAESTRUTURAS VERDES E AZUIS.

PLANEAMENTO NA REGENERAÇÃO URBANA:

O EXEMPLO DE TURIM

Claudia Cassatella & Enrico Gottero



Regeneração urbana de solos industriais desativados. Dora Riverbanks (1996). Foto de Claudia Cassatella, 1996.

A regeneração urbana tem vindo a integrar, de forma crescente, as Infraestruturas Verdes e Azuis (IVAs) como quadro central de reestruturação territorial, reconhecendo o seu papel na prestação de serviços de ecossistema essenciais que sustentam a resiliência urbana. Esta mudança vai além das dimensões estéticas ou recreativas, respondendo a desafios integrados como a

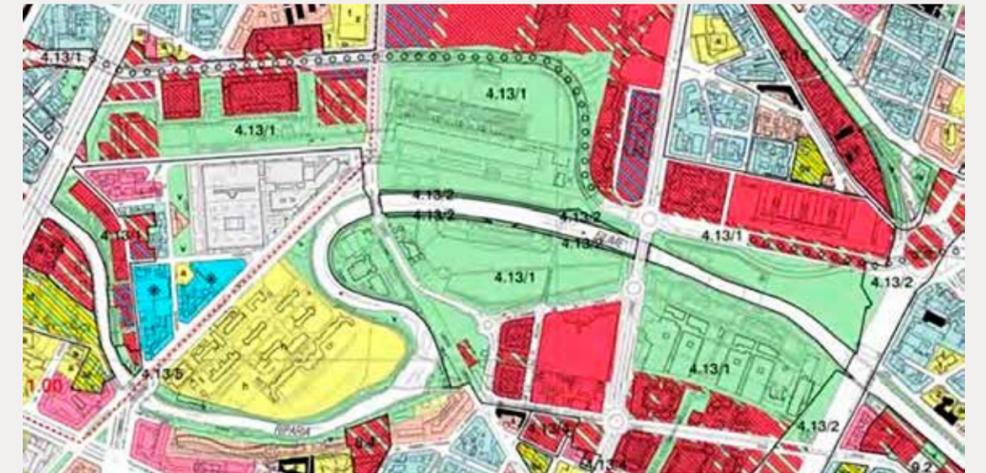
adaptação às alterações climáticas, a gestão sustentável da água, a melhoria da qualidade do ar e o reforço da biodiversidade em ambientes urbanos.

A área metropolitana de Turim constitui um exemplo emblemático de como a requalificação de áreas industriais desativadas (brownfields) pode ser orientada

por estratégias baseadas em Infraestruturas Verdes e Azuis. A transformação do território ao longo do rio Dora ilustra uma metodologia em que o planeamento estratégico se articula com a estruturação ecológica: a reabertura do leito do rio, antes canalizado subterraneamente, não só mitigou riscos de cheias como também criou corredores ecológicos que reforçam a conectividade



Parco Dora: antiga zona industrial transformada em parque urbano com espaços verdes, memória industrial e valorização do rio. Foto de Claudia Cassatella, 2024



Turim, Parco Dora: excerto do Comprehensive Masterplan (1998). © Comune di Torino — todos os direitos reservados.



Parco Dora. Intervenção de renaturalização fluvial: remoção de cerca de 3 m de cobertura em betão para reabrir um troço de aproximadamente 1 km do rio. Foto de Claudia Cassatella, 2017.

territorial e promovem redes de mobilidade sustentável.

As políticas urbanas integraram mecanismos como a transferência de direitos de construção, facilitando a conversão de zonas industriais em áreas de uso misto, onde os espaços públicos verdes assumem um papel central na organização do tecido urbano. Este modelo sublinha a importância de coordenar o planeamento regulamentar com iniciativas estratégicas, incluindo parcerias público-privadas que asseguram uma gestão eficiente e soluções de baixa manutenção para infraestruturas verdes multifuncionais.

Paralelamente, a Agricultura Urbana e Periurbana (AUP) tem ganho relevância como componente crucial nas estratégias

de regeneração. Hoje reconhecida não apenas pelo seu contributo para a produção alimentar local, mas também pela capacidade de regenerar solos degradados, aumentar a permeabilidade urbana e fomentar a coesão social, a AUP incorpora hortas comunitárias, espaços verdes produtivos e práticas agrícolas de alta tecnologia — como a agricultura vertical e os sistemas hidropónicos. Estas soluções respondem a múltiplos objetivos de política urbana, desde a segurança alimentar até à mitigação das ilhas de calor urbanas.

O Plano Estratégico para Infraestruturas Verdes de Turim demonstra como o planeamento territorial valoriza a agricultura urbana como uma Solução Baseada na Natureza (SbN). Instrumentos como o

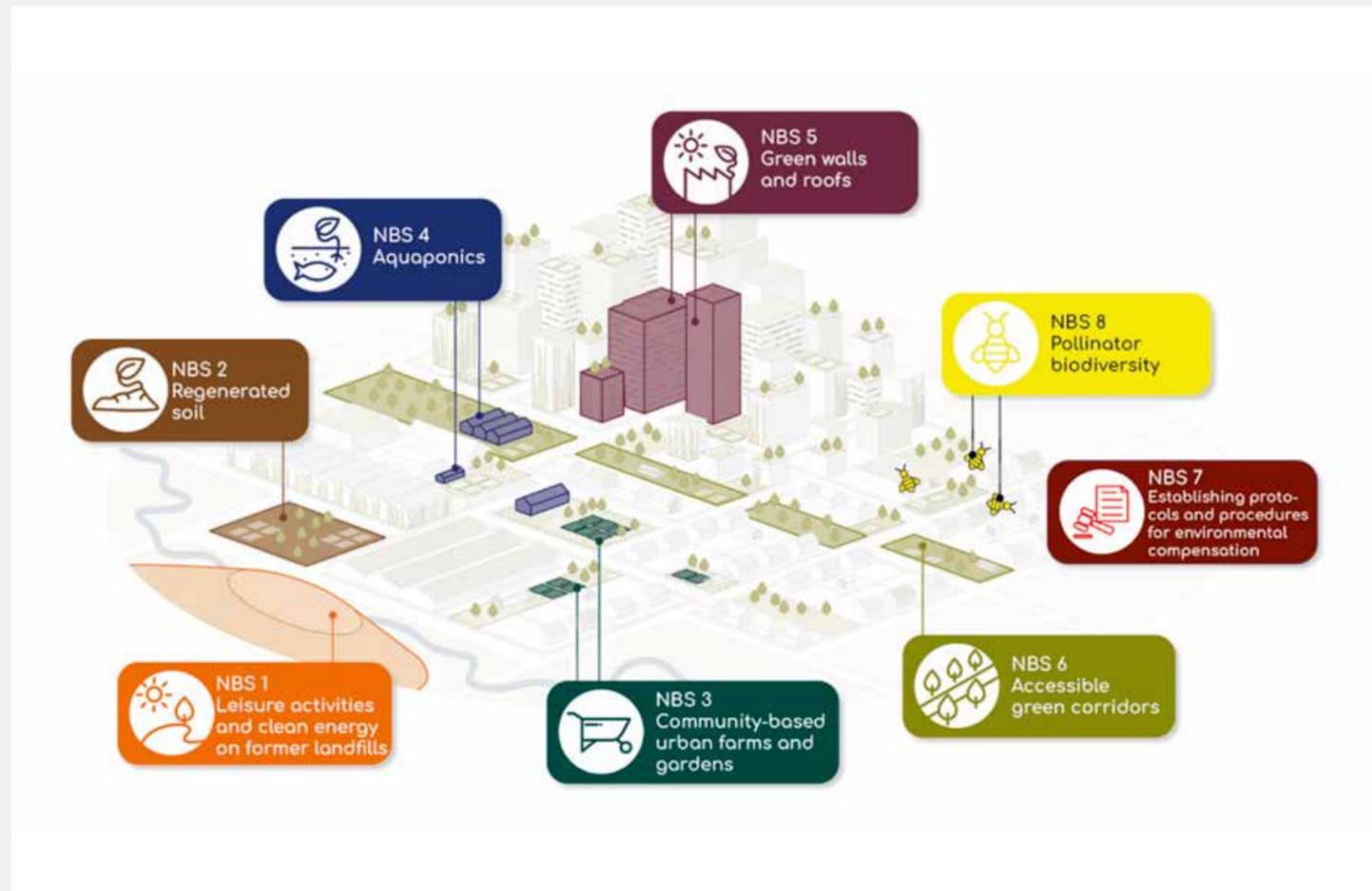
zoneamento para Áreas Agrícolas Ecológicas e modelos de cogestão com envolvimento das comunidades locais asseguram a proteção e valorização dos espaços verdes produtivos em contextos urbanos.

Persistem, contudo, desafios — nomeadamente o acesso à terra, os conflitos entre usos urbanos e agrícolas e a necessidade de quadros regulatórios claros. Ainda assim, a trajetória aponta para uma crescente integração destas práticas nos instrumentos de ordenamento do território, promovendo cidades não apenas mais sustentáveis e resilientes às alterações climáticas, mas também mais inclusivas socialmente e adaptáveis às transições sociais.

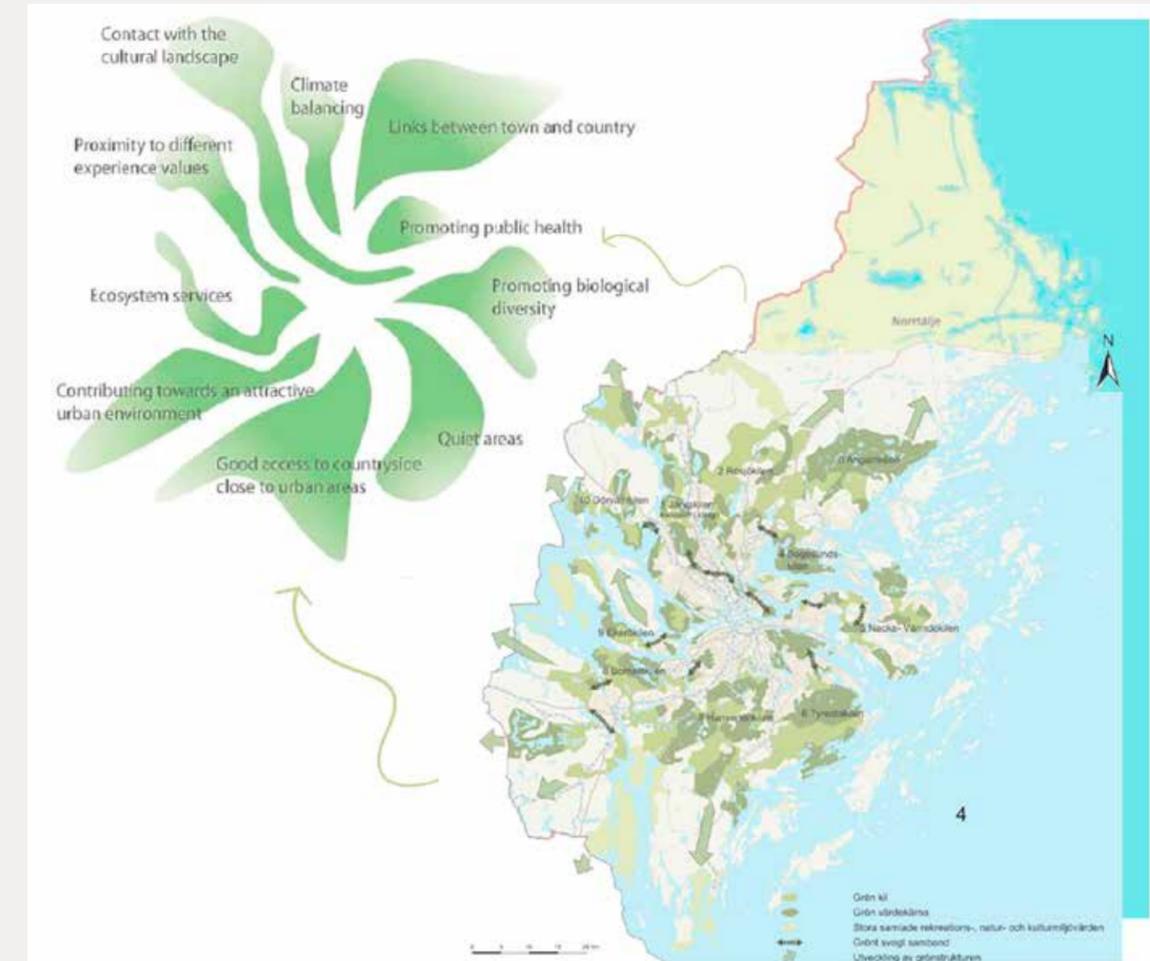
GOVERNANÇA MULTINÍVEL E PRÁTICAS DE PLANEAMENTO URBANO PARA SOLUÇÕES BASEADAS NA NATUREZA

EXEMPLO DE ESTOCOLMO

Pieter Brokking



Soluções baseadas na natureza (NBS) no projeto proGReg. Fonte: Olbertz et al., Urban Transformations (2025). Licença CC BY 4.0.



Benefícios e corredores verdes metropolitanos (Gröna kilar) da cidade de Estocolmo. Fonte: Regional Development Plan for the Stockholm region, RUF 2050 (Region Stockholm Report 2018:10)

A implementação eficaz das Soluções Baseadas na Natureza (SbN) exige uma coordenação complexa entre diferentes níveis de governação e práticas de planeamento urbano. No contexto da região de Estocolmo, destacam-se estratégias regionais como as “Green Wedges” — corredores ecológicos que se prolongam pelo tecido urbano, promovendo a conectividade ecológica e o acesso público à natureza. Estes corredores atravessam vários municípios, o que cria a necessidade de cooperação intermunicipal e de integração entre o planeamento regional e local.

Projetos como o Stockholm Royal Seaport exemplificam como a propriedade pública do solo pode ser utilizada como instrumento de governação, permitindo a aplicação de critérios rigorosos de sustentabilidade e a integração de SbN, desde a gestão de águas pluviais até ao desenvolvimento de edifícios verdes. Ferramentas como o Índice de Espaço Verde (Green Space Ratio – GSR) reforçam esta gestão, ao estabelecer exigências mensuráveis para superfícies ecoeficientes em terrenos privados.

Uma governança eficaz reflete-se na capacidade de fomentar processos colaborativos, envolvendo múltiplas disciplinas e partes interessadas desde as fases iniciais do planeamento. A integração de espaços verdes públicos e privados, juntamente com a participação ativa da sociedade civil, são fatores críticos para o sucesso das SbN em contextos urbanos.

O planeamento regional na Suécia não é vinculativo, sendo que cada município detém o direito exclusivo do planeamento sendo responsável por incorporar as estruturas verdes regionais nas suas decisões locais. Conciliar o desenvolvimento urbano — impulsionado pelo crescimento populacional e pela procura habitacional — com a preservação dos valores ecológicos exige abordagens integradas.



Principais ligações de conectividade entre o Parque Hjorthagen, situado na área de desenvolvimento do Porto Real de Estocolmo, e o Parque Real Nacional da Cidade. © City of Stockholm / Norra Djurgårdsstaden



Exemplo de um espaço verde na área de desenvolvimento concebido como ligação ecológica. Fonte Município de Estocolmo/ Flickr 2019, licença Creative Commons.

