UNIVERSIDADE DE ÉVORA

OS LIMITES DA CIDADE

ANTÓNIO BORGES ABEL

Dissertação apresentada à Universidade de Évora
para obtenção do grau de Doutor em Arquitectura

ORIENTADOR
JORGE FILIPE GANHÃO DA CRUZ PINTO, Doutor Arquitecto,
Professor Associado Agregado,
da Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa

ÉVORA
2007/2008

Às minhas filhas Catarina, Rita, Inês e Anaïs e à minha companheira Hália, pela permanente disponibilidade, incentivo e capacidade de suportarem as minhas "ausências" do seu convívio.

AGRADECIMENTOS

Ao Professor Doutor Arquitecto Jorge Cruz Pinto, amigo que, com o seu conhecimento e experiência, demonstrados sob diversas formas e ocasiões, das quais a primeira conversa sobre o tema a que me propus foi determinante, soube conduzir-me pelos trilhos em que, devido à minha menor experiência e à minha dispersão pelo vasto mundo da Arquitectura, por vezes me "atolei" e, também, pelo incentivo permanente à realização deste trabalho e à confiança na minha capacidade para o produzir.

À Universidade de Évora que me concedeu a dispensa de Serviço Docente a qual, embora figura legal, dada a difícil e complexa circunstância da existência de um Departamento de Arquitectura embrionário, poderia ter tido contornos de menor liberdade de tempo para a investigação, reflexão e elaboração desta tese.

À Câmara Municipal de Évora, na pessoa do seu Presidente, Dr. José Ernesto Oliveira, mas extensível aos restantes Vereadores, pela disponibilização da cartografia digital da cidade e do concelho.

Ao ex-Vereador Arquitecto Miguel Lima pela disponibilidade e apoio no "encurtamento" dos tempos de resposta dos "meandros da máquina burocrática".

À Dra. Manuela Oliveira, pelo incentivo à elaboração desta reflexão sobre a "sua" cidade e que, com a sua experiência como cidadã e geógrafa preocupada com o território e as suas populações, me ajudou a ver a cidade de uma forma menos "arquitectónica" e muito mais como um artifício para a melhoria das condições colectivas do viver humano.

Ao Arquitecto Eduardo Miranda e ao Dr. Gustavo Flores, cujos pontos de vista sobre a cidade histórica "suavizaram" a minha visão "futurista" do legado urbano.

À Dra. Carmen Almeida, pela prestimosa ajuda na cedência de todo o material fotográfico do Arquivo Fotográfico da Câmara Municipal de Évora.

Ao Vitoriano Lourenço e à Manuela Nobre, técnicos administrativos, pela permanente disponibilidade, e apoio continuado e entusiástico, para me fazer chegar às mãos material de arquivo no qual, em parte, se apoia este trabalho.

Aos amigos Anabela Ferreira Belo e Rui Coelho Belo que, mais uma vez prescindindo do seu tempo de lazer, me ajudaram na edição e "design" gráfico deste trabalho.

À minha companheira, Hália Costa Santos, pelo incentivo permanente, não raras vezes fundamental para evitar desistências precoces, pelo apoio em tempo dispendido nas tarefas que a dois teriam um menor peso para cada um e pelo auxílio continuado, usando a sua capacidade e conhecimento dos "meandros" da língua e das formas de a plasmar numa folha em branco de uma forma compreensível.

GLOSSÁRIO DE SIGLAS

APU, *Aliança Povo Unido*

Coligação política entre o Partido Comunista Português, o Movimento Democrático Português.

CAV, *Comboio de Alta Velocidade (nomenclatura utilizada no PNPOT).*

Equivalente português ao AVE, de Espanha, e ao TGV francês.

CCRA, *Comissão de Coordenação da Região Alentejo*

Órgão intermédio de planeamento regional, compreendendo praticamente todas as actividades e competências de um Governo Regional à excepção daquelas que se enquadrem na esfera política, uma vez que estas Comissões são técnicas, embora o seu Presidente seja de nomeação governamental.

CDU, *Coligação Democrática Unitária*

Coligação política entre o Partido Comunista Português e o Partido Ecologista "Os Verdes".

CSOP, *Conselho Superior das Obras Públicas*

Organismo de consulta de carácter técnico, destinado a coadjuvar o Governo na resolução dos problemas relativos a obras públicas, transportes e comunicações, cabendo-lhe emitir pareceres de carácter técnico e económico-financeiro (http://www.portugal.gov.pt/portal/pt/directorio/administracaoCentral/?ID=ConselhoSuperiorObrasPublicasTransportesCom).

À época em que referimos o CSOP no corpo da tese, cabia a este organismo emitir pareceres técnicos sobre planeamento e urbanismo. Posteriormente, o Decreto-Lei n.º 560/71, de 17 de Dezembro, veio alterar o seu âmbito sua intervenção.

GAT, *Gabinete de Apoio Técnico*

Na sequência das alterações políticas produzidas pelo 25 de Abril, o Governo criou os Gabinetes de Apoio Técnico, formados por técnicos superiores , técnicos e administrativos de diversas áreas correlativas às tarefas a desempenharem, para darem apoio técnico a agrupamentos de autarquias, normalmente situadas no interior do país, e que careciam de técnicos e/ou capacidade financeira para os contratarem.

GPU, *Gabinete do Plano de Urbanização do Concelho de Cascais.*

Na sequência do 25 de Abril, no âmbito do novel Gabinete de Planeamento da Área Metropolitana de Lisboa, foi criado, no final do ano de 1974, em cada concelho da AML e, obviamente, também para o concelho de Cascais, o Gabinete do Plano de Urbanização que tinha por função a elaboração do Plano de Urbanização (equivalente ao actual PDM) concelhio.

IRC, *Imposto sobre o Rendimento das pessoas Colectivas.*

NTIC, *Novas Tecnologias de Informação e Comunicação.*

PNPOT, *Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território.*

Este Programa esteve em discussão pública de 17 de Maio a 31 de Outubro de 2006, foi aprovado pelo Governo, sob a forma de proposta de Lei, em 28 de Dezembro do

mesmo ano, tendo dado entrada na Assembleia da República em 17 de Janeiro de 2007.

PREC, *Processo Revolucionário em Curso.*

Período posterior à Revolução de 25 de Abril de 1974, caracterizado por uma forte movimentação política e social ocorrida em Portugal durante os anos de 1974/75.

O PREC constitui um movimento revolucionário fortemente impulsionado por partidos e organizações de esquerda e de extrema esquerda, terminando somente a 25 de Novembro de 1975 como consequência da derrota sofrida por tais forças políticas (http://www.citi.pt/cultura/politica/25_de_abril/prec.html).

PDM, *Plano Director Municipal.*

PUE, *Plano de Urbanização de Évora.*

Publicado no Diário da República nº74, I Série B, de 28 de Março de 2000 com as alterações introduzidas pelo Aviso nº 5005/2000 publicado no Diário da República, Apêndice nº 97, nº74, II Série, nº 149 de 30 de Junho de 2000).

RCM, *Resolução do Conselho de Ministros.*

SAAL, *Serviço Ambulatório de Apoio Local*

O SAAL (Serviço Ambulatório de Apoio Local) foi um programa de apoio à construção de habitação promovida por Associações de Moradores, lançado pelo I Governo Provisório quando era Secretário de Estado da Habitação o arquitecto Nuno Portas (http://www.oasrn.org/obra_proxima.php?id=3).

STP, *Superfície Total de Pavimentos.*

Soma das superfícies brutas de todos os pisos, acima e abaixo do solo, incluindo escadas, caixas de elevadores, alpendres e varandas balançadas, excluindo espaços livres de uso público coberto pela edificação, zonas de sótão sem pé-direito regulamentar, terraços descobertos e estacionamento e serviços técnicos instalados nas caves dos edifícios (RCM n.o 13/2000, Regulamento do PUE, art.º 4º).

ÍNDICE

INTRODUÇÃO . Razões para uma escolha 4
Notas da Introdução 10

CAPÍTULO I . SIMBOLISMO, CIDADE E TERRITÓRIO 11
1. A PORTA: ELEMENTO SIMBÓLICO DE ACESSIBILIDADE AO QUE ESTÁ PARA LÁ DO CÍRCULO FRONTEIRIÇO 11
2. Morfologia Urbana e território 21
2.1 Cidade e limite de cidade 21
2.2 A cidade enquanto organização espacial. Cidade simbólica e cidade física 31
Notas do Capítulo I 38

CAPÍTULO II . ÉVORA: "LOCUS", LIMITE E CRESCIMENTO URBANO 41
1. "A SEDUÇÃO DO LUGAR" 41
2. UM TERRITÓRIO HIERARQUIZADO 53
3. OCUPAÇÃO E DENSIFICAÇÃO 59
4. O CRESCIMENTO DA CIDADE "ENTRE-MUROS" 67
5. ELEMENTOS ESTRUTURANTES DE UM CRESCIMENTO LENTO E TARDIO 71
5.1 As portas da cerca nova 71
5.2 As igrejas, capelas, ermidas e cruzeiros 72
5.3 O caminho-de-ferro 75
5.4 A fábrica dos Leões 76
5.5 As piscinas municipais 76
6. PARA LÁ DA CIDADE HERDADA 79
6.1 … as "plantas" 80
6.2 … os Planos 85
6.2.1 O Ante-Projecto de 1937-1939 – Plano Camarário 85
6.2.2 O 2º Plano – Plano Étienne De Gröer 88
6.2.3 O 3º Plano – Plano Nikita De Gröer 93
6.2.4 O "Plano Conceição Silva" 96
6.2.5 O Plano Director Municipal / Plano Geral de Urbanização de 1985 105
6.2.6 A revisão do Plano em 1992 110
6.2.7 O Plano de 2000 110
6.3 … e os bairos 116
6.3.1… arrabaldes periféricos à cidade medieval 117
6.3.2 … da cidade medieval com arrabaldes à cidade do século XX 123
6.4 … os espaços públicos e os jardins… 128
7. … ARRABALDES DA CIDADE CONTEMPORÂNEA OU SUBÚRBIOS? 141
7.1 O caminho-de-ferro, fonte de progresso e transformação social, não aproveitado pela cidade 142
7.2 Crescimentos para fora do limite: primeiros passos 144
7.2.1 O rossio de S.Braz e a avenida da Estação 144
7.2.2 A Fábrica dos Leões e os bairros operários 147

7.2.3 A CP e os bairros ferroviários 148
7.2.4 Bairro do Chafariz d'El-Rei 149
7.3 Os suburbanos de 1ª geração: os filhos da parcela e os filhos dos "avos" 150
7.3.1 Bairros de Sta Maria e de N.ª Sra. da Glória 150
7.3.2 Bairro de N.ª Sra. da Saúde..... 153
7.3.3 Bairro de Almeirim 156
7.3.4 Bairro de N.ª Sra.do Carmo 160
7.3.5 Bairro do Frei-Aleixo 163
7.3.6 Outros bairros à semelhança dos anteriores: periféricos e clandestinos 163
7.4 Os suburbanos de 2ª geração 166
8. PERMANÊNCIAS NO PROCESSO DE CRESCIMENTO DA CIDADE 179
Notas do Capítulo II 184

CAPÍTULO III . UM LIMITE PARA A CIDADE 191
1. LIMITES FÍSICOS, LIMITES MENTAIS E CIDADE VIRTUAL ILIMITADA 191
2. PRINCÍPIOS ORIENTADORES 205
2.1 … a Carta de Mégaride 205
2.2 … ciudades para un pequeño planeta 206
2.3... Nuevos princípios ... numa nova sociedade de nova base tecnológica: as NTIC 207
2.4 ... Urbanismo y crisis ou a crise dos sistemas urbanos 212
3. SETE PROPOSTAS PARA AS CIDADES 215
3.1 Os limites 215
3.2 Multicentralidades 217
3.3 Espaço público 220
3.4 Equipamentos 222
3.5 Transportes 223
3.6 Administração Pública e serviços 224
3.7 ... por fim, as Portas 225
4. ÉVORA, QUE FAZER? (em jeito de conclusão) 231
Notas do Capítulo III 242

CONCLUSÕES 247
Notas das Conclusões 254

BIBLIOGRAFIA 255

Anexo I - Artigo de opinião no "Diário do Sul", 1993 267
Anexo II – Artigo de opinião no "Jornal do Plano Estratégico de Évora", 1994 269
Anexo III - Artigo de opinião no semanário "Gazeta das Caldas", 14 de Julho de 2006 273
Anexo IV - NUTS Concelhos / Alentejo 277
Anexo V - Território e população 278
Anexo VI - Estimativas de População Residente … 279
Anexo VII - População residente no Alentejo Central 280
Anexo VIII – População residente no Concelho de Évora 281
Anexo IX - Carta de Mégarides 94 283
Anexo X – Carta das Cidades Europeias para a Sustentabilidade 285

Esta é a Cidade

Esta é a Cidade, e é bela.
Pela ocular da janela
foco o sémen da rua.
Um formigueiro se agita,
se esgueira, freme, crepita,
ziguezagueia e flutua.

Freme como a sede bebe
numa avidez de garganta,
como um cavalo se espanta
ou como um ventre concebe.

Treme e freme, freme e treme,
friorento voo de libélula
sobre o charco imundo e estreme.
Barco de incógnito leme
cada homem, cada célula.
É como um tecido orgânico
que não seca nem coagula,
que a si mesmo se estimula
e vai, num medido pânico.

Aperfeiçoo a focagem.
Olho imagem por imagem
numa comoção crescente.
Enchem-se-me os olhos de água.
Tanto sonho! Tanta mágoa!
Tanta coisa! Tanta gente!

São automóveis, lambretas,
motos, vespas, bicicletas,
carros, carrinhos, carretas,
e gente, sempre mais gente,
gente, gente, gente, gente,
num tumulto permanente
que não cansa nem descansa,
um rio que no mar se lança
em caudalosa corrente.
Tanto sonho! Tanta esperança!
Tanta mágoa! Tanta gente!

Uma circe peregrina,
pedúnculo de vorticela,
perpassa sob a janela,
incandesce-me a retina.
Anda como sobre escolhos,
irradiando fragrância.
Envolvo-a toda com os olhos;
possuo-a mesmo a distância.

A multidão chama por mim.
Chama e reclama
Que eu nela sou princípio e fim.

Lá vou, lá vou.
Galgo os lanços da escada de roldão
e fluo, coloidalmente disperso,
corpúsculo e onda, sem anverso nem reverso,
fagocitado pela multidão.

António Gedeão
(TORGAL et al., 2000: 123)

INTRODUÇÃO

Razões de uma escolha

Quando a auto-imagem é a da desordem em diversas manifestações da vida, o próprio acha estranho (estranha-se a si próprio) que se proponha analisar e dar foro de tese precisamente ao seu oposto: a ordem, por antítese da desordem.

Procurei, na memória mais distante, as razões para este aparente paradoxo e fui encontrá-las na infância, com afloramentos em ciclos coincidentes, naturalmente, com os ciclos da história do país que coincidem com a minha própria história. A vivência dos meus primeiros anos numa aldeia fronteira a Lisboa está na origem desta dicotomia e aparente contradição.

Num país construído sobre as "certezas" que o regime impunha, aquela aldeia era o paradigma onde esse país se reflectia. Era um território bem definido em que o urbano "morria" no contacto com o rio/mar, a norte, e com o pinhal, nos restantes pontos cardeais. Isto é, à ordem do tecido urbano opunham-se, de um lado, o infinito do mar, e do outro, a "desordem" e os medos de uma mata densa.

As deslocações periódicas que fazia pelo território, uma vez que eram feitas a pé, permitiram-me ter a percepção clara dos *limites*: onde acabava o urbano, o território pontuado por signos que o organizavam, o atravessamento da mata densa, em que o perto e o longe se fundiam numa única dimensão definida pelas sombras próximas, o grasnar dos corvos e o cheiro a resina. Depois da mata, o campo de caminhos poeirentos ladeados de searas douradas, cujo cheiro intenso, misturado com o ar quente, quase asfixiava, e o ruído ensurdecedor de milhares de cigarras, até que "entrava" novamente em território conhecido: o tecido urbano de outra aldeia.

Lisboa, na margem norte do rio, apresentava as mesmas relações com o seu território: a sul, a cidade limitada pelo rio/mar e, tanto quanto nos era possível visualizar a partir da "nossa" praia, a norte limitada pelas mesmas searas amarelas que existiam nos "meus" campos. Comum a estas duas entidades urbanas, e por ele separadas, era o infinito do mar, a oeste.

Ao passar a habitar Lisboa, fui encontrar o mesmo tipo de relações da cidade com o território de que já tinha percepção na minha aldeia, mas agora numa escala ampliada e, por isso, de mais difícil percepção e construção de um "mapa mental".

Nas deslocações pela cidade, agora "mecanizadas", a percepção do *limite urbano* era dada pelo eléctrico que, ao entrar na "raquette" de retorno no Lumiar, anunciava o fim do território constituído por signos conhecidos. E, se no quintal dos meus primos começava o campo, divisando-se, para norte, até Loures, as mesmas searas, onde apenas uns "quadrados" verdes, bem lá no fundo do vale, perturbavam a "imensidão amarela", para nascente, no final da avenida que se iniciava na "raquette" dos eléctricos, o "caos" anunciava-se pela visualização da orla do eucaliptal que se estendia quase até à pista do aeroporto,[1] arvoredo onde não faltava o bucolismo campestre que lhe era emprestado por uma lagoa prenhe de girinos e pelas hortas que os urbanos das redondezas trabalhavam.

À cidade compacta, una, densa, seguiu-se a "linha" do Estoril e o sentir da "externalidade" (chamar-lhe-ia, mais tarde, subúrbio) que se manifestava pela ausência de urbanidade, de qualidade urbana, de equipamentos, de acessibilidades e transportes diversificados e, também, pela pendularidade dos movimentos diários para/de Lisboa. Esta "externalidade" reforçou em mim a visão ampliada do território e da(s) forma(s) como a sociedade urbana o vai colonizando.[2]

A mudança política que o 25 de Abril trouxe, reflectiu-se na "visibilidade" da ocupação do território: outrora clandestina, de construções feitas ao fim-de-semana, a coberto de legislação obsoleta que permitia os "avos" e protegia nestes as construções precárias, agora tolerada, senão mesmo incentivada, a coberto de uma "liberdade" que adquiriu em alguns pontos do território o estatuto de "libertinagem".[3]

A minha participação no GPU do Concelho de Cascais, no qual, por ser ainda estudante de Arquitectura, me atribuíram a tarefa do estudo, caracterização e propostas de recuperação de parte dos bairros clandestinos do concelho, permitiu que me apercebesse que o território começava a apresentar outras formas de organização que já não se resumiam à dicotomia: campo/cidade. O campo "urbanizava-se" e a cidade diluía-se.

A ocupação indistinta, desordenada, "desurbana" do território transformava o campo e substituía as suas formas de organização, baseadas na divisão cadastral, na topografia, nos valores de uso do solo, pelo caos suburbano, desregrado, sem outro desígnio que não fosse o alojar populações que procuram a cidade, permitindo-lhes, no caso concreto do concelho de Cascais, a concretização de sonhos e a exorcização de "fantasmas", manifestando-se através da forma ancestral que as sociedades têm de perpetuar a sua existência e afirmarem-se perante os vindouros: a Arquitectura.[4]

E eram (são) "arquitecturas" que, estratificadas no tempo e no espaço, reflectiam: inicialmente a necessidade de um lugar para habitar, para refúgio e protecção; posteriormente, e muito rapidamente, a necessidade de afirmar, perante a sociedade, a ascensão económica dos que as promoviam/construíam.

Esta mesma necessidade de "manifestação social" da mudança de estatuto económico, que poderia ser (é) um trampolim para a mudança de estatuto social, fui encontrar também na população a alojar no bairro SAAL de Matarraque, concelho de Cascais.[5]

Com excepção da etnia cigana, efectivamente a morar em "barracas" mas com pouca expressão no número total de beneficiários do programa, e cujas exigências se resumiam a terem uma casa, para os restantes beneficiários da operação, moradores em anexos e "partes de casa", eram as possibilidades que a condição suburbana permitia que queriam manter, ou seja, cada casa deveria ser o reflexo das imagens, "desfocadas", da vivenda burguesa que cada um pretendia imitar, segundo a sua própria interpretação, a que não faltava a rejeição da casa em banda contínua impeditiva do individualismo que começava a despontar.

A mesma atitude, anos mais tarde, encontrei no concelho de Setúbal, trabalhando na autarquia, na relação que cada comprador de "avos" estabeleceu com o território e com a cidade: com o território porque, presas fáceis do especulador/loteador clandestino para quem cada metro quadrado de terreno deveria ter expressão no lucro final, a exigência de cidadania, traduzida nas previsões de espaços públicos qualificados e de áreas para equipamentos que conferissem urbanidade ao território agora "urbano", não se manifestou; com a cidade porque, usando as "arquitecturas" para a afirmação social que lhes "era exigida" e que se exigiam, a

relação daquelas com o tecido urbano pré-existente era palavra vã, sendo cada uma mais exuberante que a anterior.

Assim se ia construindo o território urbano da península de Setúbal, multiplicando-se os loteamentos clandestinos a um ritmo que as autarquias não conseguiam, ou não queriam, acompanhar, remetendo-se estas para um papel posterior de "recuperação", concertada em "Jornadas" e "Encontros" de técnicos e autarcas, e que se traduziu na execução/dotação de "planos de pormenor" que validaram a legalização das construções e na construção de infraestruturas que introduziram alguma aparência de urbanidade a estes bairros transformados em "cidades".

Ao iniciar o trabalho na Câmara Municipal de Évora, o território imaginado desse Alentejo "amarelo", pacífico, ordenado, solidário, o imaginário criado pelos contactos pessoais e pela política, foi destruído e substituído pela realidade de uma cidade que, embora conservasse a unidade do seu Centro Histórico e ostentasse a já "turística" Malagueira, apresentava grande fragmentação territorial, originada pelo mesmo fenómeno com o qual já tinha contactado em Cascais e em Setúbal: o loteamento e construções ilegais e as mesmas receitas de planos de pormenor para validação e legalização de tudo.

Reflectir sobre o fenómeno, embora fosse aliciante, era, contudo, limitado, uma vez que o que está em causa não são os clandestinos e a sua caracterização mas, antes, a cidade enquanto fenómeno e produto do ser humano, na sua vertente de esforço e fruição colectiva.

A cidade é a antítese do campo. A cidade, como as aglomerações urbanas que pontuam o campo, é um organismo social num espaço físico determinado, mas difere daquelas por ser o local, por excelência, das oportunidades (porque concentração de actividades), da diversidade (porque ali aportam as mais diversas ideias, tradições, idiossincrasias, diluindo-se todas num "caldo" inter-cultural) e, decorrente dos anteriores factores, local de produção cultural.