EXEMPLOS DE INFRAESTRUTURAS VERDES EM PROJETOS DE REQUALIFICAÇÃO DE ÁREAS INDUSTRIAIS DESATIVADAS: VIA VERDE (NY) E HAFENCITY (HAMBURGO)



Edifícios em Sandtorkai, Hafencity, Hamburgo, Alemanha. Foto: Dietmar Rabich (Wikimedia Commons), CC BY-SA 4.0.

Alessandra Goio & Clara Alm

A requalificação de áreas industriais desativadas representa uma oportunidade estratégica para integrar infraestruturas verdes em contextos urbanos densificados e ambientalmente comprometidos. No entanto, a eficácia e o impacto duradouro destas intervenções dependem fortemente dos modelos de governação adotados. Os casos de Via Verde, em Nova Iorque, e Hafencity, em Hamburgo, ilustram abordagens distintas, mas bem-sucedidas, que combinam visão estratégica, coordenação institucional e mecanismos de implementação consistentes.

Via Verde, localizado no Bronx, desenvolveu-se num antigo estaleiro ferroviário e brownfield municipal, numa área marcada por elevados índices de poluição e problemas de saúde pública. Foi concebido como resposta integrada à necessidade

de habitação acessível, justiça ambiental e revitalização urbana. O seu sucesso resultou de parcerias público-privadas, uma abordagem centrada na comunidade, a utilização de instrumentos financeiros inovadores e flexibilidade regulatória. O projeto foi sustentado por uma visão de gestão de longo prazo, que permitiu alinhar objetivos sociais e ambientais, mantendo a capacidade de resposta às necessidades do território.

Já em Hamburgo, o projeto Hafencity decorreu sobre antigos terrenos portuários e industriais ao longo do rio Elba, com o objetivo de estender o centro da cidade, reconectá-lo ao rio e criar uma “cidade dentro da cidade” com usos residenciais, comerciais, culturais e recreativos. O modelo de governança assentou numa organização centralizada, através de uma agência

dedicada — de natureza privada, mas com responsabilidade pública — com enfoque na qualidade do projeto, sustentabilidade financeira, equidade social e impacto económico positivo. Este enquadramento institucional permitiu manter consistência e controlo sobre o processo ao longo do tempo.

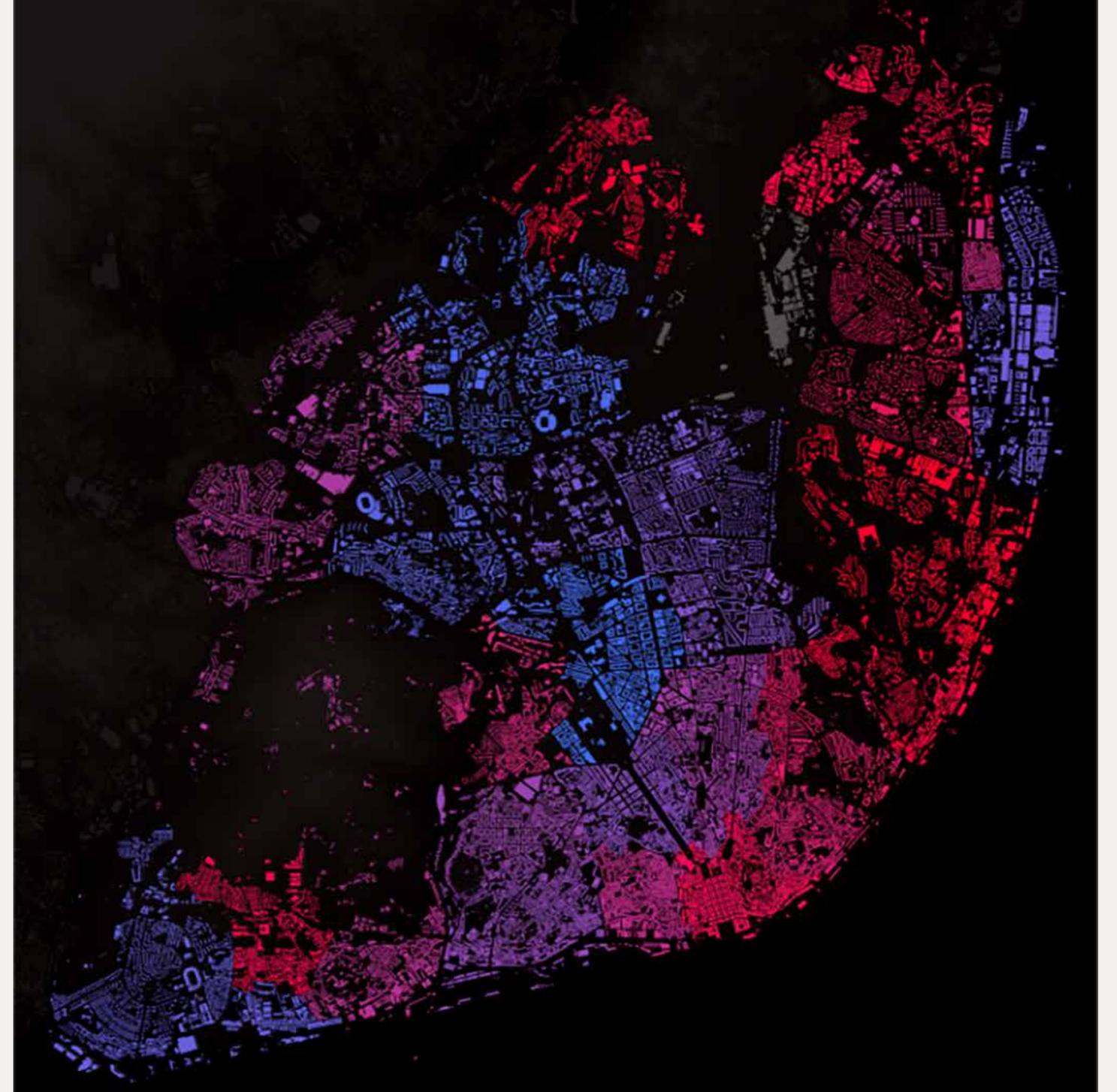
Ambos os projetos demonstram que o sucesso na integração de infraestruturas verdes em processos de requalificação urbana não se deve apenas à qualidade técnica das intervenções, mas também à existência de estruturas de governança capazes de estabelecer parcerias sólidas, definir objetivos claros de sustentabilidade, mobilizar recursos adequados e adotar um planeamento adaptativo e de longo prazo.

“Os casos de Via Verde, em Nova Iorque, e HafenCity, em Hamburgo, ilustram abordagens distintas, mas bem-sucedidas, que combinam visão estratégica, coordenação institucional e mecanismos de implementação consistentes.”



HafenCity, Hamburgo: Sandtorhafen-Traditionsschiffhafen (2016). Foto: Dietmar Rabich (Wikimedia Commons), CC BY-SA 4.0.

SBN - AEROPORTO DE LISBOA



ÁREA DE OPORTUNIDADES - UM CATALISADOR DE TRANSFORMAÇÃO SOCIOECONÓMICA

Alessandra Goio, Diogo Santos, Lowie Blancquart, Patrisia Costenco, Rune Van Hove, Trishna Borua

Este cenário reposiciona o sítio do aeroporto como um novo polo metropolitano, capaz de reequilibrar o desenvolvimento socioeconómico de Lisboa. O mapeamento urbano revelou uma concentração de atividades económicas ao longo dos vales históricos e uma falta de zonas produtivas na periferia. Com base nisto, a equipa propôs um ecossistema urbano multifuncional estruturado em três pilares:

- **Indústrias leves e criativas** – *Innovation Labs*, centros de fabrico e clusters de produção local;
- **Economia baseada no conhecimento** – centros de investigação, startups digitais e polos de inovação em tecnologias de saúde;
- **Desenvolvimento inclusivo** – programas de requalificação profissional, integração de bairros informais e habitação de uso misto.

A abordagem de planeamento integra ferramentas como o zonamento setorial para clusters económicos, regulamentação para evitar a especulação imobiliária e parcerias público-comunitárias-privadas. Referências internacionais, incluindo o Salus Space (Bolonha) e o Urban Tech Park (Gante), sustentam a viabilidade de um modelo que alia uso produtivo do solo a equidade social e sensibilidade ecológica. O diagrama desenvolvido pelo grupo funciona simultaneamente como mapa conceptual e roteiro político, tornando visíveis as ligações sistémicas entre desenvolvimento económico, coesão territorial e justiça social.

Mas, para além da sua sofisticação técnica,

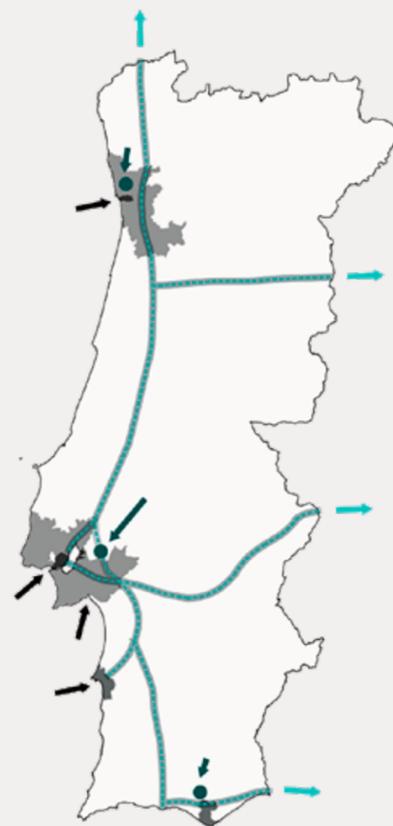


Proposta socio-económica

a força do cenário reside na forma como enquadra o sítio do aeroporto como um novo tipo de bairro urbano — que não replica modelos top-down, mas que abre espaço para uma Lisboa inclusiva e orientada para o futuro. Não se trata apenas de relocar atividades, mas de repensar e quem uma cidade como Lisboa deve servir.

Para concretizar esta visão, os estudantes desenvolveram um diagrama estratégico abrangente que estrutura a lógica do cenário em torno de três motores interdependentes: competitividade global, impulso à descentralização e inclusão socioeconómica. Estes são operacionalizados através de ações

concretas, como atrair investimento empresarial, aproveitar o potencial de Portugal em setores estratégicos do conhecimento e estabelecer parcerias na saúde digital.



Proposta socio-economic transformation 1

Importa salientar que o cenário identifica a descentralização do desenvolvimento de Lisboa como um desafio tanto espacial como de governação — propondo um projeto âncora para o desenvolvimento económico suburbano. Este é concebido para ser inclusivo desde o início, com modelos habitacionais mistos e infraestruturas que

apoiam o desenvolvimento profissional de trabalhadores não qualificados e que reconhecem o valor das comunidades marginalizadas.



Towards a decentralized development.

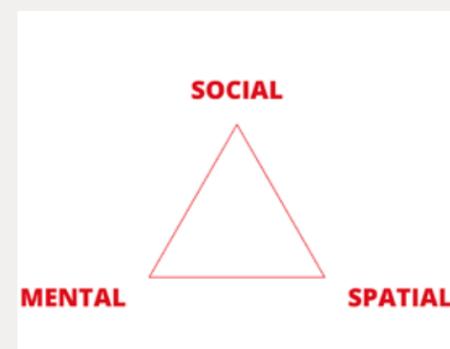
DE DENTRO PARA FORA, DE FORA PARA DENTRO

Alice Gareli; Annelies Cousserier; Axel Lyssarides; Beatriz Cardoso; Jakob Deploige; Nele Callaert

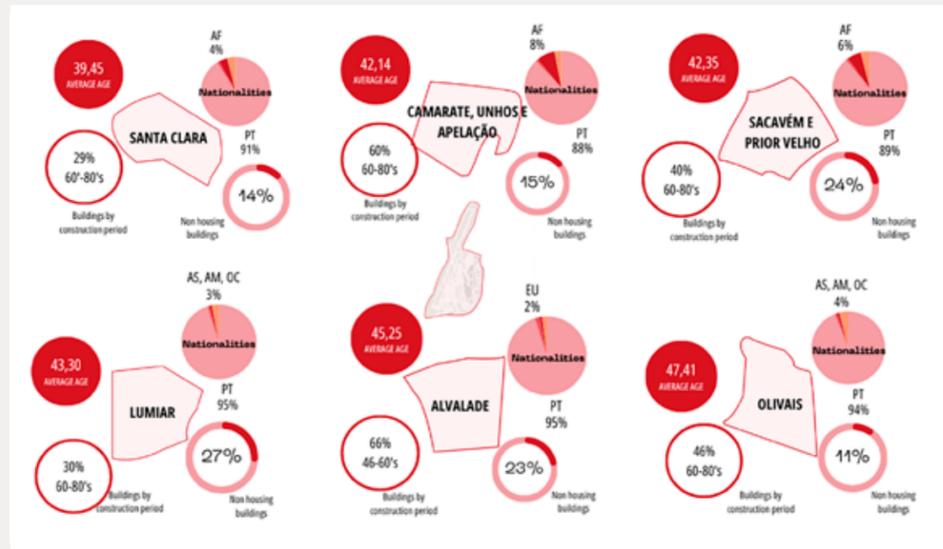
Esta proposta encara um cenário de transformação urbana como um processo enraizado na experiência vivida. Em vez de partir de uma área em branco, a equipa abordou o território do aeroporto a partir da sua periferia social para o interior, procurando compreender como os residentes dos bairros circundantes percebem, experienciam e utilizam o espaço — e de que forma as suas vozes podem orientar futuras intervenções.

Foi aplicada uma metodologia assente na comunicação com a comunidade local: realizaram-se mais de 35 inquéritos e várias entrevistas aprofundadas em áreas adjacentes— Olivais, Alvalade, Santa Clara, Lumiar, Prior Velho e Camarate. A equipa desenvolveu um quadro analítico estruturado em três camadas:

- **Espacial** – elementos físicos, morfologia construída, acessibilidade e marcos de referência;
- **Social** – padrões de uso, redes informais, laços intergeracionais;
- **Mental** – percepções de segurança, identidade, apego e mudança.



Abordagem identidade urbana.



Lisbon evolution identity.

Esta leitura da experiência espacial foi sintetizada visualmente num mapa de percepções que regista sentimentos de isolamento, tranquilidade, paz ou insegurança em diferentes contextos do território em causa. A extremidade norte, junto a Prior Velho e Camarate, caracteriza-se por afastamento e fraca acessibilidade. Em contraste, as áreas a sul — incluindo Olivais e Alvalade — associam-se a calma, familiaridade e segurança na circulação pedonal.

O diagnóstico antecipa um conjunto de intervenções programáticas: atravessamentos suaves, praças públicas, frentes ativas e usos híbridos que dissolvem a divisão histórica.

Das entrevistas emergiram padrões relevantes:

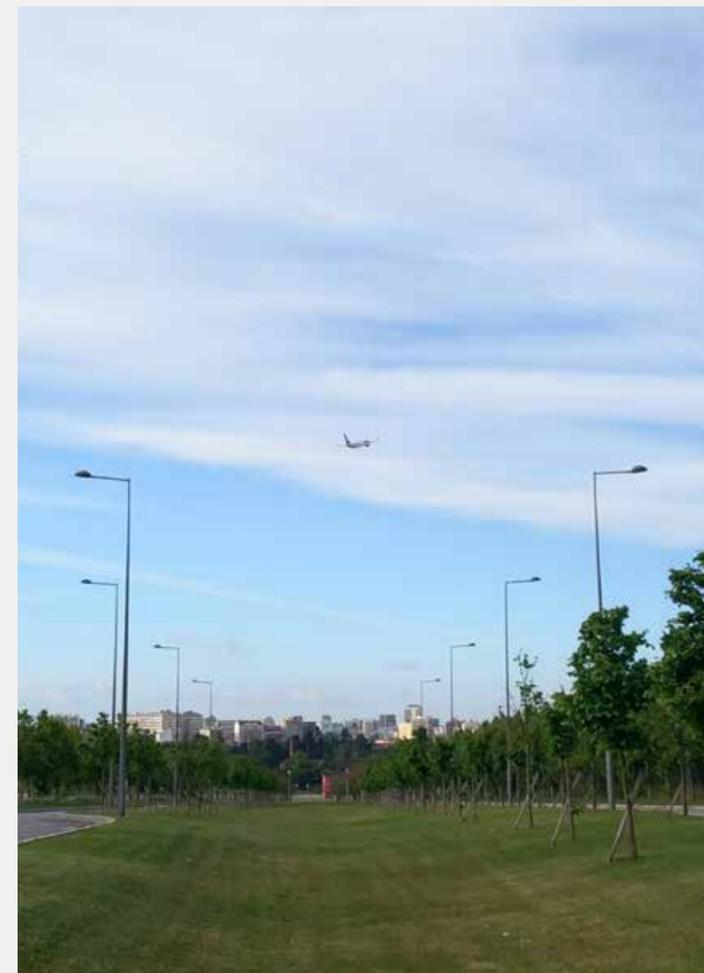
- **Olivais** – residentes de longa data manifestam o desejo de preservar os

espaços verdes e o espírito comunitário, apesar da crescente gentrificação;

- **Alvalade** – a caminhabilidade e o sentimento de familiaridade são valorizados, embora ameaçados por alterações infraestruturais;
- **Santa Clara** – expressa-se a percepção de isolamento espacial e a subvalorização do potencial comunitário, acompanhadas por pedidos claros de mais infraestruturas públicas e visibilidade.

A partir destas conclusões, o cenário propõe um conjunto de estratégias de planeamento e desenho urbano:

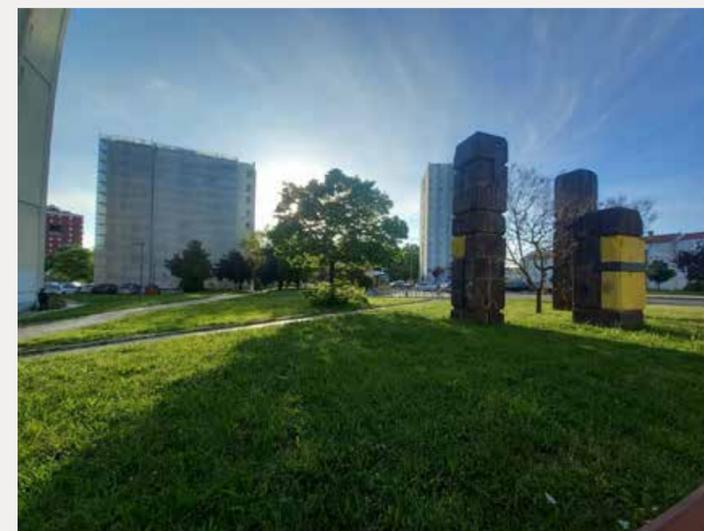
- Reutilização de estruturas simbólicas do aeroporto (por exemplo, torre de controlo, terminais) como espaços culturais e públicos com programação local relevante;



Alta de Lisboa.



Encarnação.



Olivais.



Encarnação.

- Desenho de interfaces abertas e integradoras entre os bairros existentes e a nova área urbana, criando ligações fluidas — por exemplo, ruas arborizadas, praças ou parques que prolongam os espaços já existentes — em vez de áreas isoladas ou enclausuradas
- Implementação de infraestruturas sociais partilhadas (jardins, mercados, pontos de encontro) que esbatam fronteiras entre populações existentes e futuras.

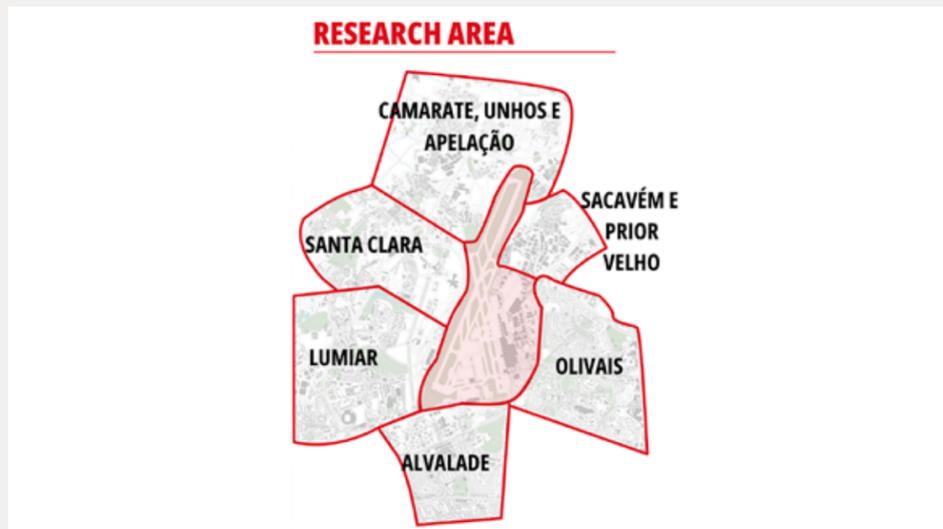
A equipa sublinha que a identidade urbana é coproduzida — e que qualquer transformação deve reconhecer o equilíbrio delicado entre continuidade e mudança. A proposta defende a institucionalização de processos participativos, não como consultas pontuais, mas como mecanismos permanentes de governação e produção espacial.

Inside-Out, Outside-In representa uma mudança de postura — de projetar para as comunidades para projetar com as comunidades. A área do aeroporto, nesta perspetiva, transforma-se num espaço de negociação entre passado e futuro, memória e visão — e é nesse cruzamento que reside o seu verdadeiro potencial.

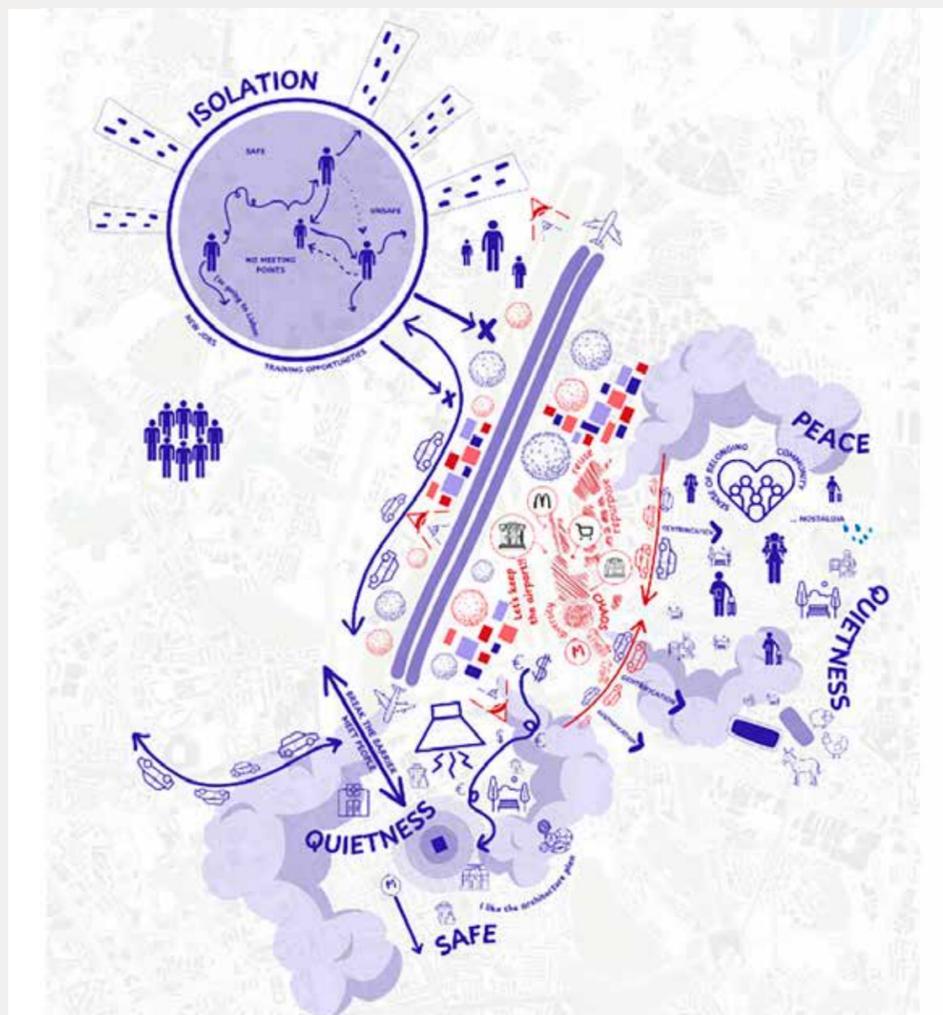
No centro encontra-se o próprio aeroporto — ainda percecionado como uma barreira física rígida, com poucos pontos de ligação e uma integração mínima na vida quotidiana local.

O diagrama desenvolvido pela equipa ilustra estas experiências fragmentadas e aponta para um conjunto de intervenções programáticas: atravessamentos suaves, praças públicas, frentes ativas e usos híbridos que dissolvem a divisão histórica.

* As fotos são da autoria de Raquel Barreto.



Área de estudo.



Proposta identidade.

DE VOOS DE LIGAÇÃO A LOCAIS EM LIGAÇÃO

Amirkamyar Fotoohi, Clara Alm, Hilal Çepni, João Rosado, Jorn Beyen, Ruben De Soete

Esta abordagem enfrenta o desafio crítico colocado pela desativação do aeroporto: reconectar um tecido urbano fragmentado através de mobilidade sustentável e infraestruturas verdes. A equipa propôs uma estratégia territorial integrada, centrada na conectividade física, nos corredores ecológicos e na transição para um modelo de mobilidade de baixo carbono.

O trabalho iniciou-se com duas fases analíticas:

- 1) Mapeamento Rápido de Referência**, identificando elementos infraestruturais, usos do solo e discontinuidades;
- 2) Análise HYPE (Highlights, Yields, Potential, Exposure)**, avaliando forças (ex.: proximidade ao centro, linhas de metro), oportunidades (ex.: reutilização das pistas) e riscos (ex.: conflitos, exposição climática, dependência do automóvel).

Deste diagnóstico emergiu uma rede multimodal e adaptável, aliando resiliência ecológica e desempenho infraestrutural. Três modelos de transformação viária foram explorados:

- **Conectividade de superfície e subterrânea** – desviar tráfego para túneis, libertando espaço para corredores ecológicos e mobilidade suave, inspirado no Big Dig de Boston.
- **Ruas, não Estradas** – reconverter vias rápidas em boulevards arborizados com ciclovias e prioridade pedonal, como na Av. JFK no Luxemburgo.
- **Raízes sobre Estradas** – remoção total



das principais vias, criando um eixo de mobilidade ecológica, inspirado no Cheonggyecheon em Seul.

Estas opções foram avaliadas por custo, impacto ecológico, integração espacial e viabilidade comportamental. Paralelamente, conceberam um corredor verde estruturante ligando Campo Grande ao Rio Trancão, promovendo biodiversidade, ventilação e continuidade pedonal.

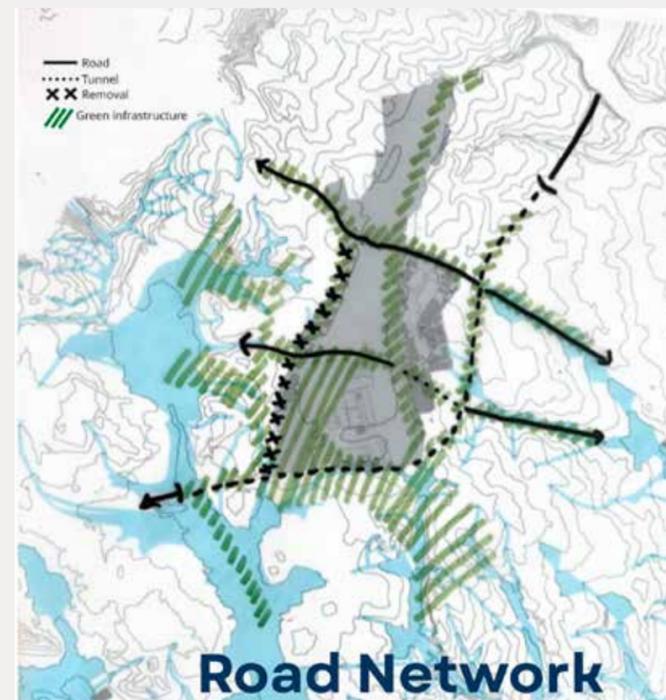
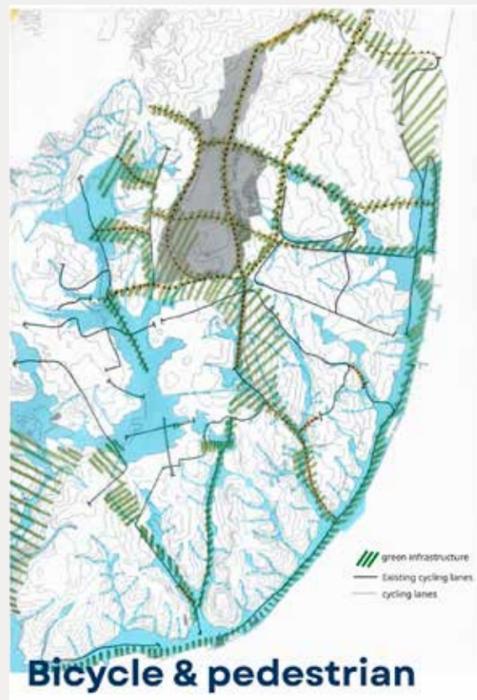
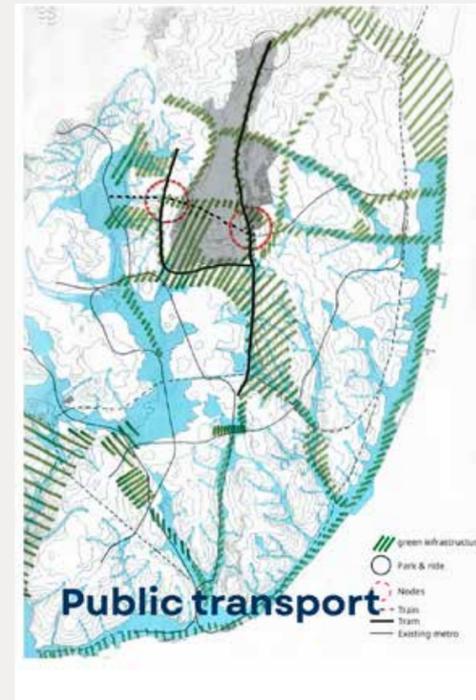
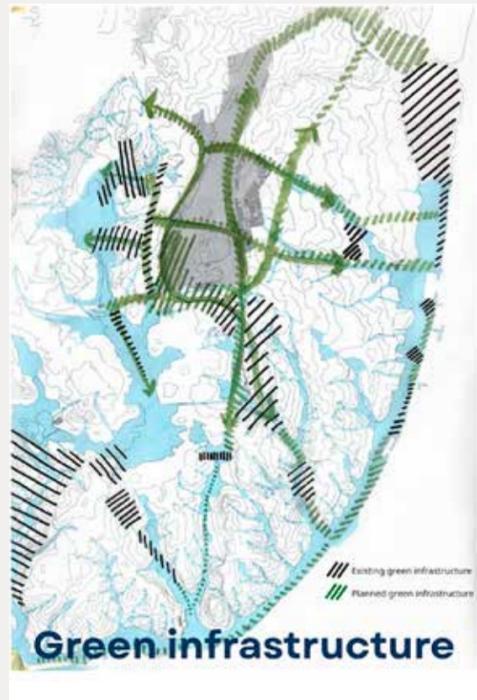
As melhorias em transporte público incluíram: reativação da linha histórica de elétrico, integração das linhas vermelha e

verde do metro, parques de estacionamento dissuasores e interfaces intermodais.