Este último atributo da condição de cidade – local de produção cultural - é o principal indicador da sua urbanidade, na sua condição de espaço de troca e, por isso, de cadinho onde se forja o futuro. É, pois, a sua projecção no futuro[6] que está em causa e é ela o motor desta tese, mesmo que esta reflexão use a cidade de Évora: por ser um caso paradigmático

das cidades portuguesas[7], por ser um "laboratório" onde foram ensaiadas teorias e praticados postulados, por poder ser, ainda, uma cidade onde será possível "experimentar" o futuro, nessa sua dupla condição de cidade histórica e cidade "não contaminada" pelo Arco Atlântico, nem pela proximidade/intimidade de fronteira, que, se assim fosse, fariam dela um aglomerado de "bárbaros" a serem contaminados ou, eventualmente, a serem absorvidos pelos *limitanei* do país vizinho.

A tese divide-se em três partes que se complementam, tendo por objectivos principais um ensaio de abordagem à cidade, de forma a estabelecer-lhe limites físicos que possam constituir-se como referentes espaciais e psicológicos para os seus habitantes e para os que lhe são exteriores e, também, ensaiar, no caso de Évora, uma proposição da sua ligação em rede com os restantes pólos do seu aro regional, de que a cidade é o lugar central, apontando futuras hipóteses de portas para a cidade, as quais, por um lado, estruturam o espaço, servindo de charneira entre o "exterior" e o"interior", dotando a cidade de limites, e, por outro lado, asseguram a funcionalidade da rede de que é lugar central e daquelas onde se integra como lugar periférico.

Na primeira parte abordam-se os aspectos teóricos que subjazem e justificam o enquadramento do corpo da tese: a porta na sua qualidade de fronteira entre espaços e que, embora não pertencendo a nenhum deles e não sendo, pela ausência de espessura, um espaço em si própria, é o elemento fundamental da relação entre o "dentro" e o "fora", na relação entre espaços, quer na acepção física, quer no condicionamento psicológico do utente do espaço e do habitante da fronteira entre aqueles, os limites do espaço e a sua percepção quinestésica, a cidade na sua "confrontação" com o campo e a condição *fronteriza* dos seus habitantes.

Desta primeira parte retiveram-se conceitos a utilizar na terceira parte, nomeadamente, o conceito de ***porta***, enquanto elemento estruturante do espaço e do tempo, definindo e hierarquizando os espaços que lhe são contíguos, interior e exteriormente, e momento de transição e de contacto entre grupos sociais ou civilizacionais, abarcando por isso, na sua própria definição, equipamentos e espaços de conexão (aeroportos, vias, interfaces de transportes, centros comerciais, "nós" telemáticos, etc.), tanto no sentido físico desse elemento

(porta) como também, e mais importante, numa dimensão ontológica que permite ao homem estabelecer o ***limite ou círculo fronteiriço***, definido como o local onde os mundos interior e exterior se tocam, quer numa acepção social, quer,ainda, numa acepção também ontológica – o "eu" -, mas que é, ao mesmo tempo, um lugar habitável, com identidade própria, porque lugar de confluência entre aqueles mundos e, como tal, lugar da contaminação entre eles. Serão também utilizados naquela terceira parte, mas definidos na primeira parte, os conceitos de ***centro***, no sentido simbólico de local mais interior onde se processa a vida da comunidade e que representa o "centro do mundo" para essa mesma comunidade, e de ***cidade***, numa acepção sociológica, definida pela possibilidade de participação/discussão cívica dos cidadãos no seu destino colectivo,[8] e lugar de produção cultural que, por isso mesmo, induz/produz a mudança que faz dela o "motor" do progresso social e, a cidade, na acepção física, como lugar compacto, de concentração humana e de produção de serviços.

Na segunda parte aborda-se o crescimento de Évora, apoiado nas existências pré-romanas, na geografia do lugar e das suas relações com o território do seu aro e com o território mais vasto da península e do Império. Aborda-se também, criticamente, a morfologia urbana resultante de diversos factos históricos, o crescimento da cidade entre muralhas e o posterior crescimento apoiado em elementos estruturantes do território e nos "acontecimentos" urbanos mais relevantes para a compreensão da cidade na actualidade. Nesta segunda parte retoma-se ainda a reflexão sobre limite urbano e sobre os diferentes estatutos que as diversas morfologias conferem aos cidadãos.

Para utilização na terceira parte, à semelhança do que se fez para a primeira parte, nesta segunda parte retiveram-se o conceito de ***rossio e praça***, elementos urbanos adjacentes às portas e que são o suporte físico das trocas entre o interior e o exterior, qualquer que seja a forma que elas assumam e o conceito de ***arrabalde***, ***"faubourg"*** ou ***bairro periférico***, entidade urbana com ou sem identidade própria,que se implanta a alguma distância da cidade, usando como suporte as vias de comunicação da cidade com o território, formando com outros bairros congéneres coroas envolventes da "cidade-mãe". Na terceira parte, com origem na segunda, serão ainda utilizados os conceitos de ***vazios urbanos*** ou ***"térrains vagues"***, áreas

entre bairros periféricos, ou no interior da cidade ou desses mesmos bairros periféricos, e entre estes e a "cidade-mãe", cuja ocupação não está predestinada mas cujo valor urbano é enorme, quer pela capacidade de poderem vir a ser ocupados (reservas urbanas), quer pela possibilidade que oferecem de, até à sua futura ocupação,poderem servir como espaço informal de evasão e, ainda, o conceito de ***"espessura urbana"*** ou apenas ***"espessura"***, abarcando todas as noções de densidade populacional, densidade de construção, densidade de trocas culturais, densidade e valor de uso do espaço público, grau de condensação da vida humana nos espaços públicos.

Partindo das reflexões feita na primeira parte e nas análises críticas feitas na segunda parte, a terceira parte reflecte sobre a "cidade que será" ou que queremos que seja[9], analisando indicadores, em especial os relacionados directa ou indirectamente com as NTIC, que poderão, ou não, conformar e condicionar o crescimento de Évora. Abordam-se também, nesta terceira parte, propostas genéricas de desenvolvimento e crescimento da cidade, tendo sempre como pano de fundo a sua relação dicotómica com o território.

Notas da Introdução

1 Conheceria muito mais tarde, pela "mão" do registo gráfico do território, esta geografia que se me apresentava sob a forma de sinais, símbolos e suas interpretações empíricas ou oralmente transmitidas, e da qual apenas registava o que os meus sentidos apreendiam no imediatismo do que lhes era permitido, não chegando, portanto, à escala daquela cidade "imensa", comparativamente à aldeia de onde provinha, para a qual os sinais do território eram suficientes para a construção de um mapa mental.

2 Só anos depois é que viria a ter consciência que outras suburbanidades, mais depredadoras do que aquela que eu experimentava, estavam a acontecer nos planaltos, para lá da linha de cumeada que acompanha a linha de costa de Lisboa até Cascais, e que hoje é o território por onde serpenteia a A5, adaptando-se aos interstícios deixados por loteamentos suburbanos desconexos.

3 Veja-se o caso da ocupação da orla costeira, de domínio público, com especial destaque para a Cova do Vapor e para a Fonte da Telha (concelho de Almada).

4 Uso aqui o termo Arquitectura num sentido lato, que abrange tanto o edifício, como o conjunto de edifícios e espaços por eles definidos, e não no sentido restrito de objecto/monumento. Cf., também, Decreto-Lei n.º 176/98, de 3 de Julho, mais especificamente o art.º 42º, 3 ("... domínio da arquitectura, o qual abrange a edificação, o urbanismo,a concepção e desenho do quadro espacial da vida da população, visando a integração harmoniosa das actividades humanas no território, a valorização do patri*mónio const*ruído e do ambiente...").

5 No bairro SAAL da Galiza, S. João do Estoril, com o qual mantive alguma relação, embora menos estreita do que com Matarraque, as preocupações de afirmação social através da casa não eram tão marcadas, devido à predominância dos "modernos nómadas", os ciganos, que, quer em número, quer na ocupação dos cargos directivos da Associação de Moradores, eram dominantes no conjunto dos moradores "impondo-lhes" outra forma de "olhar" e representar a casa.

6 Uma cidade sem consciência do seu papel de "vanguarda", de laboratório social, político, cultural, uma cidade sem consciência do seu desígnio, sem "ideia de cidade", é uma cidade morta, mesmo que ainda persistam os edifícios anquilosados mas conservados e as gentes que eles albergam, porque ali não se produzirá mais nada, porque ali a atitude de auto-contemplação supera a necessidade e a obrigação de produzir o futuro.

7 Entre outros factores relevantes, cidade de fundação romana, sede da posterior Ordem de Aviz (os frades de Évora), segunda cidade no período dos Descobrimentos, cidade de eleição dos monarcas para afirmação cultural , capital provincial, sede de distrito, cidade cujo Plano Director Municipal foi o primeiro a ser ratificado superiormente, no período posterior ao 25 de Abril.

8 *"La ciudad es, sobre todo, contacto, regulación, intercambio y comunicación... La estructura, la forma de producir la ciudad, el paisaje urbano, su monumentalidad, la movilidad, incluso el mercado ... son aspectos secundarios o parciales en relación con aquello que es esencial de la ciudad, que es la interacción entre los ciudadanos y sus actividades y instituciones."* (RUEDA, 1999: 1)

9 Parafraseando Nel.lo *"... nos es impossible saber lo que la ciudad será, pero podemos afirmar lo que queremos que sea."* (NEL.LO, 1999: 11)

CAPÍTULO I
SIMBOLISMO, CIDADE E TERRITÓRIO

1. *A PORTA: ELEMENTO SIMBÓLICO DE ACESSIBILIDADE AO QUE ESTÁ PARA LÁ DO CÍRCULO FRONTEIRIÇO*

"O umbral é uma coisa sagrada"
Porfírio, citado por G. Bachelard (2000: 225)

Pensar, em Arquitectura, é pensar o espaço organizado, hierarquizado, que se percorre, onde se entra e de onde se sai ou, mais precisamente, *"… toda cosa bien hecha presenta un sistema de organización que se adecua a ella, que determina su forma y pertenece a su esencia"* (ZUMTHOR, 2004: 64).

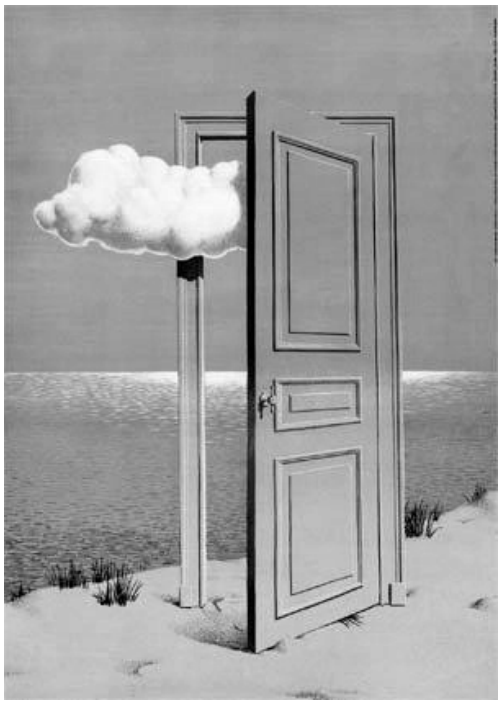
Sair e entrar pressupõe espaço contido, definido, embora não necessariamente encerrado.[1]

Mas não se entra, ou sai, de algo que não esteja estruturado, isto é, por absurdo, não se sai do espaço onde nos encontramos se não existir uma "porta", mesmo se essa "porta" tiver apenas a configuração de espaço comprimido entre espaços abertos; mesmo se essa porta for apenas um ícone, um objecto colocado no vasto espaço, e a passagem se faça à ilharga dela. Isto é, ao espaço mentalmente organizado, mesmo se imaginado uno, contínuo, único, acede-se por portais e sai-se por portais; porém, se o espaço imaginado não é uno mas, sim, dividido, compartimentado no seu interior, a passagem de um a outro "compartimento" é feita através de "portas", pórticos, portais. Ou seja, tanto podemos estar a descrever o universo sideral, o universo de uma cidade, ou, ainda, o universo de uma habitação, que o que define o espaço são, não só, os "muros" que o encerram como, também, os momentos de passagem de um espaço a outro.

Na situação que Magritte nos propõe, este conceito de espaço organizado, arquitectónico, é claro. A porta, pela sua condição material e pelo simbolismo que encerra, é, só por si, um

elemento que organiza o espaço, independentemente, como veremos, de lhe definir, ou não, um interior e um exterior.

Deste modo, encontramos as mais diversas referências às passagens de um espaço a outro, ao longo da história humana, mesmo se, a cada uma das "passagens", o vocabulário disponível se lhes refira em diferentes termos: *portos* e *portelas* quando se trata do território, terrestre ou marítimo[2], *porta, umbral, pórtico, postigo, poterna*[3] quando se trata de espaço confinado, mas sempre significando fronteira, momento de transição.



"La Victoire", René Magritte
(foto em www.art.com/.../sp--A/La_Victoire.htm)

O conceito de transição, de marcação de um momento espacio-temporal a outro, que o termo "porta" encerra, não se confina ao território "natural"; ele foi transportado para o seio do espaço artificial que o homem foi construindo, evoluindo semânticamente, seja no acesso aos espaços sagrados, de que os portais/nartex das igrejas cristãs ou os pórticos que antecedem os grandes conjuntos monumentais são exemplos, seja organizando, hierarquizando e pontuando o espaço público, de que são exemplo os Arcos Triunfais, seja, ainda, marcando fortemente a entrada nos recintos sagrados, militares ou judiciais, concedendo à Arquitectura uma dimensão poética que não se confina à mera função construtiva, pois *"La especificidad de la arquitectura se desprende de su naturaleza de lugar para ser habitado, o para localizar el tiempo en el espacio"* (MUNTAÑOLA, 1981: 55).

Para se entender a enfatização dada a esse momento - a passagem -, há que procurar na própria essência humana os aspectos simbólicos[4] que o homem projecta naquela já que *"Os olhos não vêem coisas mas sim figuras de coisas que significam outras coisas…"* (CALVINO, 2002: 17).

A existência humana pressupõe, inicialmente, a errância, a procura constante de novos territórios de recolecção, de caça e, nesse contexto, *"O território é, no sentido mais pleno do*

termo, um prolongamento do organismo, marcado por signos visuais, vocais e olfactivos" (HALL, 1986: 121), isto é, um meio interiorizado, cujo mapa mental se vai construindo lentamente até que esteja "dominado". Assim, a transição de um território conhecido a outro novo, ainda não compreendido, ainda não "subjugado", o mesmo será dizer: humanizado, subentende "a passagem" na sua dupla acepção física e psicológica e que, em certos momentos, poderá ter sido interpretada como "mágica": ao fim de uma jornada que se caracterizou por um esforço sobre-humano de resistência às condições climatéricas, à fome ou à perseguição por inimigos ou predadores, a transposição de uma porta, uma passagem, que permite aceder a um espaço protegido ou a passagem através de um colo que revela, "do outro lado", um território rico, promissor, garante da continuidade da espécie.[5]

Assim, a "passagem" institui-se, simbolicamente, como um momento de transição, eventualmente de transfiguração do real noutro real ou no seu oposto, no irreal como o reflexo num espelho, importando-nos sobretudo reter o espaço/objecto em que o sentimento da mudança se manifesta no espírito e esse é a porta, o umbral.

Mesmo que esse "espaço" seja, formalmente, longo - como será um túnel ou um corredor -, será sempre sentido/"lido" como um meio de comunicação entre espaços ou, numa acepção mais lata, entre "mundos" diferentes, seja o túnel já referido, seja o corredor de uma habitação que é sempre percebido como um "não universo", habitável, mas que permite o acesso a verdadeiros "universos" onde a vida se vive, cada um com diferentes características e atributos espaciais e psicológicos.[6]

Tal como a consciência da existência humana, fazendo parte de um todo mais vasto, desde cedo levou o homem a observar o Universo e a tentar estabelecer uma relação causal com ele, "transcrevendo-o" para a esfera do pensamento ou, para garantir a perenidade das ideias, para a esfera simbólica construída, pois *"… la arquitectura es, pues, tanto por su contenido como por su modo de representación, un arte simbólico"* (HEGEL, 1981: 35) ou, precisando melhor o sentido da frase e referindo-se à arquitectura egípcia, *"… los elementos verdaderamente arquitectónicos, las medidas, las distancias, el número de columnas, de muros, de escalones, etc., son tratados de tal modo que en vez de ser fines en sí mismos, en*

virtud de su euritmia, de su belleza, símetria, etc., han recibido una determinación simbólica" (HEGEL, 1981: 57), também a consciência da morte e a consequente necessidade de pensar na eternidade, motivou o homem a "criar" uma relação íntima com o Cosmos, lugar onde a eternidade é garantida, apesar da falência do corpo.

Esta relação ter-se-á estabelecido através de "passagens", cujo elemento simbólico pode ser um "totem", uma pirâmide cujo vértice superior aponta o Cosmos, isto é, o ponto último da relação do homem com a sua condição terrena, com o estado físico, antes de se tornar etéreo, ou outro qualquer objecto ou elemento natural, uma vez que *"O simbolismo de um objecto pode ser mais ou menos explícito, mas existe sempre"* (CALVINO, 1998: 49).

Entendemos, porém, que, antes de aspectos e figurações conceptuais do espaço e do tempo entrarem em jogo nas relações que o homem estabelece com os seus semelhantes e com o Cosmos, a porta tem, enquanto conceito, estreita conexão com o corpo, com a morfologia do corpo humano, apelando aos sentidos que nos relacionam, com o mundo pois, como refere F. P. Kilpatrick, em *Explorations in Transactional Psychology*, citado por E. T. Hall, *"No mundo, o que percebemos não é nunca a sua realidade, mas apenas a repercussão das forças físicas sobre os nossos órgãos sensoriais"* (HALL, 1986: 55).

Assim, a "porta" mais óbvia de interacção do "eu" com o mundo é a boca. Através dela exteriorizamos o interior, isto é, falamos, manifestamos o "eu" ao mundo, e é, também, através dela que, no acto de comer, simbolicamente, o absorvemos.

Também os olhos, embora de forma menos evidente quando se trata da exteriorização do "eu", trazem para o interior aquilo que captam do mundo e devolvem-lhe apenas parte do que nós somos, sintetizada esta acção no provérbio "os olhos são o espelho da alma".

Já o tacto, a audição e o olfacto são apenas veículos de captação do exterior[7], nada deixando antever do "eu". Não nos surpreende, deste modo, que, na figuração arquitectónica da porta, seja a boca o elemento anatómico mais representado, já que ela é dual na relação biunívoca interior/exterior.

Também, assim, se poderá interpretar que o momento de "passagem" para o interior do outro se tenha instituído como mágico, paulatinamente integrado nas religiões nascentes

e gradualmente reservado aos que, no grupo, se auto-proclamam ou fazem eleger como mediadores entre o homem e as forças divinas que comandam a vida da comunidade e de cada um, porque *"A Porta é todo um Cosmos do Entreaberto… é a tentação de abrir o ser no seu âmago, o desejo de conquistar todos os seus reticentes"* (BACHELARD, 2000: 225). Ou seja, a capacidade para "entrar" no outro é reservada ao feiticeiro/médico[8], que detém o "conhecimento" do visado podendo pô-lo em contacto com a divindade e, através de si próprio (médium, porta, portal), fazer entrar naquele os desígnios do Cosmos, concentrado numa ou mais divindades.[9]

Quando nos reportamos à esfera tectónica, a porta e as janelas são os elementos que nos permitem aceder a um espaço, que nos permitem estabelecer a diferenciação entre o "fora" e o "dentro", entre o "pertencer" e o "não-pertencer". Contudo, não têm ambos o mesmo valor quando pensamos na permeabilidade do espaço, quando imaginamos a capacidade de nos deslocarmos nesse espaço total indiferenciado, alheando-nos do fora e do dentro, pois, se *"O corpo da montanha hesita em minha janela:/Como haveremos de entrar se somos a montanha…"* (Jules Supervielle citado em BACHELARD, 2000: 79), ao contrário, *"As portas que se abrem para o campo parecem proporcionar uma liberdade à revelia do mundo"* (R. Gómez de La Serna citado em BACHELARD, 2000: 227).

Deste modo, não traduzirá o espaço contínuo, fluído, que alguns arquitectos do Movimento Moderno perseguiam, espaço esse que se diluía na ausência de paredes sólidas, "espessas", substituídas por vidro, um vidro "infinito", de que serão paradigmas a Farnsworth House, de L. Mies van Der Rohe, a Glass House, de Lina Bo Bardi ou, ainda mais recentemente, algumas casas de E. Souto de Moura, essa busca de uma porta única (ou da sua aniquilação), uma porta que abre toda a casa para o espaço envolvente, dando corpo ao desejo de *"… às vezes, deixo as paredes de minha casa se expandirem no espaço que lhes é próprio, que é a extensibilidade infinita."* (G. Spyridaki citado em BACHELARD, 2000: 67)?

Porém, em termos tectónicos, *"… nunca, na imaginação, entrar e sair são imagens simétricas."* (BACHELARD, 2000: 120) conceito que explica, quanto a nós, que o elemento arquitectónico porta ou portal não tenha, na sintaxe compositiva do exterior e do interior, o

mesmo valor, nem seja similarmente tratado/decorado nas duas situações, mesmo quando falamos de espaços de completa interioridade.

Mas, se fizermos apelo a um maior rigor conceptual para definirmos a porta, diremos que é o limiar e este *"… é ao mesmo tempo o limite, a baliza, a fronteira que opõe dois mundos e o lugar paradoxal onde estes mundos comunicam…"* (ELIADE, 2002: 39) sem, no entanto, pertencer a nenhum deles, seja sob o ponto de vista meramente geométrico – ponto/lugar de tangencia -, seja sob o ponto de vista simbólico, conforme o revela a seguinte passagem: *"Cuentan los antiguos – Varrón, Plutarco y otros – que nuestros antepassados acostumbraron a trazar las murallas de las ciudades de una manera ritual y conforme a perceptos religiosos. En efecto, hacían un surco con un arado de bronce arrastrado por una yunta formada por un toro y una vaca, trás haber observado longo tiempo los auspícios; y se hacia un surco originario, para señalar con él el perímetro de las murallas. Con la vaca en la parte interior y el toro en la exterior, los colonos más ancianos seguían al arado, recogiendo y amontonando en el surco los torrones que de él iban saliendo y se esparcían, para evitar que se dispersara nada. Cuando se llegaba al lugar que ocuparían las puertas, levantaban el arado con la mano, para dejar intacto el umbral de las puertas. Por eso consideraban sagrados el perímetro de las murallas y las murallas mismas salvo las puertas. Era sacrílego ni tan sólo llamarlas sagradas las puertas"* (ALBERTI, 1991: 177)

Poderemos, pois, concluir tratar-se de um "não espaço" e de um "não tempo", ou seja, é uma superfície, um momento, em que os espaços se tocam, em que são tangentes, mas não se confundem sem, todavia, aquela perder a sua qualidade maior que é permitir que nos transfiramos de um a outro espaço, não só em termos imagéticos mas, sobretudo, em termos reais, formais, já que *"… l'impression architectonique, loin d'être quelque chose comme une «affaire de l'oeil», se manifeste essentiellment dans un sentiment corporel direct"* (WÖLFFLIN, 1996: 36).