A proposta demonstra que a mobilidade não se resume a movimento, mas estrutura a cidade e que assim as infraestruturas podem evoluir de barreira para conector — de fluxos, comunidades e ecossistemas. From Connecting Flights to Connecting Sites mostra como este território pode tornar-se uma paisagem de mobilidade que apoia adaptação climática, continuidade ecológica e vida pública, estabelecendo as bases para uma cidade ligada em todas as escalas.

TORRE DE CONTROLO CLIMÁTICO A FECHAR A LACUNA ECO-CLIMÁTICA

Clarissa Carrero, Cedric Declerck, Hanne Slock, Holly Rikard-Bell, Inês Carapeta, Tine Van der Jeugt



Este cenário enfrenta a vulnerabilidade climática da área do aeroporto através de uma estratégia faseada de adaptação, baseada no **Dynamic Adaptation Pathways Framework (DAPF)**. A equipa utilizou modelação de risco climático e sobreposições espaciais para propor uma transformação gradual, alinhando requalificação urbana e resiliência ambiental.

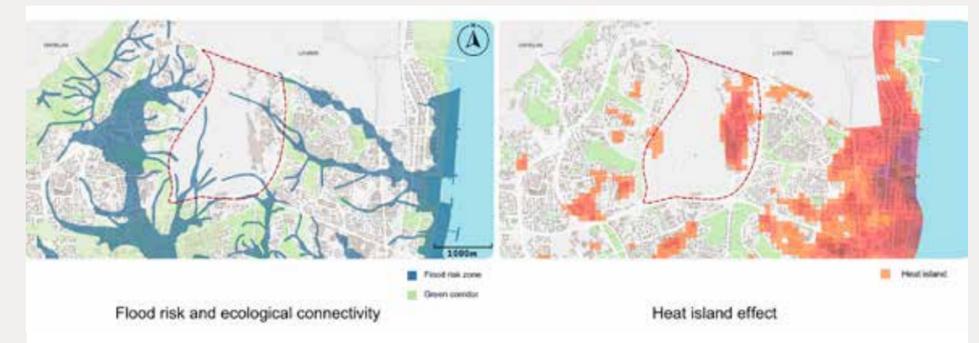
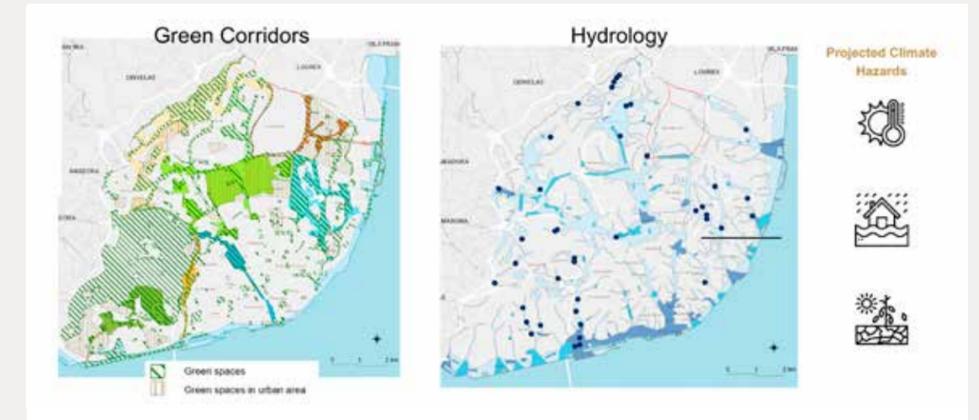
Com base em projeções climáticas e modelos hidrológicos, foram identificadas três categorias principais de risco:

- **Inundações**, associadas a superfícies impermeáveis a montante e escoamento a jusante;
- **Ilha de calor urbana**, agravada por densa ocupação e reduzida cobertura vegetal;
- **Perda de biodiversidade e fragmentação de ecossistemas**, resultante da desconexão entre zonas verdes.

Em resposta, foi proposta uma **estrutura adaptativa em três fases**, acionada por limiares ambientais e necessidades urbanas.

Fase 1 – Intervenção Básica

- Definição de zonas ecológicas e verdes;
- Reutilização do edificado e remoção de impermeabilização;



- Recuperação de corredores de vento para ventilação natural;
- Interdição de construção em áreas de alto risco de inundação.

Fase 2 – Resposta Reforçada

- Introdução de lagoas de retenção, bacias secas/húmidas e valas de infiltração;

- Ativação de linhas de água nos corredores verdes;
- Expansão das zonas de recuperação de solos degradados com recurso a processos naturais (plantas, microrganismos, sistemas ecológicos)

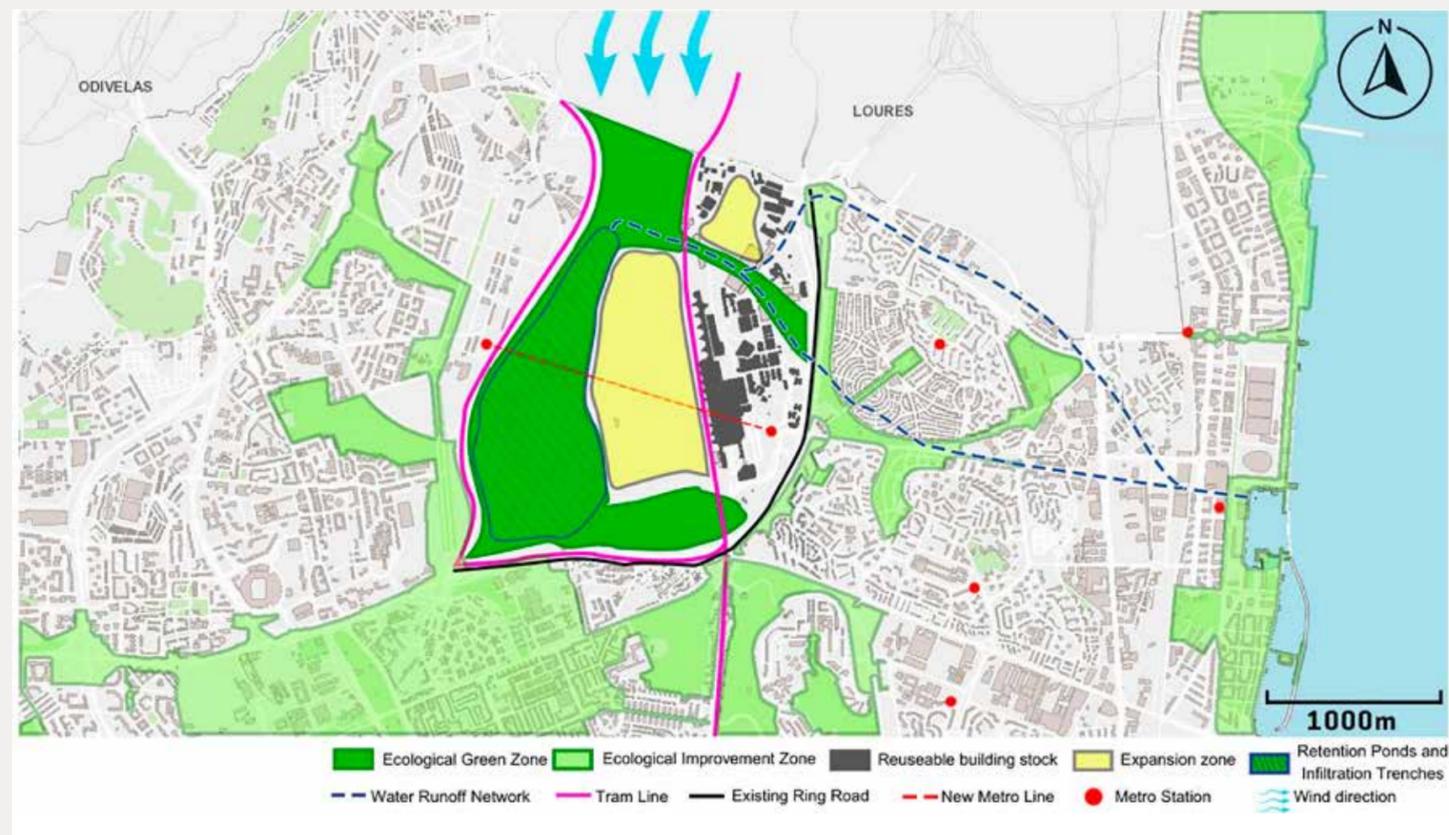
Fase 3 – Resposta Máxima

- Requalificação da drenagem urbana;
- Expansão das zonas ecológicas;
- Integração de redes azul-verde na morfologia urbana;
- Limitação da ocupação do solo e aplicação compulsiva de normas de eficiência energética.

Cada fase foi mapeada e modelada, garantindo estratégias evolutivas que conciliam pressão ambiental e uso funcional. Recorreram a *GIS-based overlays*, zonamento e orientações de desenho climático, foco em vegetação autóctone, permeabilidade controlada e morfologia adaptativa.

A proposta redefine o verde como uma infraestrutura crítica, inserida num modelo de planeamento adaptativo, capaz de

responder a novas condições e de se ajustar ao longo do tempo. “**Torre de Controlo Climático**” transforma o aeroporto desativado num sistema vivo de adaptação: uma paisagem que mitiga o risco, regenera ecossistemas e oferece um futuro urbano sintonizado com os limites ambientais.



NOVO DESTINO HABITAÇÃO ACESSÍVEL

Brecht Vereecken, Katrien Maertens, Manuel Pacheco, Margarida Sumares, Mehmet Yalya, Nora Hofmann

Esta proposta aborda a grave crise habitacional de Lisboa com uma abordagem tecnicamente fundamentada e orientada para a equidade, propondo um quadro abrangente para o desenvolvimento urbano acessível e inclusivo no antigo terreno do aeroporto. A equipa baseou-se na identificada escassez de habitação pública — atualmente apenas 2% do parque habitacional de Portugal — como uma barreira estrutural à coesão social e à sustentabilidade urbana, propondo num modelo de implementação faseada em três etapas, combinando estratégias de zonamento, instrumentos legais e inovação arquitetónica:

Fase 1 – Plano de Zonamento e Regulamentação de Densidade

- Introdução de um quadro detalhado de Índice de Utilização do Solo, controlando a densidade e a morfologia das zonas para garantir diversidade e habitabilidade;
- Orientação dos edifícios planeada para preservar os corredores de vento identificados no local, apoiando a ventilação natural e o arrefecimento urbano;

- Afetação do uso do solo em 85% residencial / 15% comercial, com foco em serviços essenciais e comércio de proximidade.

Fase 2 – Instrumentos Legais e Económicos

- Introdução de impostos sobre imóveis devolutos, impostos sobre revenda especulativa (flipping taxes) e direito de preferência, com o objetivo de regular o comportamento especulativo do mercado;
- Definição de contratos público-privados transparentes com obrigações de zonamento inclusivo, estabelecendo uma quota mínima de 40% de habitação acessível em todos os novos empreendimentos;
- Promoção de Community Land Trusts (CLTs) e cooperativas habitacionais para manter a acessibilidade a longo prazo e assegurar a gestão coletiva do solo.

Fase 3 – Arquitetura Climática e Socialmente Adaptativa

- Protótipos arquitetónicos incluem unidades com ventilação cruzada,

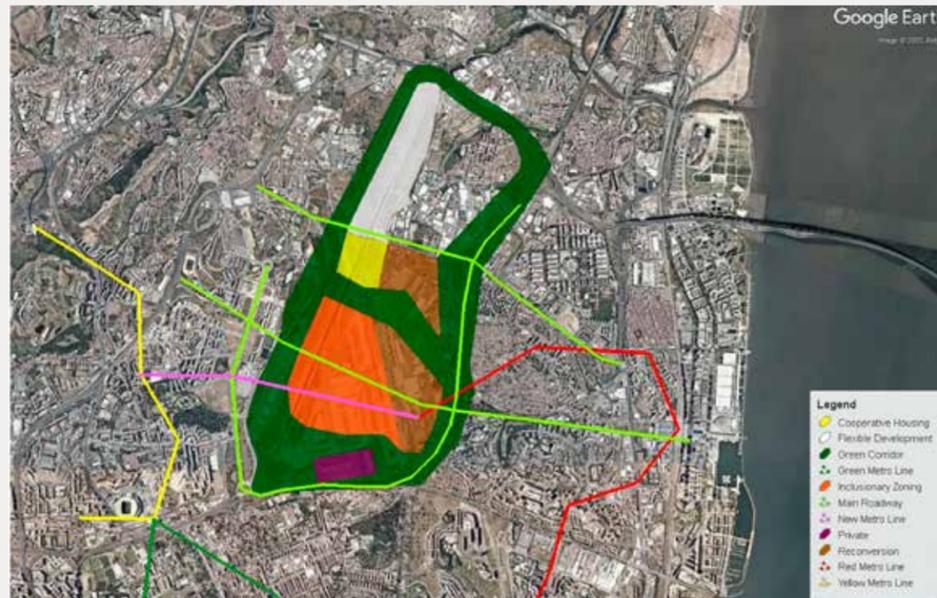
galerias solares e átrios centrais com regulação térmica passiva;

- Referência a modelos internacionais de sucesso, como La Borda (Barcelona) e Village Landais Alzheimer (França), adaptados para habitação intergeracional e espaços comunitários partilhados;
- Introdução de um design modular, adaptado às diferentes faixas etárias, que favorece a coabitação entre estudantes, idosos e famílias de rendimento médio.

É proposto um modelo de gestão e enquadramento institucional de longo prazo, que assegura que o solo permanece público e a habitação acessível. Ao combinar planeamento, desenho e regulação, apresenta uma abordagem replicável para um desenvolvimento urbano inclusivo — onde a acessibilidade depende não apenas do custo, mas também da política e do compromisso institucional.

PARA QUEM SE DESTINA ESTA HABITAÇÃO?

- Estudantes e jovens adultos, hoje com grandes dificuldades de acesso devido à pressão turística e escassez de oferta. Prevêem-se unidades compactas, partilhadas ou cooperativas, junto a transportes, áreas educativas e de emprego.
- Famílias de rendimento médio, muitas deslocadas dos bairros centrais pelo mercado especulativo. O plano propõe tipologias diversificadas e forma urbana flexível, combinadas com comércio e serviços de proximidade, garantindo estabilidade residencial.
- Residentes idosos, frequentemente isolados ou em casas degradadas. A proposta integra unidades adaptadas à idade, acessíveis, com soluções de controlo climático passivo, jardins partilhados e espaços comunitários que promovem convivência intergeracional e inclusão social.



ATERRAR NO FUTURO, REFLETIR SOBRE O PASSADO – RECONVERSÃO

Agata Grazia De Domenico, Basiel Rillaer, Julia Capiou, Kato Warlop, Luís Andrade, Renata Macula

Esta proposta aborda a transformação da área do aeroporto através da reutilização adaptativa e da continuidade morfológica, propondo uma estratégia urbana que reinterpreta o legado físico do local enquanto responde às necessidades contemporâneas.

A proposta organiza-se em três escalas espaciais:

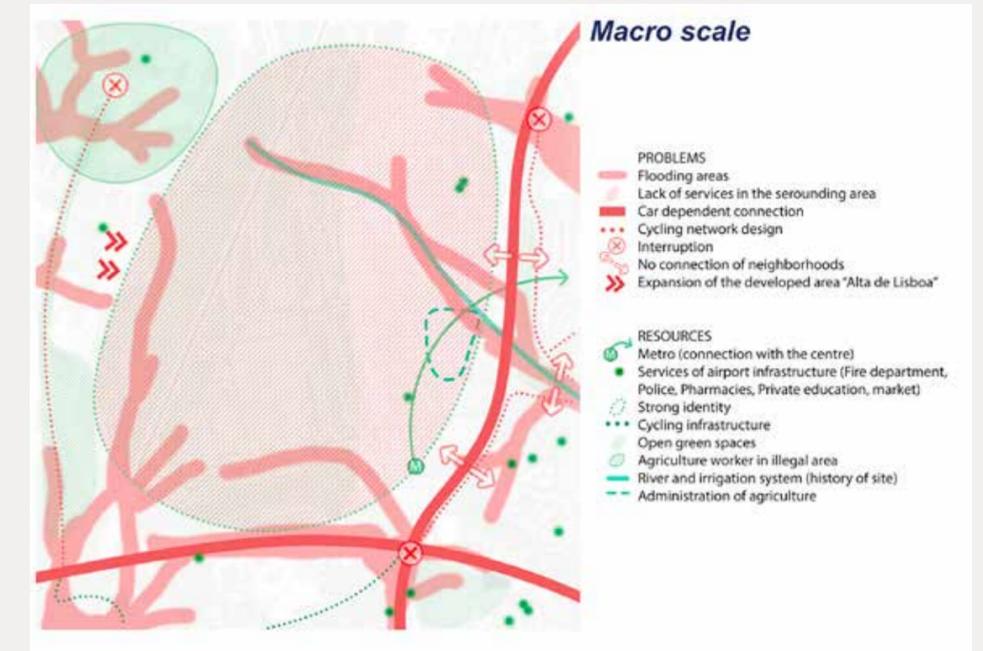
1. Escala macro: Compreender a estrutura territorial

A análise histórica revelou o papel agrícola do território pré-aeroporto, com sistemas de irrigação, ruas arborizadas e povoamento de baixa densidade. Esta lógica foi recuperada para estruturar paisagens produtivas, conectividade verde e zonas adaptadas a cheias. Foram mapeados riscos como impermeabilização excessiva e proximidade de cursos de água.

2. Escala meso: Zonamento e eixos estratégicos

O local foi dividido em duas áreas principais:

- RA1 – Área Edificada: zona de alta densidade e serviços, onde estruturas logísticas seriam reabilitadas para usos mistos — culturais, institucionais e comerciais;
- RA2 – Área das Pistas: grandes espaços abertos destinados a agricultura urbana, restauro ecológico, recreio e, futuramente, habitação de baixa densidade.



Uma nova rede de eixos aproveita a infraestrutura cinzenta existente, agora transformada em boulevards verdes, ligações pedonais e corredores ecológicos. A proposta inclui ainda uma linha de elétrico, reforçando a mobilidade sustentável.

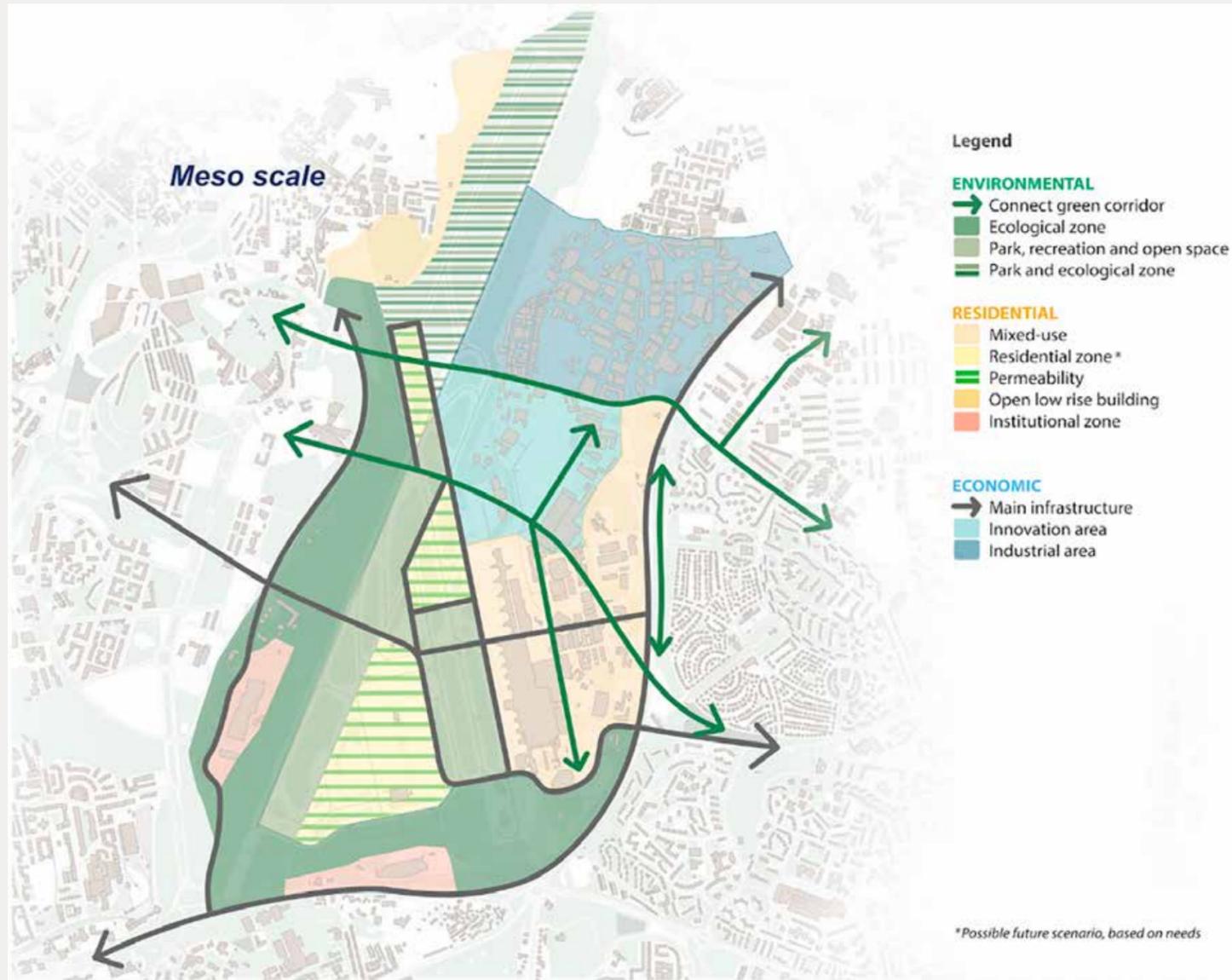
3. Escala micro: Intervenções tipológicas

O mapeamento detalhado definiu edifícios a preservar, reabilitar ou demolir. Cada zona integra modelos de desenvolvimento flexíveis, permitindo crescimento faseado. Funções principais:

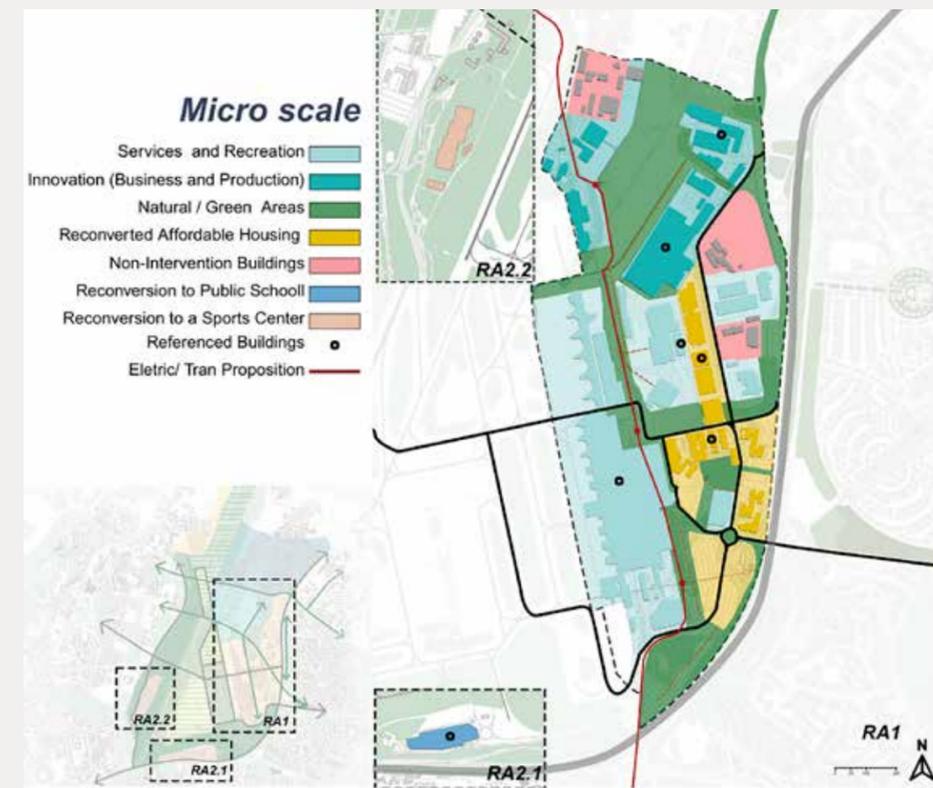
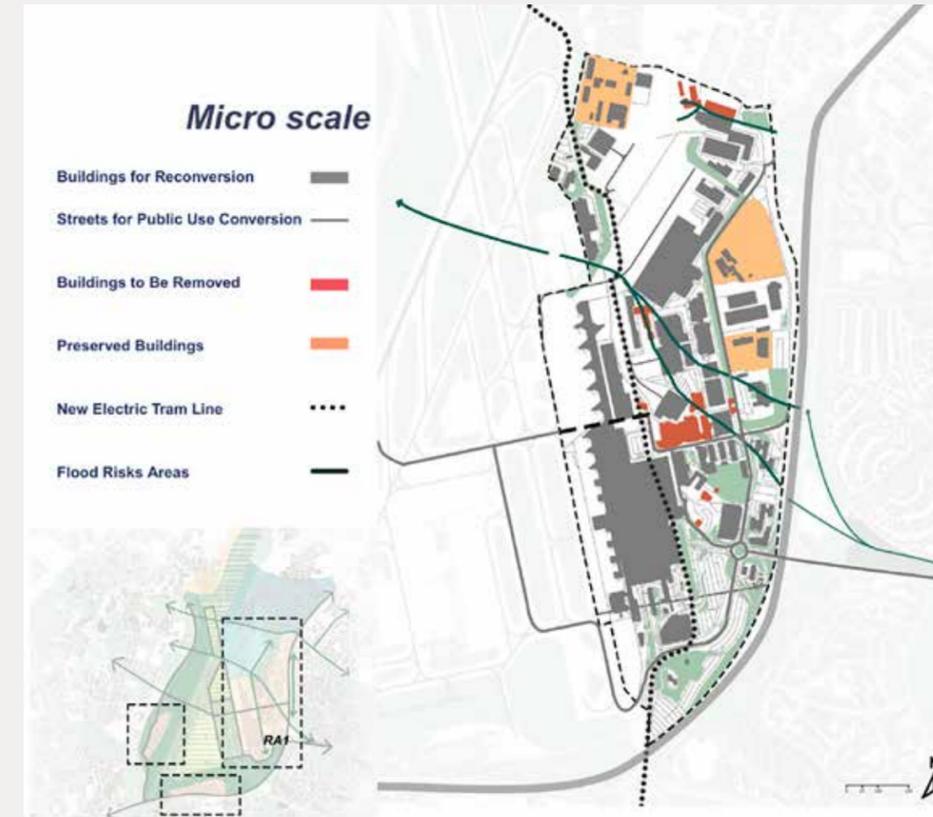
- Habitação acessível por reconversão de blocos;

- Equipamentos públicos (escolas, centros comunitários, pavilhões desportivos);
- Espaços de inovação e produção em pequena escala;
- Infraestruturas azul-verdes para águas pluviais e continuidade ecológica.

O princípio de “mínima demolição, máxima transformação” guia a proposta, preservando o ADN aeroportuário do local. Casos internacionais de reconversão comprovam a viabilidade, considerando custo-benefício, impacto carbónico e governação.



Em síntese, a proposta apresenta a reconversão como ferramenta criativa e sustentável, que projeta a partir do existente, reduz o impacto ambiental e preserva a identidade perante a mudança.



AEROPORTO E CIDADE: PORTELA REVISITADA



João Crisóstomo

Arquiteto cofundador dos depA, em 2009. Mestre pelo DARQ (Universidade de Coimbra), em 2009. Realizou um ano de intercâmbio ao abrigo do programa Erasmus na Universidade Técnica de Delft, na Holanda. Diretor da Revista NU em 2007/2008. Até 2012, trabalhou no atelier Pedra Líquida, desenvolvendo projetos em parceria ou coautoria, com especial enfoque em projetos de reabilitação. Até 2014, trabalhou no MVCC Arquitectos e no atelier BalmondStudio. É professor convidado na Universidade de Coimbra desde 2018. Atualmente, a fazer o doutoramento na Universidade de Coimbra.



Planta da estratégia de grupo que parte da antiga pista do aeroporto para uma nova grande avenida verde que se cose ao Campo Grande e à Avenida de Roma. A partir desta coluna vertebral do projecto (que beneficia também do enterramento parcial da 2ª Circular) desenvolvem-se todos os restantes vectores estratégicos (espaços verdes, mobilidade, habitação e programas complementares).

“A pertinência de olhar retrospectivamente com o filtro da contemporaneidade circunscreve dois desígnios: recuperar ideias e convicções que hoje ainda sirvam o futuro e, no mesmo sentido, avaliar a nossa acção no tempo desde então.”