É este valor de momento de transição e, como tal, momento psicológico de mudança de condição espacial, corporal e quantas vezes social, que induziu o homem a marcar o espaço que pretende como "seu", como espaço de liberdade ou de opressão, com portas,

Portal de entrada em herdade. Bemposta, Abrantes (foto do autor)

mesmo que estas sejam apenas marcos simbólicos no espaço e não momentos de ruptura de espaços contidos, muralhados, cercados, cujos exemplos mais significativos serão os pórticos, ou de forma menos sumptuosa, as "porteiras" de acesso a herdades (no Alentejo ou Ribatejo, por exemplo), os "portais" simbólicos de mudança de condição na estrutura maçónica ou, em Magritte, a porta que dá acesso ao mesmo espaço mas que, devido ao posicionamento das dobradiças, tem um dentro e um fora, um sentido de sair e um sentido de entrar.

A janela, pelo contrário, permite-nos ter a percepção do espaço contíguo, adjacente, mas que nos é alheio, exterior. Esta diferença existe devido ao modo como percepcionamos o espaço, isto é, o ser humano, dotado de meios de auto-locomoção, representa mentalmente o espaço em função da acessibilidade que tem a ele e ao modo como o visualiza enquanto se desloca[10] e, assim, se a janela nos faculta a visão do espaço contíguo, não faculta a acessibilidade a ele; a porta tem, contudo, essa dupla qualidade de visualização e acessibilidade.

E, se quisermos pensar em termos contemporâneos, reforçando o que acima se escreveu, a porta continua a ser o meio de comunicação, por excelência, entre dois "mundos": a Internet continua a utilizar o mesmo léxico e o mesmo conceito, uma vez que o "portal" dá acesso, põe o "meu mundo" em comunicação com o mundo exterior, o mundo "outro".

Desta forma, desde os tempos primevos, a porta instituiu-se ao homem, enquanto "animal" ocupante de "construções" e, depois, enquanto construtor,[11] como a fronteira, o limiar a partir do qual o espaço adquire outros valores sociais, psicológicos e simbólicos (culturais e civilizacionais). E esta noção de fronteira, simbolizada pela porta, é de tal forma "sentida" pelo ser humano que uma simples soleira, sem que a ela corresponda fisicamente o portal, ou que esteja tectonicamente presente, é evocada como se algo palpável, construído, lá estivesse na realidade[12] ou, usando as palavras de Simmel: *"La pared es muda pêro la puerta habla.*

Es esencial al hombre ponerse a sí mismo un limite pêro con la libertad de poderlo quitar nuevamente, de poderse poner fuera de él" (citado em LEÓN, *Arquitectura y* Critica: 34).

O limite como verdadeiro sujeito, na sua relação com a inteligência, mostra-se como limite entre um círculo do que **aparece**, *círculo do aparecer*, como limite daquilo que **nunca aparece**, *círculo hermético*, e como duplo limite, que estabelece o espaço, quase evanescente, entre ambos os círculos, que Eugénio Trías denomina *círculo fronterizo.*

Será, pois, à luz deste contexto de teoria filosófica que podemos analisar e classificar em Arquitectura. Concretamente, esta noção de habitar o limite é recorrente ao longo da produção arquitectónica, desde a pirâmide egípcia, em que as galerias e corredores de acesso à câmara funerária se assumem como círculo fronteiriço entre o exterior, visível e gerador de uma ideia de "arquitectura da morte", e o círculo hermético que é a própria câmara e seus espaços adjacentes onde decorria a "vida" dos mortos, longe, impenetrável aos "olhares do mundo", ao templo grego, cujo exterior não é a percepção da função interior mas apenas o que encerra a galeria – a parede habitável – que envolve o espaço interior: a sala do deus venerado, esse sim, espaço da esfera do círculo hermético.

Isso mesmo, essa noção do habitar fronteiriço, é evidente em Francesco Cacciatore (CACCIATORE, 2006: 224-225) que se refere à arquitectura, que experimenta habitar o limite, onde o *círculo fronterizo* é literal a partir do momento em que duas paredes estabelecem um espaço entre si, relegando para o "habitar interior" o *círculo hermético*, local em que toda a vivência familiar – vida e morte – se desenrola, e para o "habitar exterior" o *círculo do aparecer*, da aparência que a casa possa ter para quem a observar. Isto é, se o "flanneur" se vai movimentar no *círculo do aparecer*, apreendendo apenas a aparência que lhe é revelada intencionalmente pelo "limite exterior", a existência do verdadeiro limite, o *círculo*

Stonehenge
(foto http://witcombe.sbc.edu/earthmysteries/EMStonehenge.html)

fronteiriço, vai impedi-lo de perceber, de apreender, tornar "sua", a vida que é vivida no *círculo hermético*, o interior.

Nesse sentido, podemos também referir a casa-pátio de tradição mediterrânica, cuja origem está no "megaron" continental, este herdeiro directo da arquitectura funerária micénica onde, por evolução da primitiva anta, o acesso à tumba se faz por um *dromos*[13], pátio monumental que se estabelece como intermediário entre o exterior (a artéria, a rua) e o interior (a câmara), assumindo-se como *círculo fronteiriço* que antecede o *círculo hermético*, preservando-o, mas que se revela ao *círculo do aparecer*. E revela-se apenas através de uma porta. Aqui, mais uma vez a porta como charneira e como limite, transponível, é certo, mas que adquire um significado dual: limite, fronteira, impedimento, para quem se move no *círculo do aparecer*, fuga, saída, hipótese de alargamento do *círculo fronteiriço*, para quem se move no *círculo hermético* e que, afinal, é o autor do limite fronteiriço desdobrado em três *círculos* ou categorias.

Se ao nível doméstico encontramos, senão antes, pelo menos a partir do "megaron" micénico, o portal como momento sagrado de acesso à habitação, ao nível do edifício e das construções públicas aquele momento é marcado desde tempos mais remotos, bastando-nos pensar, usando a imagem do portal, em Stonehenge, espaço elíptico, reservado a "eleitos", ao qual se acede transpondo pórticos, cuja forma e desenho se assemelha a portas/portais.

Cromeleque dos Almendres
(foto http://maisevora.blogs.sapo.pt)

Com o mesmo valor cultural que a arquitectura monumental de Stonehenge, nos "cromeleques" a forma porticada não é visível sem que, com essa ausência, se perca o valor simbólico de porta de acesso ao espaço sagrado e o significado cultural deste: espaço de reunião de "eleitos", espaço de relacionamento com o Cosmos através da transposição formal e terrena do movimento imaginado dos corpos celestes – o círculo/a elipse -.

Mas não é só no valor simbólico do vão de entrada/saída do cromeleque que reside o valor holístico desta arquitectura pois, a inexistência de um elemento (a porta ou a folha de porta) que encerre o espaço de celebração – o interior do círculo – não invalida que o *círculo fronteiriço* seja "habitado", fazendo dos habitantes desse lugar os receptores/transmissores da "desordem" exterior ao *círculo* e da ordem evocada no interior deste último, colocando-as em contacto, ou seja, os "eleitos" são, por definição do próprio espaço e do limite deste, os *habitantes fronteiriços* e, por consequência, os que alargam o perímetro do próprio *limite* interno, cultural, intelectual, do ser humano, concebendo *"…el límite no como línea divisória o separación, sino como lugar de confluência y despliegue, como espacio habitable abierto al más acá y al más allá"* (MUÑOZ e MARTÍN, 2005: 26).

2. MORFOLOGIA URBANA E TERRITÓRIO

> *"Ao contemplar estas paisagens essenciais, Kublai reflectia sobre a ordem invisível que governa as cidades, sobre as regras a que corresponde o seu surgir e tomar forma e prosperar e adaptar-se às estações e murchar e arruinar-se. Por vezes parecia-lhe que estava prestes a descobrir um sistema coerente e harmonioso que estava submetido às infinitas deformidades e desarmonias…"*
>
> (CALVINO, 2002: 124)

2.1 Cidade e limite de cidade

Pensar a cidade é, antes de mais, pensar nos limites porque *"Delimitar es medir, lo que implica la determinación fija de marcos de referencia cuantificables, o sea, de limites físicos a partir de los cuales se fundamentan, configuran y construyen las imágenes espaciales que abarcán la definición de territorio, arquitectura y caja"* (CRUZ PINTO, 1998: 34).

A noção de algo só existe por contra-ponto com o seu oposto, seja no campo da ética (o bem é o oposto do mal), no campo da estética (o belo, embora sendo uma categoria filosófica, só é apreensível, enquanto conceito, se o opusermos ao feio) ou de outra qualquer abordagem que queiramos fazer ou ponto de vista que tomemos.

Nesta linha de pensamento, a cidade enquanto limite psicológico, mais que físico, só existe por oposição à "não cidade", isto é, a um espaço cujas características físicas, sociais, económicas e, fundamentalmente, de relação entre os seus ocupantes/habitantes seja diverso daquelas que a cidade, enquanto conceito, apresenta.

Para melhor explicitação do que acima se escreve, cabe aqui referir que, para a existência de cidade, na sua forma plural, podemo-nos abstrair da sua materialização, da "coisa" física,[14] e apelar apenas à sincronia de atitudes, à participação de cada um no todo, mas, sobretudo, à diversidade de opiniões e à troca das mesmas, pelo que não é inusitado, nem sequer exagerado, falar-se de "cidade digital", daquela que permite a participação de todos em igualdade de oportunidades e circunstâncias, comunicando sob a forma de correio electrónico, de vídeo-conferência e, mais directamente, sob a forma de "chat's" - estes conhecem um nível de desenvolvimento que ultrapassa a mera conversação via palavra escrita "on-line" e tomaram já a forma de imagem (webcam's) e voz (substituição do telefone) - e fóruns de discussão de

qualquer assunto que um "info-cidadão"[15] proponha e que interesse a outro grupo de "info-cidadãos".

Obviamente que, perante esta "nova cidadania", se torna obsoleto discutir a cidade enquanto grupo de cidadãos num determinado espaço físico, no sentido da *pólis* aristotélica; esta "cidade nova", que não tem fronteiras, dá corpo e significado ao conceito, subjacente à frase: *"A cidade é, antes de mais, imagem, ficção do real e do irreal"* (BEIRANTE, 1995: 5) e congrega em si, tanto o indivíduo que habita a cidade física, quanto aquele que está sedeado no campo, bem como eclipsa as fronteiras tradicionais que definem países e, num futuro não muito longínquo, eliminará, se é que não o está a fazer neste preciso momento, as fronteiras linguísticas.[16]

Perante este cenário, hoje *"Los espacios de conexión, vías, transportes, puntos de intercambio y intercambio telemático son, en cierto sentido, los verdaderos suportes de la identidad metropolitana"* (SOLA-MORALES, 2002: 71).

Este sentido do valor dos espaços nodais é especialmente compreendido pelos arquitectos contemporâneos (Z. Hadid, J. Nouvel, entre outros) ao explorarem a transitoriedade do espaço, a percepção do mesmo a velocidades que ontem eram incompatíveis com a Arquitectura, pois introduzem como elemento de composição dos seus projectos *"… la influencia que la velocidad (que depende de la dimensión tiempo) ejercita en los procesos de lectura y percepción de los espacios urbanos"* (MEGARIDE, 1995: 204). Esta realidade actual contradiz os "não-lugares" tão duramente criticados por Aldo Rossi e vai atomizando os espaços urbanos tradicionalmente vocacionados para o encontro e a troca (GASPAR, 1987: 246).

Hoje, como ontem, é nos espaços de conexão, as portas, que a verdadeira cidade se manifesta, enquanto local de intercâmbio de mercadorias, de bens, de pessoas e de ideias, decorrendo deste pressuposto uma valoração nova para os espaços que ontem eram considerados como não-espaços já que ali não podia ser vista a cidade tradicional ou, melhor, a cidade que uma ideologia tinha definido como tal.