João Crisóstomo

Revisitamos abaixo uma breve memória descritiva com quase duas décadas, escrita no âmbito de um projecto urbano desenvolvido para a disciplina de Projecto 5 do Departamento de Arquitectura da Universidade de Coimbra, que trabalhou a grande mancha urbana da Portela¹.

A pertinência de olhar retrospectivamente com o filtro da contemporaneidade circunscreve dois desígnios: recuperar ideias e convicções que hoje ainda sirvam o futuro e, no mesmo sentido, avaliar a nossa acção no tempo desde então.

“O chão da Portela levanta-se, silencioso, com uma vontade obsessiva de se relacionar com a cidade envolvente, num todo e como paisagem.

Numa primeira fase, de escala mais abrangente, Lisboa olha-se, chama a si

a sua História, reequilibra os pólos de atracção dinâmica do seu tecido urbano. Caminha sobre a sua estrutura verde, gere os seus fluxos, conversa com o carro e com o peão, respira nos vazios e contrai-se no construído. Foram estas as linhas da análise que fizemos a Lisboa. Assim, num sistema equilibrado de «pólos» de dinâmicas urbanas, e arrancando das suas avenidas históricas, projectamos a cidade para noroeste através de uma nova avenida que repõe a memória da antiga pista do aeroporto. O novo projecto agarra-se à malha consolidada através da Avenida de Roma utilizando o quarteirão do Hospital Júlio de Matos como rótula e ancora-se ainda à Avenida do Campo Grande e à Avenida Gago Coutinho. Lisboa «engole» a 2ª circular integrando-a, e encontra agora o limite no eixo norte-sul.

Numa segunda fase, de escala mais

aproximada, foram desenvolvidos aprofundadamente cada um dos «pólos» urbanos. O projecto urbano aqui apresentado corresponde a um desses «pólos» - o complexo aeroportuário e empresarial da Portela.

A opção de deixar activa a pista mais pequena do antigo aeroporto permite a criação de um aeroporto mais pequeno de apoio directo à cidade. Este aeroporto servirá voos de menor dimensão, como sejam os domésticos, albergando ainda uma escola de aviação. A dimensão reduzida, própria de um aeroporto deste tipo, deixa que ele largue a normal carga de enorme máquina, passando a integrar-se na cidade e ganhando capacidade geradora de espaço urbano. Aeroporto e cidade são unos.

O que aqui se propõe é um aeroporto

dissolvido na cidade, que faz frente urbana, que joga cinematograficamente com a presença das imagens dos aviões no cenário da cidade. Mais ainda, o aeroporto submerge, projectando-se de novo na cidade ao emergir numa praça dupla. Esta praça é o remate de um grande corredor pedonal que como uma coluna vertebral, amarra uma série de programas, desde a habitação ao comércio, recreio e cultura. A praça, também pequeno «interface» para metro, autocarro e táxi, é ainda ponto de partida para outro percurso pedonal que se dilui num corredor verde ligado ao existente parque da Bela Vista.

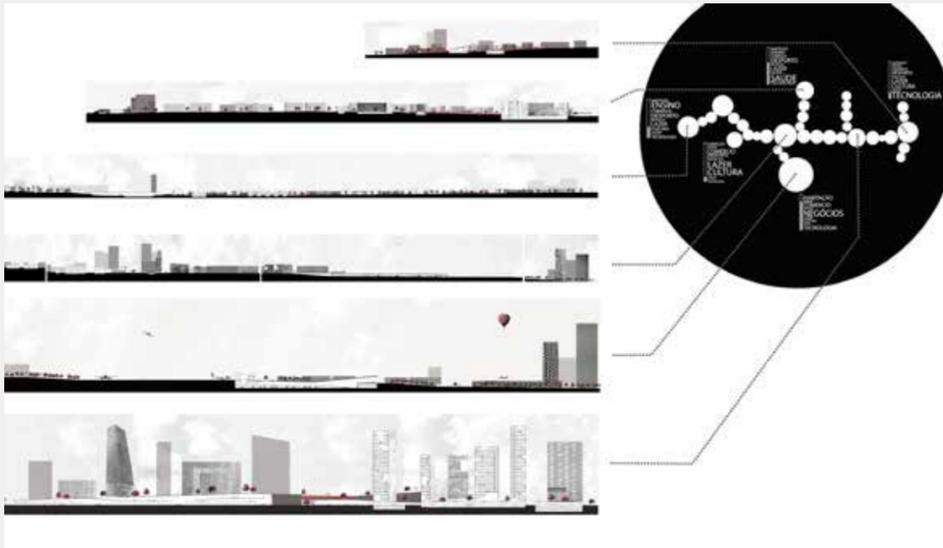
O aeroporto estabelece sempre uma relação comunicativa com a cidade, da mesma forma que o corredor pedonal é habitado - entre o jogo de cheios e vazios dos equipamentos - por «frames» da cidade envolvente e pelos aviões do aeroporto.

Tomando partido da presença das actividades relacionadas com a exploração do complexo aeroportuário, o projecto contempla ainda um centro empresarial, que albergará as múltiplas empresas hoje existentes naquela zona da cidade e cria infraestruturas para a fixação de outras novas. Este centro vem desenhar uma das mais importantes portas da cidade completando o contacto do projecto com a 2ª circular.

Numa gradação de cheios e vazios, entre a faixa da pista do aeroporto e a 2ª circular, os edifícios cilíndricos do centro empresarial assumem a fragmentação da malha acima mais densa, também aqui numa relação cinematográfica clara com a velocidade da 2ª circular.

Também aqui o desnível natural do terreno sugeriu a criação de uma plataforma que expande o horizonte visual de toda a malha.

Na cota inferior, um corredor viário serve de base às infraestruturas necessárias aos diversos edifícios de escritórios, habitação temporária e centro de congressos que,



Perfis da estratégia de grupo, com estudo de densidade, distribuição e relação dos programas propostos.

rompendo a plataforma, aparecem à superfície.

A superfície, assumindo-se um vazio verde de lazer utilizável à escala da metrópole, permite à cidade respirar e é ao mesmo tempo paisagem integrada no construído, dando também continuidade à mancha verde da Bela Vista.

Articulada com este grande parque existe ainda uma galeria comercial que dá espessura à plataforma, num jogo misto de interior e exterior e que relaciona as duas cotas existentes num sistema de percursos pedonais e rampas. (João Crisóstomo, Coimbra, 2008).”

Longe da ambição do desenho totalizante e definitivo, o exercício recupera, em primeira instância, a ambição de pensar verdadeiramente a cidade. Pensar a cidade não significa planejar burocraticamente, gerir em abstracto vertendo pensamento multidisciplinar apenas em manchas, índices e infraestruturas, numa atitude expectante sobre o que o futuro trará no sabor de quaisquer ventos.

Pensar deve significar, afinal, “controlar” — não no sentido assustador de um “apregoar de sistemas completos” (tal como o heterónimo de Pessoa escreveu revoltado

e insurgente no seu poema de 1923 quando *revisitou Lisboa*²), mas sim “controlar” no sentido que oferece Leonardo Benevolo³ ou François Ascher⁴, isto é, uma vontade de compreender, propor e intervir, em busca dessa grande quimera da verdadeira cidade.

A quimera de cidade dificilmente se encontrará, hoje, apenas no desenho enquanto solução única e última, qual atitude *beaux-arts* de séculos já expirados; como não se encontrará apenas em radicalidades de décadas também já expiradas ou, muito menos, apenas em estratégias burocráticas ainda por expiar (e expiar).

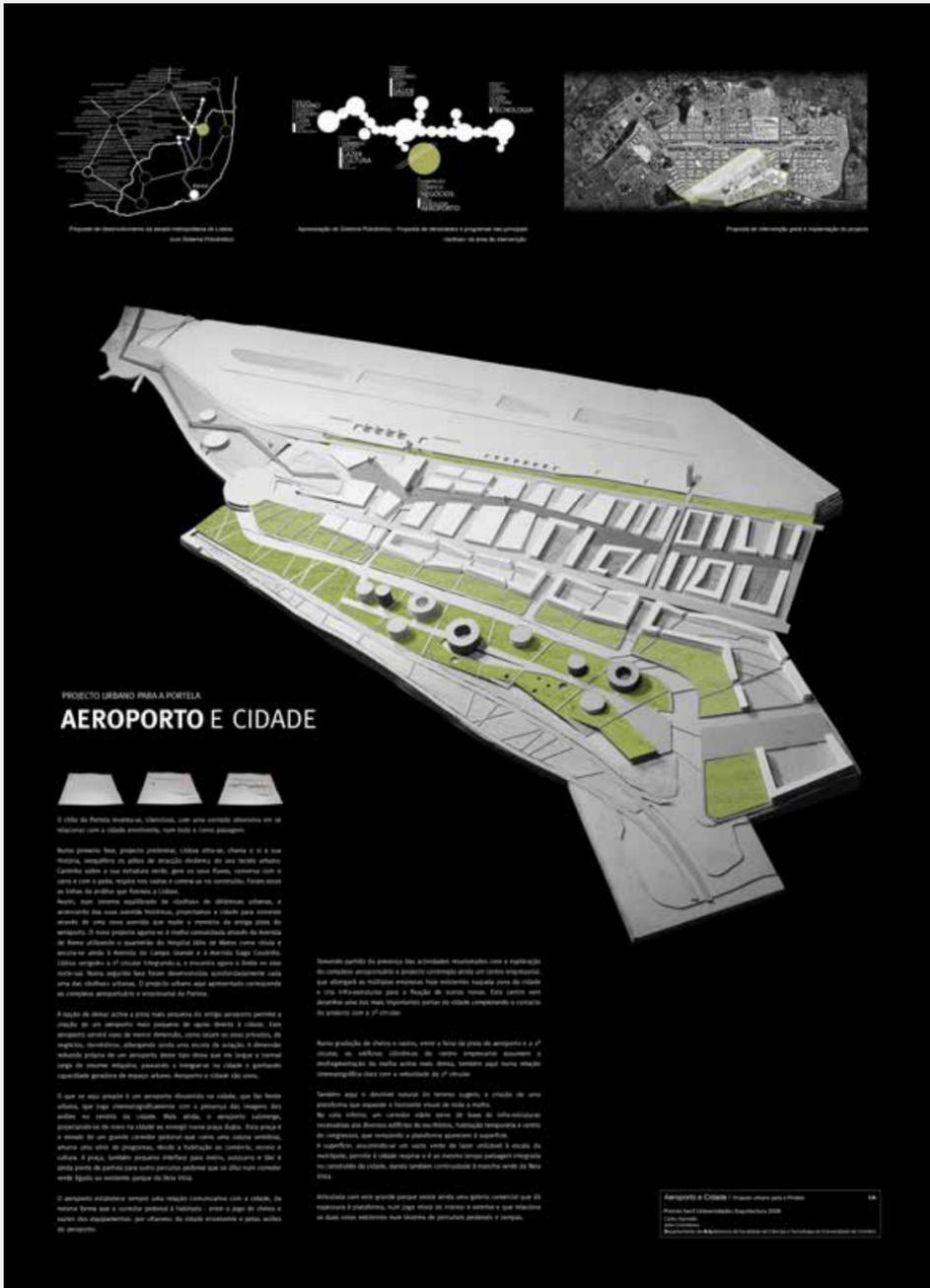
Aqui, ao *revisitarmos* a Portela nesta pós-leitura, acreditamos apenas em soluções do século XXI, mediadas pelo desenho, necessariamente em equilíbrio entre uma estratégia geral multi e interdisciplinar e o desenho agregador (estratégia e desenho com maior ou menor radicalidade), entre a pertinência, a urgência e o debate para o longo prazo, entre a larga e a pequena escala e, inexoravelmente, a capacidade de concretização, numa ambição que deverá começar na política de gestão dos solos (basta atravessar a fronteira para aprender) e terminar no reconhecimento generalizado (aculturado) da importância da qualidade espacial da infraestrutura, do espaço público

da cidade e de todos os seus sistemas.

Neste sentido, não nos importa hoje a solução concreta do trabalho que *revisitamos*, aliás, desenvolvido num âmbito muito próprio e totalmente exploratório. Importa-nos, isso sim, os temas que o exercício levantou e abordou para a concretização dessa quimera de verdadeira cidade!

Assim, do trabalho, importa-nos ressalvar a ambição do espaço verde e da paisagem de grande escala (como contra-ponto, a Nordeste, ao parque de Monsanto a Sudoeste), hoje tão necessários como programa de lazer, de desporto, do secular direito ao silêncio, mas também como ferramenta para o equilíbrio dos sistemas biológicos e ecológicos das cidades e um auxílio importante para a respostas às crises climáticas. Importa-nos ressalvar o privilégio dado ao peão e à mobilidade urbana sustentável e integrada. Importa-nos ressalvar a utilização (ou reutilização) de parte do edificado com potencialidade programática e espacial. Importa-nos ressalvar a integração de grandes programas de logística, uma das forças motrizes deste século. E, finalmente, importa-nos ressalvar o mais importante: a consolidação de uma grande mancha de cidade como espaço do cidadão, público e de habitação.

O aeroporto, como infra-estrutura e como estratégia é, por si só, sabidamente, um outro debate que não caberá num parágrafo. A utopia de funcionamento minimal que esta proposta apresentava parece, talvez, o maior desajuste conceptual com a realidade e com as exigências de segurança, conforto sonoro, qualidade do ar, sustentabilidade ambiental e, de novo, de direito público a uma enorme mancha que hoje deveria estar em perfeita continuidade com o sistema da cidade. Talvez sirva, apenas, para nos avivar referências como a do antigo aeroporto de Tempelhof, em Berlim, hoje transformado em espaço e programa público de referência naquela cidade. O aeroporto da Portela é, hoje como há várias décadas, um objecto obsoleto em Lisboa — talvez não o seja totalmente do ponto de vista operacional e económico mas, sejamos francos, é-o



Conjunto das propostas individuais de João Crisóstomo e Carlos Azevedo, com estudo parcelar da área da Portela.

totalmente do ponto de vista estratégico urbano.

Os vectores estruturantes abordados pelo projecto e aqui ressalvados permanecem, afinal — mas não surpreendentemente, todos, por concretizar.

Os parágrafos anteriores cumpriram o primeiro desígnio inicial deste texto: lançar um olhar sobre as convicções de um ontem, reavaliando-as para o hoje e para o amanhã. Assusta-nos, como vimos, a premência actual dos temas de então. Na última frase do parágrafo anterior ficou, tão só, concisa, directa, inextensível, a resposta ao segundo

desígnio: o que não fizemos desde então.

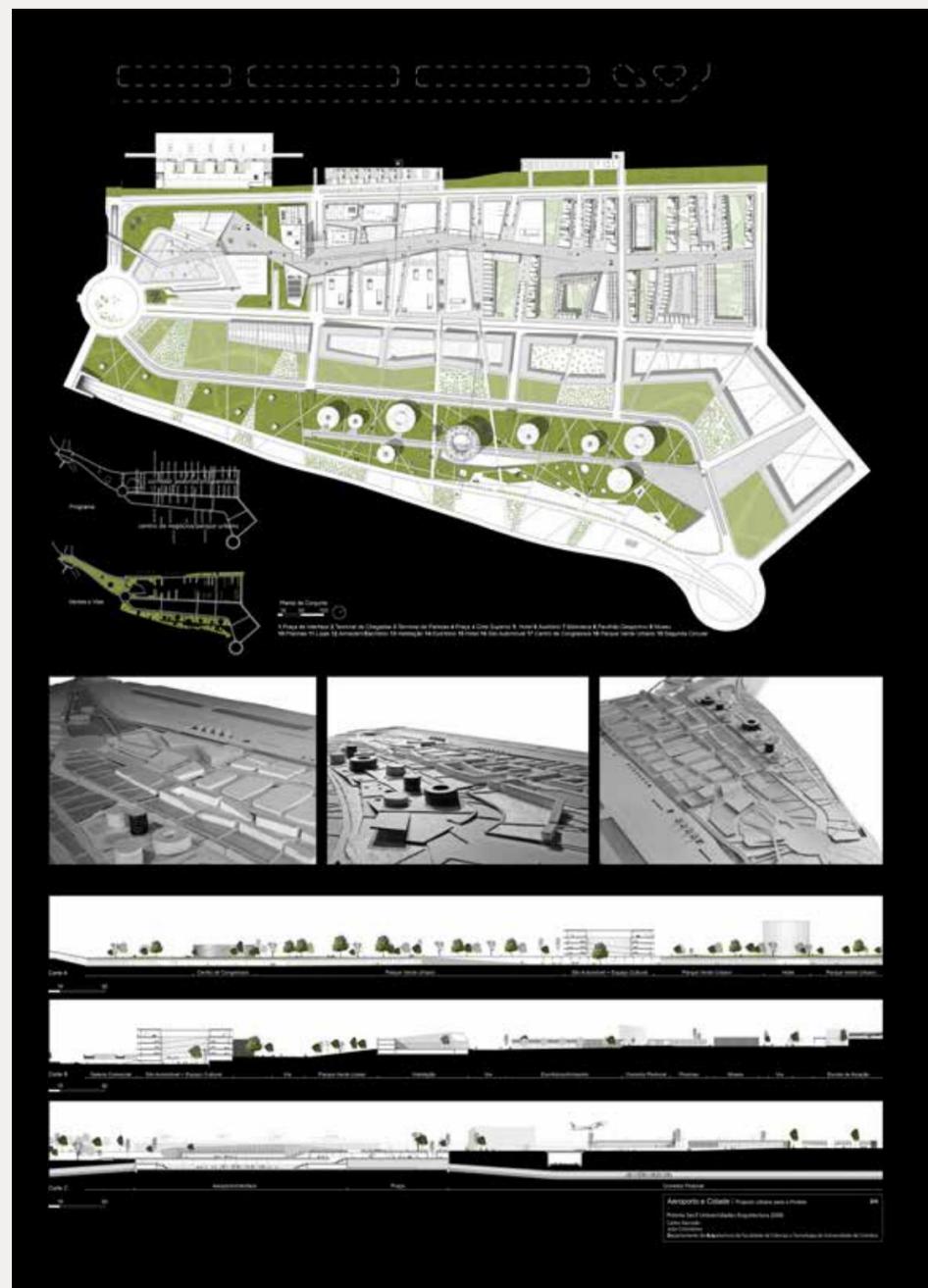
Na contínua pressão sobre o crescimento e transformação das cidades, à porta com temas tão importantes como os que o projecto abordou e aos quais se somarão ainda as questões das liberdades conjuntas e individuais sempre por consolidar, é preciso um compromisso sério na edificação

da terceira modernidade, a nossa, de que nos fala François Ascher⁵. O poder político e o poder público são quem tem a chave final e decisiva para o concretizar.

Para que permaneça o “céu azul”, numa “eterna verdade vazia e perfeita”, e se mantenha “o macio Tejo ancestral e mudo”, perdoe-nos Pessoa, terá mesmo que haver

“conclusões!”⁶. Só assim *revisitará* Lisboa o seu futuro.

Professor na Universidade de Coimbra



1. O projecto a que se reporta este texto foi desenvolvido no ano lectivo de 2007/2008, respondendo ao exercício lançado na disciplina de Projecto 5, coordenada por Nuno Grande e Gonçalo Byrne. Numa primeira fase, a solução de projecto e a estratégia mais alargada foram desenvolvidos em grupo, sendo este composto por: Ana Feijão, Carlos Azevedo, Inês Antunes, Joana Oliveira, João Crisóstomo, Luís Santos, Sofia Coutinho e Vânia Saraiva. A área de estudo e intervenção global abrangia a mancha urbana entre o Campo Grande/antigo Hospital Júlio de Matos, o Alto do Lumiar, a área de todo o aeroporto da Portela, Prior Velho e Camarate, ou seja, toda a mancha encaixada entre a 2ª Circular a sul e leste e um conjunto de vias de alta velocidade a norte e oeste. Uma segunda fase, de escala e área de intervenção mais aproximada, foi desenvolvida individualmente dentro desta mancha, tendo a minha proposta trabalhado a zona do aeroporto.

2. Álvaro de Campos, “Lisbon revisited (1923)”, in *Fernando Pessoa, poesias escolhidas por Eugénio de Andrade* (Porto: Campos das Letras, 2001), 203-204.

3. Leonardo Benevolo, *A cidade e o arquitecto* (Lisboa: Edições 70: 2018 [original 1984]), 24.

4. François Ascher, *Novos princípios do urbanismo, seguido de Novos compromissos Urbanos: um léxico* (Lisboa: Livros Horizonte: 2012 [original 2001]), 27.

5. Idem, 32-75.

6. Álvaro de Campos, Idem.

ESTUDOS

CIDADE DE BERLIM, ALEMANHA: AEROPORTO DE JOHANNISTHAL / A PROPOSTA DE REQUALIFICAÇÃO DA ZONA DO AEROPORTO HUMBERTO DELGADO

Rita Calhau

UM PERCURSO ASSISTIDO DE MOBILIDADE SUAVE NO PLANALTO DE LISBOA

Catarina Santos

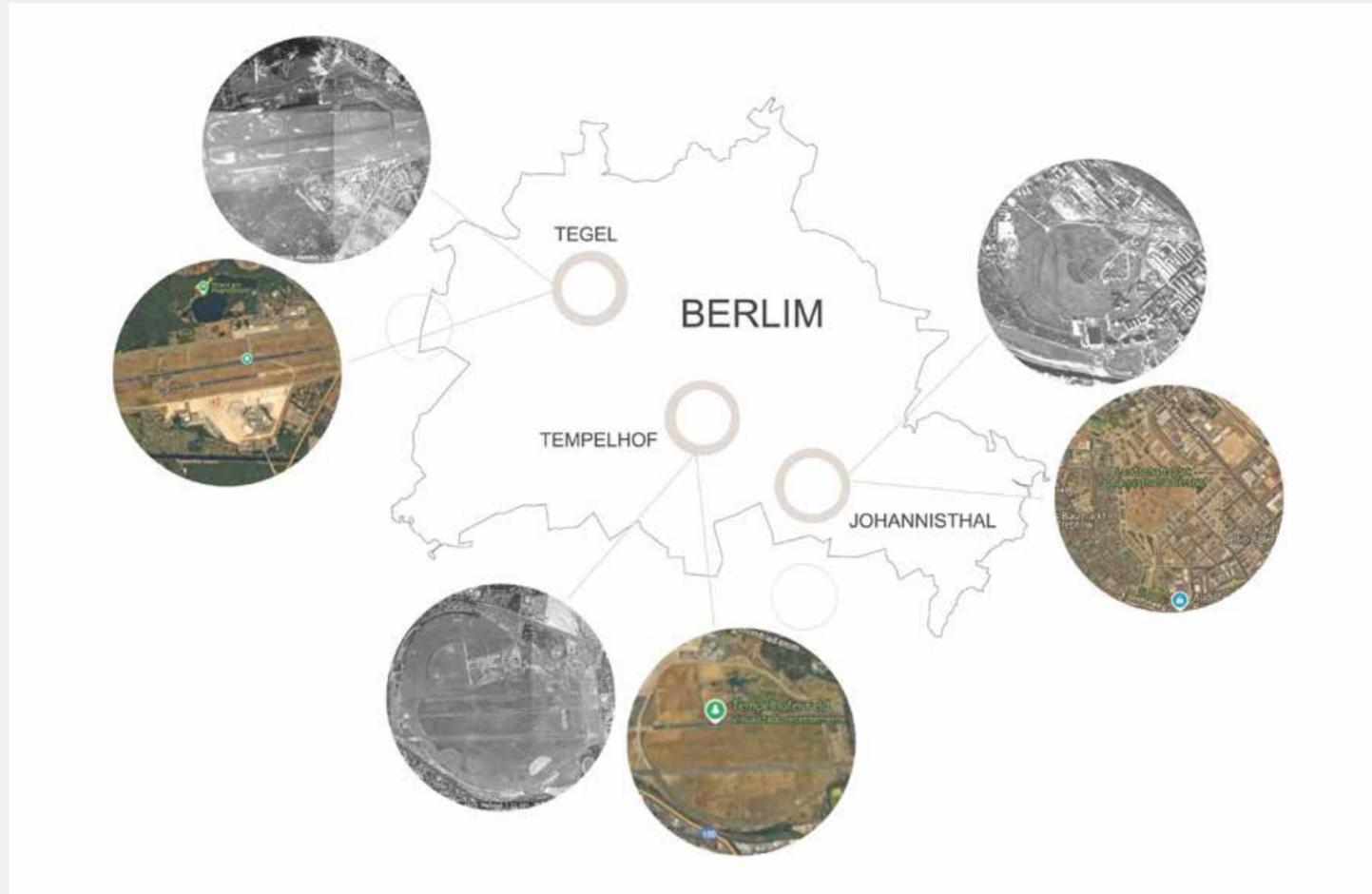
PROPOSTA EXPANSÃO URBANA – AEROPORTO DE LISBOA

Paulo Coutinho

O AEROPORTO COMO POTENCIAL FÓRUM CULTURAL

Duarte Rosa

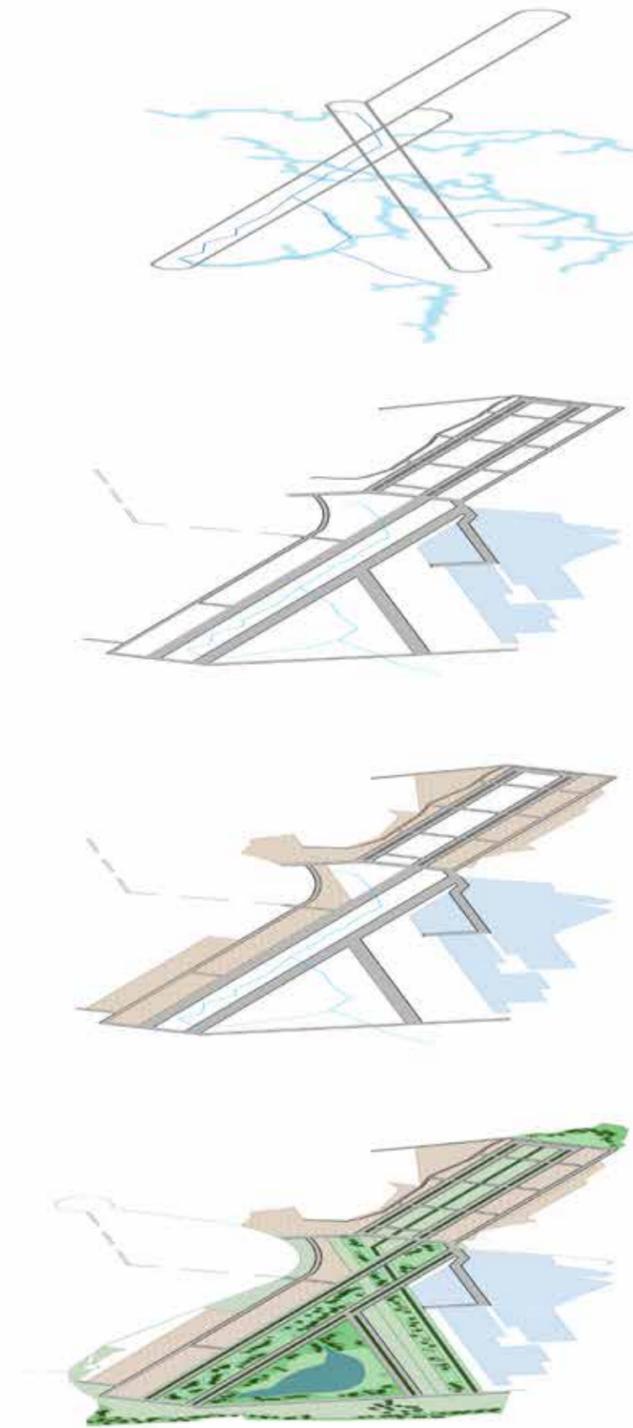
CIDADE DE BERLIM, ALEMANHA: AEROPORTO DE JOHANNISTHAL

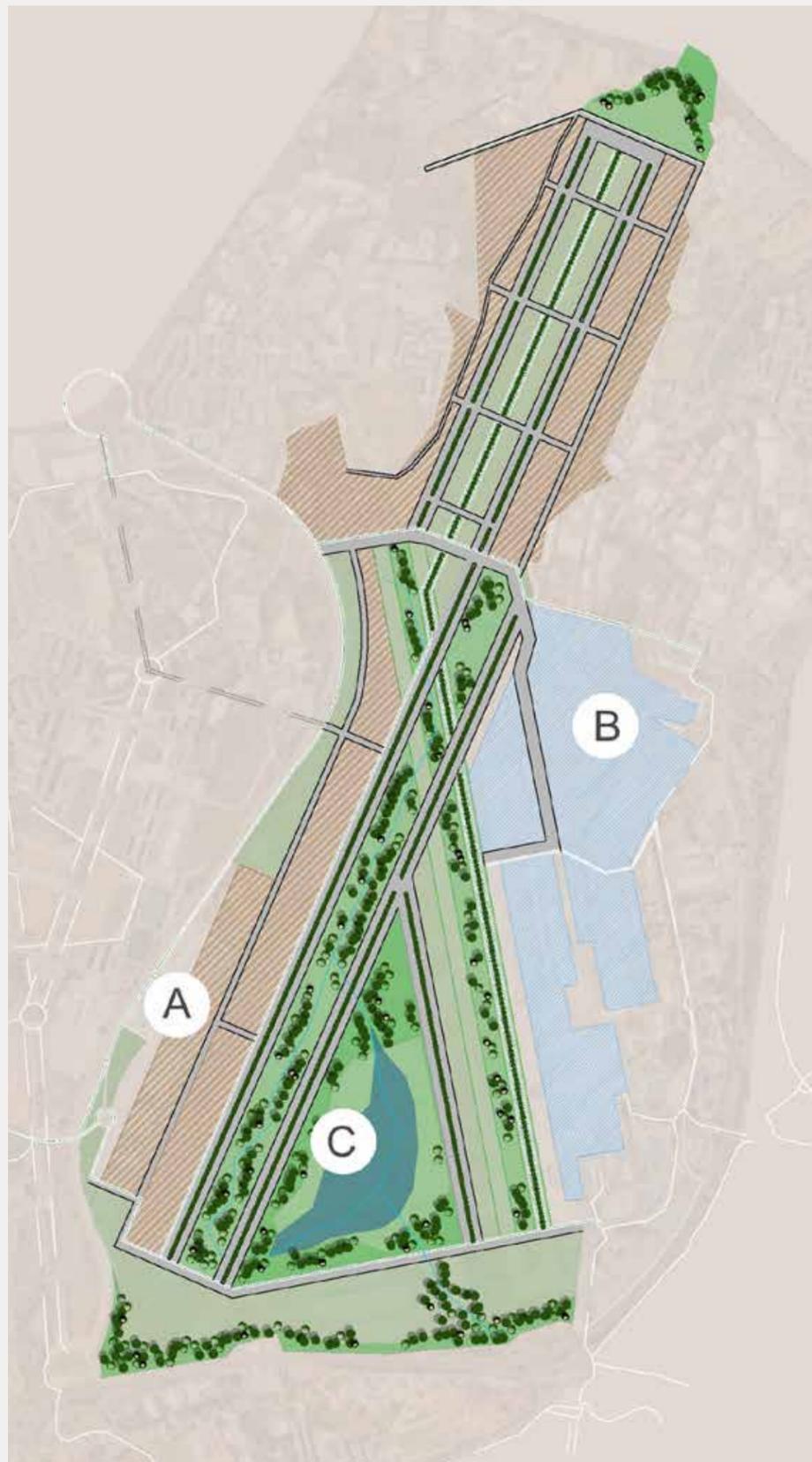


Rita Calhau

Cidade de Berlim, Alemanha: Aeroporto de Johannisthal - Área convertida num polo científico e tecnológico com universidades, startups e laboratórios; Aeroporto de Tempelhof - Transformado num vasto parque público que preserva as antigas pistas de aterragem e forma uma clareira multifuncional na malha urbana; Aeroporto de Tegel