Integram-se nesta categoria, como notou Sola-Morales, os *"puntos de intercambio"* de informação mas, também, os novos espaços comerciais, verdadeiras "cidades dentro da

Galerias Vittorio Emanuel, Milão (foto em http://www.olhares.com/galeria_vittorio_emanuel_milao/foto707796.html)

cidade" que oferecem a protecção desta, ao mesmo tempo que se põem à disposição do citadino e de todos aqueles que, embora não habitando a cidade, dela fazem parte cultural e psicologicamente. O *"mall"*, cujo antecedente, ou "parente pobre", encontramos nas *"galerias"* (sejam a milaneza, sejam as parisienses), passou a ser o novo espaço de encontro, a nova praça ou rossio onde não faltam as "ruas temáticas" ou identificadas por agrupamento de actividades e as praças, também elas "temáticas".[17]

Contudo, se nos ativermos à noção de cidade física, ela opõe-se ao campo, é o seu contra-ponto, definindo-se por antítese e, podemo-lo afirmar, é a construção de um lugar mais propício à vida humana, defendido da natureza hostil e perigosa.

Ao dizermos, parafraseando Aldo Rossi, que a cidade é *"um lugar mais propício à vida humana"* estamos, implicitamente, a tomar como valor aceitável para a vida humana, a vida gregária que o conceito de cidade implica, já que é impensável a vida na cidade com um único habitante ou mesmo uma única família ou, até, um clã ou, ainda e numa situação extrema de autismo colectivo, uma metrópole onde os habitantes vivessem isolados, sem comunicarem com os outros ou, pese embora a impossibilidade, sem dependerem uns dos outros.

Assim, a vida na cidade pressupõe um grupo alargado de seres humanos, diversificados, vivendo em conjunto, partilhando o espaço citadino, defendendo-se mutuamente, etc… Pressupõe, em súmula, organização social para estruturar a vida conjunta, a vida social.

Mas poder-se-á questionar se noutras circunstâncias espaciais (a quinta onde vive a "família alargada", o lugarejo onde vivem várias famílias, a aldeia) não estará já, subjacente, alguma forma de organização, quanto mais não seja a necessidade de organização espacial.

Esta questão poderia remeter-nos para a necessidade de revisão da história da cidade, desde o seu aparecimento, enquanto conjunto organizado de indivíduos, até à necessidade de se constituírem como grupo autónomo e, em certa medida, oposto àqueles que continuarão a constituir o "campo". Porém, não sendo esse o objecto desta investigação, mas tão-só percebermos as invariantes, as permanências, ao longo da história daquela e como podem elas apontar um caminho para o "fazer cidade", deixamos aquela questão em aberto para os que a ela se dedicam com mais conhecimentos, formação e entusiasmo, sem que, quando isso for necessário, não usemos o que sobre a matéria já foi escrito.

Definir cidade e o que ela representa sob o ponto de vista social, económico, cultural, político e espacial, já que *"… antes da cidade houve a pequena povoação, o santuário e a aldeia; antes da aldeia, o acampamento, o esconderijo, a caverna, o montão de pedras; e, antes de tudo isso, houve uma certa predisposição para a vida social que o homem compartilha, evidentemente, com outras espécies animais."* (MUMFORD, 1991:11), será, pois, o nosso ponto de partida.

Num quadro de avanços técnicos e culturais, as sociedades humanas gradualmente foram dominando as técnicas de produção de bens alimentares que garantissem a perpetuação da espécie, independentemente das condições naturais adversas ou de momentâneo flagelo natural. A esta produção de alimentos e ao domínio da tecnologia necessária para os produzir/obter (comummente apelidada de Revolução Agrícola), segue-se a necessidade de armazenamento dos excedentes, (MUMFORD, 1991: 29) circunstância que propicia o aparecimento de uma indústria, se bem que rudimentar e incipiente, de produção dos artefactos necessários a tal: obtenção e tratamento adequado de peles e órgãos de animais para servirem de contentores de líquidos, cestaria, com os materiais das colheitas não aproveitáveis sob o ponto de vista alimentar, e a olaria. Porém, à semelhança de períodos anteriores em que as comunidades humanas, como garante da sua subsistência, ao sedentarizarem-se, desenvolveram e dominaram técnicas de transformação do sílex, do osso e, posteriormente, dos metais para a caça e tarefas agrícolas, não foi o domínio e desenvolvimento das tecnologias de produção de artefactos para armazenamento de excedentes que estiveram na base do aparecimento da cidade

mas, sim, o próprio conceito de armazenamento, isto é, a protecção daqueles excedentes e posterior redistribuição.

O armazenamento pressupõe a noção de tempo no seu duplo sentido: meteorológico e cosmológico. A redistribuição pressupõe o conhecimento dos rudimentos matemáticos que prenunciam e garantem equidade e justiça.

Por isso, ao armazenamento deverá corresponder um local suficientemente protegido para que a posterior redistribuição se faça de forma justa e represente, ainda, a compensação pelo esforço de cada um para a comunidade e, em especial, para os guardiães do "tesouro", isto é, daquilo que o armazém guarda: antes de mais o alimento, o mesmo é dizer a garantia de futuro e de perpetuação da espécie. Naturalmente, também, aqueles (excedentes) propiciam condições de vida que, noutras circunstâncias não excedentárias, poderiam ser trágicas para a comunidade e para cada um dos seus membros, ou obrigar aquela ao nomadismo/recolecção há muito abandonado.

Poderemos facilmente imaginar uma comunidade agrícola que, em anos especialmente severos, garante a sua subsistência à custa dos excedentes acumulados e, consequentemente, garante o nascimento de um maior número de membros que vão, por um lado, disponibilizar mais mão-de-obra para a produção de alimentos e, por outro lado, constituir mais "bocas" para alimentar. Aquele facto (os excedentes) traduzir-se-á num aumento populacional de que resultará uma necessidade de mais território arroteado e uma necessidade acrescida de mais utensílios para a produção e, naturalmente, para o armazenamento.

Mas, porque o desenvolvimento/crescimento das diversas comunidades humanas não é homogéneo, seja devido a factores endógenos às próprias comunidades, seja devido a factores exógenos àquelas (territórios menos produtivos, condições geo-climáticas mais adversas, etc…), com facilidade admitimos um quadro em que uma comunidade se expande mais, mercê de diferentes e diversos factores favoráveis, permitindo-lhe acumular "capital" (alimentar, humano, territorial) e outra num estádio de desenvolvimento mais atrasado que, naturalmente, tenderá a tentar usufruir daquilo que os seus "vizinhos mais ricos" produzem. Nascerá, então, para os primeiros, mais uma necessidade: a defesa do território de produção,

como garante do seu incessante crescimento populacional e, concomitante, aumento de "capital".

Com estes aumentos exponenciais de território e seu consequente aumento de excedentes, com o aumento das necessidades de produção de utensílios e com a necessidade de defesa, estão criadas as condições/imposição para a especialização de funções dentro da comunidade. Assim, enquanto uns cultivam, garantindo a produção de bens alimentares, estão seguros de que outros vigiam/protegem o território de produção, evitando que os animais e/ou os vizinhos lhes roubem o produto do seu trabalho; outros estão a produzir utensílios e artefactos para fazerem face às necessidades quotidianas dos primeiros e, ao mesmo tempo, permitirem o aumento da produção (mais braços, mais território, mais utensílios, mais produção) enquanto outros, ainda, estão dedicados à tarefa de armazenar/contar/distribuir posteriormente, de forma equitativa, o que cada um produziu em excesso. Gradualmente, os não produtores tenderão a especializar-se mais e mais, para atenderem às necessidades que todos vão acumulando, sejam as decorrentes das suas funções, sejam as decorrentes do ócio que a acumulação permitiu.[18]

Especializadas as funções sociais de cada um e necessitando a comunidade, cada vez mais, de armazenar/acumular/proteger os excedentes, estão criadas as condições para o aparecimento da cidade (LACAZE, 1999: 13-15) que, na ausência ou na ténue presença de infra-estruturas de comunicação (vias, meios de transporte), são cidades não especializadas no seu todo, embora, como se afirmou, a cada cidadão coubesse uma tarefa específica pois *"Le site reçoit la ville, mais c'est le chemin qui la vivifie"* (POËTE, 2000: 127). É assim que vemos surgirem cidades *"… naqueles pontos que melhor propiciam a realização das tarefas que* [as cidades] *têm que desempenhar…"* e *"…para as quais os sítios foram… cuidadosamente escolhidos"* (SALGUEIRO, 1987: 113).

Mas o que é a cidade? Poderíamos alinhar tantas definições, quantos os autores que se têm dedicado ao estudo da *polis*. Porém, numa acepção utópica, já que, poética ou politicamente, a cidade é a utopia social, limitar-nos-emos aos autores/pensadores clássicos uma vez que, em desenvolvimentos posteriores, a maioria dos autores a eles recorre.

Se para Platão a cidade tem a sua justificação porque *"… les fondements d'une cité … sont nos besoins"*, para Aristóteles a cidade não se define pelo que pode trazer de vantagens materiais mas, sim, naquilo que para aquele pensador é a finalidade do homem: a política, entendida no sentido da vida em comunidade: *"Cette communauté est celle qui est appelée cité, c'est la communauté politique"*; e São Tomás de Aquino prefere dar da cidade uma justificação que, embora enquadrável na definição platónica, dada a sua abrangência, é mais específica no campo da segurança de grupo: *"La securité des hommes exige qu'ils se forment en societé pour se prémunir contre les dangers, ce qui fit fonder des villes pour qu'ils puissent s'y établir en sûreté"*[19], enquanto Sto. Agostinho faz apelo a um conceito cosmogónico já que a sua "Cidade de Deus" *"… evocava, …, o mundo estruturado, cósmico, racional, …, por oposição, …, à natureza, bruta, incontrolável, não totalmente ordenada nem ordenável"* (MATTOSO, 1987: 9). Qualquer dos autores clássicos precedentes, além de definirem a sua ideia de 'cidade', definem também os requisitos a que deve obedecer o lugar de implantação e o modo como ela se deverá organizar social, económica, política e espacialmente, uns antecedendo Vitrúvio, outro sendo-lhe posterior.

Posteriormente aos autores citados, muitos outros escreveram sobre a cidade. Porém, praticamente todos eles se ativeram à noção de organização política, económica e social da cidade, sendo exemplos maiores deste "querer organizar o mundo", Thomas More e Tomazzo Campanella.

Porém, embora haja uma aparência de propostas espaciais nos conceitos daqueles pensadores, na realidade o que propõem são modelos de organização social a que a espacialidade deverá dar respostas adequadas (CHOAY, 1985: 15-73), havendo dúvidas na precedência no caso de Aristóteles, isto é, Hipódamo desenhou Mileto de acordo com os conceitos aristotélicos ou Aristóteles deu corpo formal, na *Política*, à anterior realização hipodâmica, adoptando-a como exemplo no seu conceito político de cidade? (MORRIS, 1992: 45) e sendo lícitas as dúvidas também no caso de More uma vez que, poucos anos depois da publicação da sua obra, foi conhecida uma gravura de Tenochtitlan (1524), cidade do novo mundo de semelhanças óbvias com a descrição de Utopia (VEGARA, 2004: 61).

Assim, a cidade nos seus primórdios é já, não uma associação mais ou menos numerosa de seres humanos num determinado território ou lugar mas, sim, uma concentração de funções sociais e profissionais especializadas que garantem a vida do conjunto da comunidade, incluídos os produtores de bens alimentares, cuja actividade se centra não na cidade mas, sim, no território adstrito a esta.[20]

Em suma, a cidade mede-se pela quantidade de *funções centrais* e pela posição que detém na hierarquia dos *lugares centrais* de um determinado território (GASPAR, 1972) não se confundindo, assim, com o papel de um aglomerado rural ou com um conjunto alargado de aldeias partilhando um mesmo lugar geográfico de proximidade entre elas.