- Em processo de requalificação para o novo Urban Tech Republic - um centro de inovação tecnológica e bairro residencial sustentável. (Fonte: www.mil-airfields.de; www.gmaps.pt)





A PROPOSTA DE REQUALIFICAÇÃO DA ZONA DO AEROPORTO HUMBERTO DELGADO

Rita Calhau

A proposta de requalificação da zona do Aeroporto Humberto Delgado prevê uma reorganização funcional do território, com três zonas distintas: Zona A, destinada a novos bairros residenciais; Zona B de reconversão das infraestruturas para criação de um campus universitário, tecnológico e industrial; Zona C, dotando a cidade de um grande parque urbano, através da redefinição de linhas de água, galerias ripícolas e áreas de retenção de águas pluviais, articulando os valores ecológicos à promoção de práticas recreativas e desportivas ao ar livre.

UM PERCURSO ASSISTIDO DE MOBILIDADE SUAVE NO PLANALTO DE LISBOA



Catarina Santos

Ao longo dos anos, foram predominantes as intervenções urbanas nas áreas consolidadas e centro histórico de Lisboa. Atualmente, o ramo da arquitetura e urbanismo tem vindo a debruçar-se sobre os territórios planos que se desenvolvem para lá dos antigos limites da cidade e se caracterizam pela forte presença de infraestruturas, como a linha do comboio e os eixos rodoviários. (imagem 1 - fotografia aérea, Eduardo Nascimento, 2021)

O exemplo apresentado foi desenvolvido no âmbito do trabalho de projeto para obtenção do grau de Mestre em Arquitetura e traduz-se numa hipótese de mobilidade para o planalto de Lisboa, promovendo o funcionamento do canal ferroviário, a ligação a outros transportes públicos e a introdução dos modos suaves. (imagem 2 - fotomontagem, elaborada pela autora)

A inserção de meios mecânicos no espaço público verifica-se, ao longo da história,

em zonas de topografia irregular, como as colinas de Lisboa, onde é frequente a utilização de mecanismos elétricos para transpor inclinações. (imagem 3 - Elevador de São Julião, Joshua Benoiel, 1909 e Escadinhas da Saúde, Nuno Pinto Fernandes, 2018)

É lançada, agora, a hipótese de introduzir sistemas de apoio às deslocações pedonais para vencer distâncias horizontais e criar novos espaços de permanência e

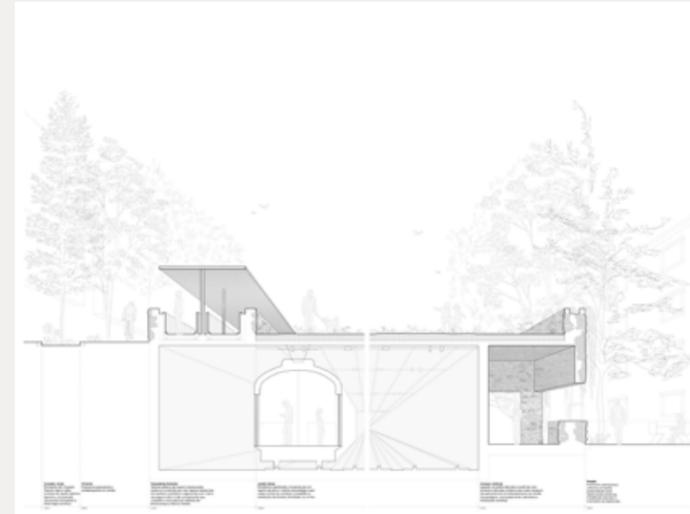
atravessamento, nos territórios extensos e maioritariamente planos. (imagem 4 - Trottoir Roulant utilizado na Exposição Universal de Paris em 1900, autor desconhecido e maquete elaborada pela autora)

Através da adição de passareiras rolantes e da criação de novas plataformas verdes é construído um percurso assistido no planalto de Lisboa que vai facilitar as deslocações entre as estações de Entrecampos e Roma/

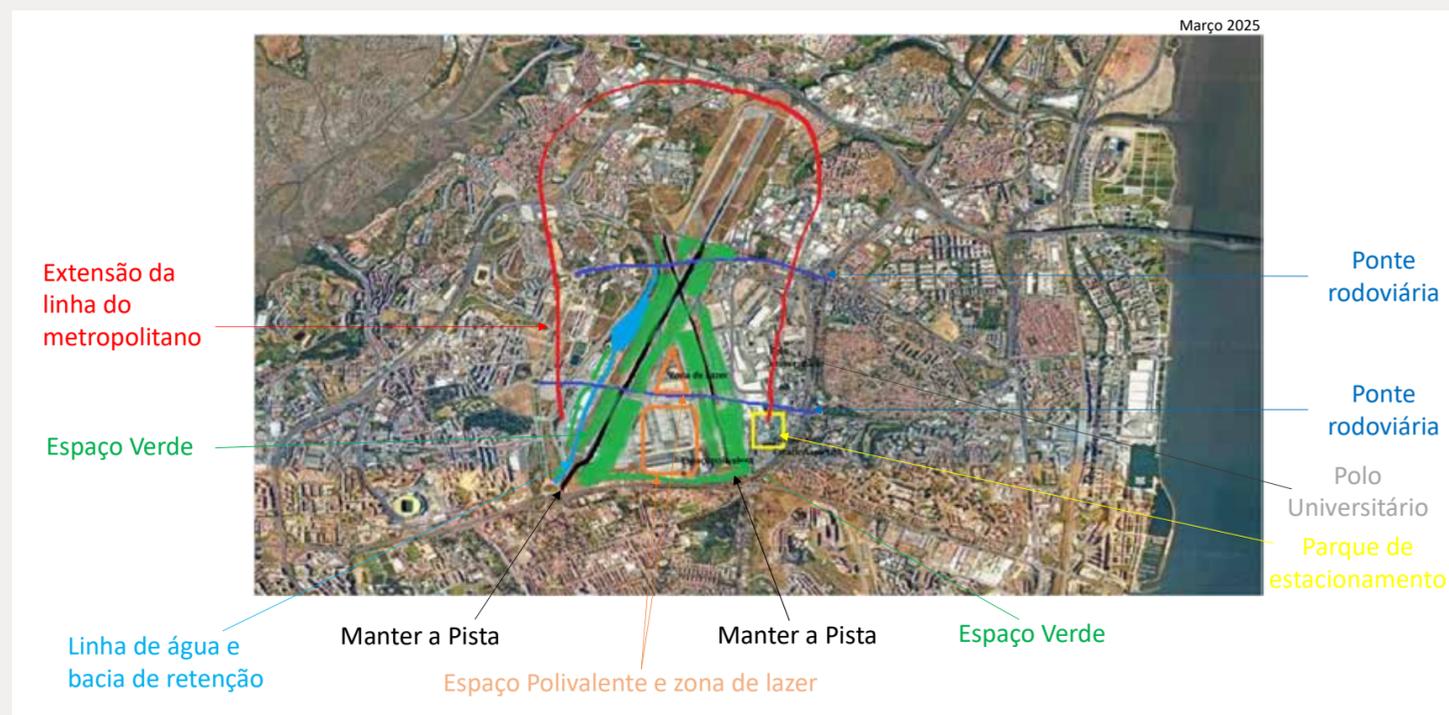
Areiro, assim como desenhar novos espaços de encontro na cidade. (imagem 5 - corte transversal elaborado pela autora)

O tema da mobilidade tem sido uma prioridade para os órgãos de planeamento urbano e ordenamento territorial. O projeto procura transformar a barreira física da linha de comboio numa oportunidade de ligação, promovendo alternativas de transporte mais sustentáveis e acessíveis. (imagem 6 -

fotografia e fotomontagem elaboradas pela autora).



PROPOSTA EXPANSÃO URBANA AEROPORTO DE LISBOA



Paulo Coutinho

Para a zona onde existe o Aeroporto de Lisboa e para o que se venha lá a implementar deixo 8 ideias que, em termos muito gerais, devem ser contempladas:

1 - Ligações em ponte (duas) rodoviária, com desenvolvimento este-oeste, atendendo aos arruamentos já existentes e que podem ser assim ligados, a sugestão das pontes é para o território não ter barreiras físicas, ao mesmo tempo poder ser visto por cima as novas.

2 - Manter as pistas existentes, de forma a conservar a identidade do local, que ao mesmo tempo servem de vias de acesso

interno aos novos usos.

3 - Criar uma bacia de retenção entre a alta de lisboa e a segunda circular.

4 - Criar corredores e zonas verdes nas paralelas às pistas existentes.

5 - Criar um parque de estacionamento na zona onde temos a saída/entrada para o Metropolitano de Lisboa, estação do Aeroporto.

6 - Expandir a rede do metropolitano, passando pelo território de Loures e fim na zona de campo-grande.

7 - Criar um espaço polivalente e zona de lazer, que se possa adaptar a todos os tipos de eventos, construção de um edifício polivalente de apoio.

8 - Criar um polo universitário com o máximo de aproveitamento do edificado existente.

Nota: Na execução de novos usos para o local e de forma que exista uma melhor articulação, somos da opinião que devem ser chamados para a discussão os municípios de Loures e Odivelas.

O AEROPORTO COMO POTENCIAL FÓRUM CULTURAL

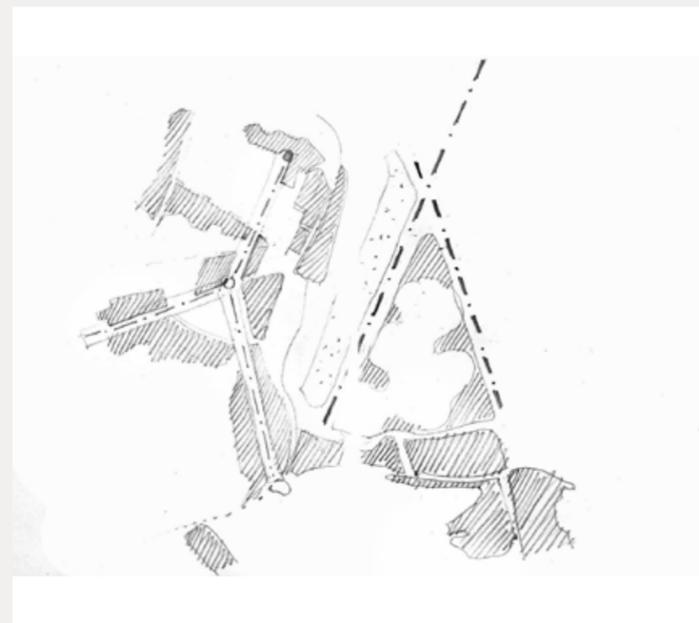
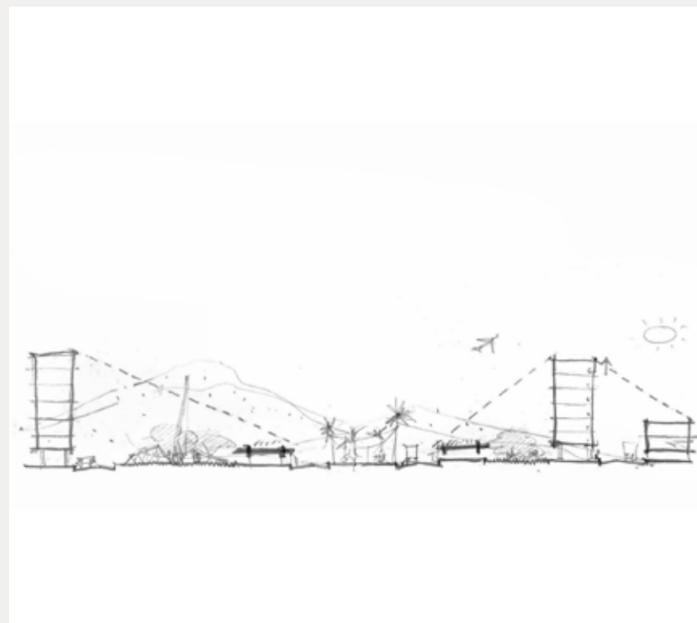
Duarte Rosa

1 - o aeroporto como potencial fórum cultural e mega estrutura verde, um espaço semelhante aos jardins da Fundação Gulbenkian, aliado a outros exemplos como o parque Eduardo VII, Parque das Nações e Parc de La Villette, com uma planta síntese e uma fotomontagem;

2- o desenho de um novo Polo urbano na Coroa Norte de Lisboa estruturante para a implantação de novos edifícios de habitação

nos espaços vacantes deste território, em continuidade com o desenho dos dispositivos morfológicos já existentes, repensando o eixo central como uma boulevard ultra equipada e condutora de um encadeamento de espaços públicos e equipamentos sucessivos, inaugurando uma lógica de desenho latente mas não existente na sua atual configuração.





O FUTURO DA COROA NORTE DE LISBOA



FUNDAÇÃO
SERRA HENRIQUES

23 SETEMBRO 2025

14h30–18h30




TÉCNICO
INNOVATION
CENTER
Powered by
FIDELIDADE

O Planeamento Urbano da Câmara Municipal de Lisboa lançou à Fundação Serra Henriques o desafio de criar esta missão académica, considerando a sua rede de parceiros e o alcance cruzado dos programas no âmbito da Arquitectura e do Urbanismo.

Enquanto contributo para a Estratégia Lisboa 2040 em curso, o objectivo é promover um laboratório de ideias e elaborar recomendações para a requalificação da Coroa Norte de Lisboa.

Os resultados deverão potenciar uma visão inspiradora para o território, de estrutura disfuncional e heterogénea, mas com fortes oportunidades de abordagem catalizadora. Trata-se de moldar intervenções estratégicas no espaço público para estimular a valorização dos bairros mais desfavorecidos de Lisboa, onde vivem e trabalham cerca 80.000 pessoas.



ARCHIPRIX
PORTUGAL