Neste contexto, quer a cidade, quer o território, assentam num conceito de limite, pois *"… a oposição entre a cidade e o campo, isto é, a divisão do mundo em duas partes opostas, continua a prevalecer por muito tempo, quer no cenário físico, quer na organização mental e institucional"* (BENEVOLO, 1995: 20) e, muito embora o estejamos a afirmar num contexto diverso daquele que José Gil o faz, não podemos discordar da sua afirmação de que *"Vivemos num espaço (mental, social, de vida) circunscrito por limites, mas onde não se distingue o que nos limita"* (GIL, 2004: 113).[21]

Este limite pode ser gradualmente aumentado, ou não, para além do qual o homem - a comunidade e o indivíduo - já não têm controle. Mas, se o limite do território pertença de uma comunidade pode ser definido pela terra arroteada, a cidade "strictu sensu" deverá, também ela, ter um *limes* sob pena de se confundir com o território e gerar, mais uma vez, o descontrole, quer nas funções e papéis sociais cometidos a cada um, quer no controle social dos não citadinos, *"No Ocidente, na Idade Média, os muros das cidades eram consagrados ritualmente como uma defesa contra o demónio, a doença e a morte"* (ELIADE, 2002: 62).

Em termos urbanísticos, mesmo considerando o valor de protecção - no seu "latu sensu" - da paliçada, cerca ou muralha, o limite, aquela estreita faixa de território, habitado pelos *limitanei*, seres a um tempo participantes do mundo da razão e, a outro tempo, comunicantes com o mundo da "sem razão" (TRÍAS, 1991: 16), é onde se produzem os fenómenos de mestiçagem, de osmose, entre o que é interior à cidade (valores, comportamentos, pensamentos e acções)

e o que os "estrangeiros" trazem de diferente, de novo, e é nesses locais "mágicos": os rossios, os campos de feira, as praças interiores mas junto ao *limes*, que a polis se desenvolve, progride e se transforma.

O mesmo nos refere Vítor Matias Ferreira quando, tendo por análise Lisboa e a sua relação com a água, afirma *"Nessa específica condição, as áreas 'transfronteiriças' polarizam formas contrastadas e identidades múltiplas, de tal modo que cada um dos territórios participa e integra a configuração identitária e simbólica do outro"* (FERREIRA, 2004: 23).

Obviamente que o mesmo raciocínio é válido para todas as fronteiras, antigas ou modernas - a fronteira geográfica (portela, rio, cumeada de montanha), a fronteira marítima (a praia, o porto, as águas próximas ao limite terrestre) ou a fronteira virtual (o 'site', o "fórum", o 'chat'), podendo ser alargado ao campo da natureza se pensarmos que é nas orlas dos bosques - uma franja estreita entre o bosque denso e o campo aberto ou o leito de cheia da linha de água - que se concentra, diversifica e desenvolve a vida animal.

Do mesmo modo que é no limite que o oceano constitui, que se faz a mestiçagem das ideias, ao mesmo tempo que se fazem as trocas, o comércio, de bens ou de ideias, porque aqueles *limitanei* que aí "habitam" não são imunes às ideias que aí aportam e os que se movem nessa estreita faixa que era a navegação por cabotagem ou, actualmente, a navegação por todos os mares, também à mestiçagem não são alheios e foram (são) os veículos que levaram (levam) as ideias, imagens, culturas aos seus *círculos herméticos*, tornando-os menos herméticos, isto é, alargando-os, estabelecendo-lhes "novo limite". O mar foi (é), pois, o meio de comunicação de ideias, mais do que de mercadorias, facto, entre outros de ordem económica, cuja origem a História situa, pelo menos, no período fenício, que está, entre outros, na origem da nossa litoralização e do maior desenvolvimento desta faixa de território português.

A partir do momento em que o mar se transforma na "porta" de entrada de "outras ideias", são os rios, antes das vias terrestres, que irão desempenhar o papel de meios de difusão daquelas pelos territórios que percorrem. Ao longo dos rios os pontos de acostagem, ou de ligação privilegiada entre o veículo que transporta "as novidades" e a terra firme onde vivem os autóctones, continuarão a ser designados por "portos", mesmo que, por vezes, não passem

de praias fluviais de onde saiem pequenas embarcações em direcção ao veículo transportador, o navio de maior porte.

Se *"O que caracteriza as sociedades tradicionais, é a oposição que elas subentendem entre o seu território habitado e o espaço desconhecido e indeterminado que o cerca: o primeiro é o «mundo» (mais precisamente: «o nosso mundo»), o Cosmos; o resto já não é um Cosmos, mas uma espécie de «outro mundo», um espaço estrangeiro, caótico, povoado de espectros, de demónios, de «estranhos» (assimilados, aliás, aos demónios e às almas dos mortos)."* (ELIADE, 2002: 43), o limite geográfico, físico, é imprescindível para que o homem balize as suas deslocações, para que possa ter um referente espacial que lhe devolva, a cada momento, a noção de estar "fora" e/ou "dentro" ou, se atendermos à dimensão sagrada, a noção de estar no "Cosmos" (espaço organizado) ou no "caos" (ELIADE, 2002: 76). No sentido que lhe dá Eliade, o veículo que "transporta" as ideias faz parte do mundo, tem um limite que é o seu próprio limite físico ditado pela amurada, e opõe-se ao caos que a água representa.[22]

Esta necessidade de um mundo ordenado, balizado e referenciado terá levado a civilização romana, exteriormente aos perímetros/limites das cidades, a aplicar o *centuriato* [23] a todas as áreas do Império onde tal era possível, pois *"A cidade estrutura ou ordena o território em que se insere ou de que é capital"* (ALARCÃO, 1992: 35), e fizeram-no de tal forma e com tal "força" de marca no território que, ainda hoje, o cadastro reflecte aquela organização espacial (LINAZASORO, 1978: 21-26). Atentemos, porém, que, numa perpétua relação biunívoca do homem com o espaço (o homem modela o espaço e este, por sua vez, modela o homem que vai voltar a modelar o espaço…), o *limes* é, antes de mais, um limite mental, um limite do próprio homem, ou seja, o "limite do mundo" é o limite do homem enquanto ser cognitivo e actuante no espaço que o rodeia e lhe conforma o modo como vê e entende o mundo. E este limite será tanto mais alargado, isto é, terá capacidade de ser alargado pelo homem, conquanto se afaste dos conceitos que o precederam, e conformaram naquele o modo de olhar o universo e de se olhar a si próprio.

Tal não significa que, nessa sua condição de habitante do *limite*, o homem não tenha consciência da diferença entre os limites físicos, o espaço em que se move e actua, e os limites

mentais, "espaço" ilimitado onde se manifesta a imaginação e se processa o acto criativo prévio à acção de o divulgar, e é nessa dualidade de *limes*, os físicos e os mentais, que duas cidades se constroem: a física, palpável, real e a "interior", a cidade imaginada, a *cidade invisível*, que se diferencia do que representa o seu oposto: o rural, o caos, pelo que a actual cidade física, quando dispersa e caótica, sem limite claro entre duas realidades distintas, exclui o ser da condição de urbano, exactamente por lhe atribuir o duplo estatuto: de cidadão e de rural, usando alguns a expressão *urbanita*, para designar este ser híbrido em que nos transformámos, e pretendendo outros que essa é a *paisagem global* (TELLES, 1995). O risco que esta *cidade global* comporta é a não distinção entre a cidade física e a cidade da imaginação[24], pois quando os limites físicos se confundem com os limites da imaginação, criamos uma prisão dentro de nós próprios e da qual é difícil ou impossível que nos libertemos.

2.2 A cidade enquanto organização espacial. Cidade simbólica e cidade física.

Se, como vários autores referem (MORRIS, 1992), podemos apelidar de cidade várias realizações de cariz eminentemente urbano, seja a civilização castreja, ou parte dela (ALARCÃO, 1992), sejam, quase, geograficamente, no extremo oposto do Império romano, as diversas civilizações que se estabeleceram entre o Tigre e o Eufrates, no Egipto, na Índia (cultura Harappa) ou, ainda, em Creta e no continente (minóico e micénico, respectivamente), interessa-nos, para prossecução dos propósitos deste trabalho, analisar e reter aquelas que, de uma forma reflexiva, pensada, diríamos utópica, manifestamente adoptaram, para a sua fisionomia, a noção de limite, enquanto conceito de diversidade entre o "eu" colectivo e o "outro", o mundo exterior, bem como, para dar corpo àquele conceito, plasmaram na porta o momento, o lugar, em que é possível a interacção com o exterior, a tangência de mundos diferentes, de concepções opostas do "ser" e do Universo.

Por este motivo, embora as cidades precedentes à civilização grega tivessem adoptado a cerca/muralha como limite de si próprias e como meio de defesa face ao exterior, embora Aristóteles refira como infra-estrutura fundamental da "sua" cidade a muralha (em oposição a Platão que dela prescindia), e embora a *Pólis* grega, modelizada na Mileto hipodâmica, apresentasse, a partir daí, pelo menos teoricamente, a muralha, a cinta, não há registos ou

referências históricas de que aqueles recintos fossem muralhados por outras quaisquer razões do que aquelas já descritas.

Deste modo, reafirmando o propósito inicial, optámos por iniciar a análise com a civilização etrusca, já que é nesta que, documentalmente[25], se encontra o propósito de estabelecer um mundo "nosso" que se opõe ao mundo "outro".

Fixemo-nos, então, na cidade etrusca ou, precisando melhor, e naquilo que nos interessa analisar, o seu acto fundacional, tomando em consideração que *"… Em contextos culturais extremamente variados, reencontramos sempre o mesmo esquema cosmológico e a mesma encenação ritual: a instalação num território equivale à fundação de um mundo."* (ELIADE, 2002:60).

Para aqueles, os etruscos, o acto de fundar a cidade ("... um mundo") compreendia três fases: *inauguratio, limitatio et consacratio*.

A primeira fase seria a resultante dos bons *auguri* revelados aos arúspices, indicados pelos astros e sua posição relativa num dado momento do tempo transcorrido na vida da comunidade, conjugada com o resultado da observação dos animais, isto é, numa dimensão mais pragmática, estes, através da observação do seu estado de saúde exterior e das suas entranhas, revelavam a salubridade, ou não, do local; porém, quaisquer daqueles eram "sinais" enviados pelos deuses e não o resultado de observações "científicas" feitas pelo homem.

A segunda fase era um acto religioso, executado apenas pelos sacerdotes[26] que marcavam o *limes*, de forma circular[27], sulcando a terra com um arado, sulco este onde seria erguida a paliçada; o arado apenas era levantado nos locais onde se situariam as portas. Este acto de limitar, estabelecer um limite, continuará a ser para a humanidade o fundamento da sua existência ontológica de afirmação do ser interior face ao ser exterior, ao mesmo tempo que consagra a ordem face à desordem, o Cosmos face ao Caos.

A terceira fase, também ela acto religioso, comportava uma enorme carga simbólica uma vez que era feita através do enterramento de objectos, cujo simbolismo dava (e daria) identidade àquela comunidade, objectos aqui entendidos na definição que lhes dá Eugenio Trías *"… entiendo por símbolo la exposición y expressión, en figuras y formas sensibles, de lo sagrado"*.[28]

Importa-nos agora, reter alguns aspectos fundamentais deste acto fundacional já que ele irá estar presente em actos semelhantes ao longo da história urbano-arquitectónica posterior.

O primeiro aspecto é o *limitatio*. Este, ao estabelecer-se pela mão de um sacerdote com auxílio de um arado, revela dois aspectos importantes: um, o acto de fundar uma cidade, é um acto religioso[29] e, nessa medida, estabelece uma relação íntima com o Cosmos (o desejo da ordem, por oposição ao caos natural envolvente) e, por isso, não pode ser deixado à mercê, ou nas mãos, de um "leigo"[30]; no acto de fundação o instrumento utilizado para a marcação/desenho do *limes* não é um qualquer mas, sim, o arado, isto é, aquele que simbolicamente penetra, sulca (deixa marca), "fertiliza" a terra-mãe, ou seja, aquela de que, dando "frutos", depende a subsistência e continuidade da comunidade (poderíamos, até, pensar numa outra dimensão "futurista" deste acto sagrado extrapolando dele, e do seu instrumento, um desejo subjacente à *inauguratio* de que a comunidade urbana nascente fertilizasse e crescesse).

Corolário deste postulado é a abertura de portas com a consequente orientação das ruas que delas emanam, isto é, aquelas não se situam aleatoriamente na circunferência mas, antes, obedecem, com as ruas, a uma tentativa de harmonização com o Cosmos (MUMFORD, 1991: 229) já que o percurso do sol no "seu movimento diário" "desenha" a direcção este/oeste e, em contra-ponto com esta, ortogonalmente, a direcção norte/sul (ELIADE, 2002: 59); estes arruamentos principais, que ligam portas opostas (diâmetros da circunferência), intersectam-se no centro; o outro, as portas que, deixadas "abertas" no sulco do arado e que, de acordo com Hélio Piñon *"Existen elementos arquitectónicos que sin contener espacio, …, significán «simbólicamente»"*[31] (SCALVINI, 1972: 11), constituirão o único ponto de contacto entre o mundo "interior", afinal o verdadeiro *mundus*, e o mundo "exterior", na realidade o *caos*, e, mesmo na inexistência da paliçada, elas serão o único meio de sair ou entrar no *mundus* definido pelo arado e mentalmente fundado, iniciado, sendo encarado como inimigo todo aquele que não utilize o elemento "porta" para ali aceder.[32]

O segundo é o *consacratio* já que este, também numa dimensão sagrada, é o local onde são enterrados os símbolos (*lares*) da comunidade que ali se vai estabelecer.

Mas este acto de enterramento tem, ao mesmo tempo, um duplo significado: proteger, precisamente no centro[33], no local mais inacessível de toda a área (diríamos o "umbigo")[34], os elementos significantes da comunidade, aqueles que lhe deram origem e a justificam enquanto grupo coeso e organizado, e esperar que estes possam, dali, com os seus poderes primevos e de ancestralidade, proteger a comunidade ora estabelecida naquele local dos males e inimigos exteriores; na mesma linha de pensamento Eugenio Trías afirma *"… el templo surge de la implantación inaugurante del símbolo en el espacio; y la fiesta, de su instauración en el tiempo."* (idem) confirmando que, do mesmo modo que o acto *inauguratio* da cidade, na sua dimensão sagrada, implanta no espaço caótico a ordem, simbolizada pelo *limes*, a localização do *lares* no centro da cidade, isto é, o 'centro do mundo', é, também em si mesmo, um acto litúrgico herdeiro de culturas anteriores e vai continuar/projectar-se em culturas posteriores.[35]

Porém, ultrapassado o momento da cultura etrusca, que instituiu a cidade como acto e local sagrado, verificamos que para os seus directos herdeiros, os romanos, mantendo o essencial daquele acto fundacional sagrado, vão-no alterando e adaptando, e o significado e valor do *limes* altera-se ou, diríamos, transfigura-se e alarga-se.

Tenha sido por evolução do próprio conceito, tenha sido por necessidade de um pensamento pragmático, decorrente da dimensão do Império, o *limes* já não se limita a ser, ou não significa, essa linha imaginária, primeva, ou concreta, materializada, depois, na paliçada ou na muralha, mas adquire o significado e a dimensão de uma faixa de território, que nas cidades muradas se traduz no *pommerium* (reaproveitado, em períodos posteriores, como elemento de defesa, sob a forma de *fosso*).

Não procuremos, pois, em Roma o modelo e, ao mesmo tempo, o paradigma da cidade romana mas, antes, nas cidades fundadas na vasta extensão imperial, essas sim verdadeiramente modélicas.

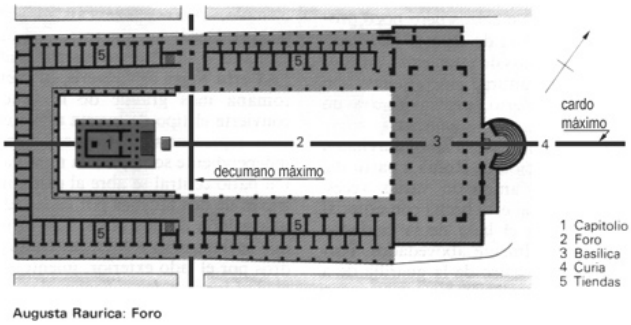
Comparando estas com a cidade etrusca, não podemos deixar de verificar uma alteração primordial no que concerne à forma da cidade, à forma do seu limite físico. Se para os etruscos a cidade era um círculo, evocando a esfericidade da abóbada celeste (ou, pelo menos, como assim a imaginavam), círculo esse traçado com centro no *mundus*, como já fizemos referência,

para os romanos, pelo menos no campo prático, a cidade passa a ter a forma quadrangular já que, naquilo que podemos ler do legado teórico romano, a cidade ideal seria oitavada, como afirma Helen Rosenau a propósito da cidade "vitruviana", esclarecendo que *"O algarismo oito era tradicional: a Torre dos Ventos, em Atenas, era dedicada a oito divindades e o chamado 'Fígado de Bronze Etrusco'… usado nos ritos divinatórios pelos arúspices, estava dividido em dezasseis partes, duas vezes, portanto, o algarismo tradicional"* (ROSENAU, 1988: 32), remetendo as realizações práticas, os aglomerados "Terramare", para a morfologia mais comum: o rectângulo. Ora, esta forma é apontada por diversos autores como derivada da geometria funcional dos acampamentos de legionários,[36] porém vale a pena deter-nos no ponto de vista de Lewis Mumford quando afirma, referindo-se a um tempo anterior aos romanos, *"No novo meio proto-urbano, o macho tornou-se a figura dominante; a mulher passou a segundo lugar. Seu bastão de cavar e sua enxada foram substituídos pelo mais eficiente arado…"* e, mais à frente, *"Agora, os simbolismos e abstracções masculinas tornam-se manifestos; mostram-se na insistente linha recta, no rectângulo…"*, para concluir *"Talvez seja significativo que, ao passo que as antigas cidades parecem grandemente circulares na sua forma, a cidadela do governante e o sagrado recinto sejam … um rectângulo"* (MUMFORD, 1991: 35).

De uma forma coincidente com a postura de Mumford, são as teorias psicanalistas que estabelecem uma relação directa entre o útero e a forma redonda, aconchegante, receptiva, mas também o falo com a forma alongada, intimidativa, repulsiva. Afinal "*También a través de símbolos tenemos la posibilidad de formalizar y configurar aspectos de nuestro mundo de vida. Y ello a través de figuras (que pueden llegar a ser iconos o signos lingüísticos). Esas figuras que permiten hacer habitable el mundo las encontramos en todas las artes, incluso en aquellas en las que la impronta icónica o lingüística no es patente (como en la arquitectura y la música).*" (TRÍAS, http://www.cibernous.com)

Todavia, na cidade romana, mantêm-se os aspectos simbólicos herdados, mesmo se adulterados, aumentados ou adaptados. É assim que o *limes* etrusco adquire nova dimensão e significado, ao ser acrescentado com o *pomerium*, área sagrada, intra e extra-*limes*, onde nenhum edifício podia ser erguido.[37] Os eixos principais do traçado ortogonal, o *cardus* e o

decumanus, continuam a cruzar-se no centro (agora lugar geométrico do rectângulo) e a definirem as quatro portas de ligação ao "caos", mas o *mundus* deu lugar ao templo, em cujo interior é guardada a imagem venerada (afinal o significado manteve-se, embora tenha mudado o 'objecto') e este pontifica o *forum*.[38]



Planta esquemática de Augusta Ráurica (fonte "Atlas de Arquitectura I, p.219, com aposição de eixos pelo autor)

Neste primeiro capítulo tentámos caracterizar, não só as condições para o aparecimento da cidade, como, também, os factores que foram utilizados para aquele aparecimento, nomeadamente a "sacralização" de um lugar no território, instituindo-o em *topos*. Para tanto, os contributos da Antropologia e da Geografia revelaram-se preciosos auxiliares da análise empreendida.

Porém, para o aparecimento de um *topos*, há que lhe definir limites claros e precisos, sob pena de o conceito, por abrangência desmesurada de território, perder a sua "força fundacional", diluindo-se e, principalmente, deixar de poder ser assinalável naquele território, isto é, deixar de ser um referente espacial. Surge assim, por necessidade de precisão do discurso, o recurso a disciplinas que possam contribuir para os objectivos em vista, com especial ênfase para a Filosofia e, em particular, os contributos de Eugénio Trías.

Mas, para a definição do limite, além de eventualmente se tornar necessária a presença física de elementos que o "desenhem", como têm sido as cercas/muralhas, as vias férreas, as rodovias, os elementos e acidentes naturais (o festo e o talvegue, a margem do rio ou a orla costeira, etc.), é imprescindível a porta para aceder ao círculo interior, porta esta não tanto como construção física mas, muito mais, como momento de "entrar" e "sair" e o sentir físico que esse atravessamento implica, na acepção quinestésica que a antropologia, de Bachelard a Hall, analisou.

Os campos do conhecimento enunciados, conjuntamente com aqueles da nossa esfera restrita, porém bem abrangente na frase atribuída a Le Corbusier: *"O campo de actuação do*

arquitecto vai do parafuso ao território", permitem-nos alcandorar a cidade, o seu limite, os elementos que configuram e induzem a sua implantação e posterior formação, a objecto de análise e reflexão sobre o seu futuro.

Notas do Capítulo I

1 Em descrições literárias ou cinematográficas de ficção científica, na nave que se aproxima do hipotético limite do universo, não se lê/ouve aos seus ocupantes: "Chegámos ao fim, vamos voltar para trás", fazendo pressupor ao leitor/espectador a existência de uma barreira intransponível, de uma parede que encerraria o "nosso" universo, mas sim, ouvir-se-á, hipoteticamente: "Chegámos à fronteira do universo, vamos entrar num outro universo desconhecido", fazendo-nos imaginar um "portal", uma passagem, para o "outro lado" ou, mesmo sem recorrermos à ficção científica e quedando-nos pelo que é cientificamente conhecido, podemos pensar nos "buracos negros" sendo este um portal que, uma vez passado, nos faz entrar noutro universo, no universo da anti-matéria ou da matéria ultra-condensada, não deixando, por isso, de ser outro universo e não deixando, também, de ser acessível por um "portal" (cf. Hawking, 2000)

2 Recorde-se a aplicação do termo Portus, no latim, que era, ao mesmo tempo, utilizado para porto de mar (Portus Hanibalis - a actual Portimão) como, também, para a passagem mais fácil entre cadeias montanhosas (Portus Alacer - a actual Portalegre), e de que nos ficaram algumas referências na actual toponímia dos lugares (por exemplo, a Portela do Homem ou a Portela das Padeiras, no Gerês, e Porto da Carne, na serra de S.Mamede, em Portalegre) mantendo o mesmo valor semântico.

3 Referimo-nos ao sentido de porta pequena, que era usado nas cercas muralhadas, e não à parte superior de uma porta que abre, independentemente desta.

4 Utilizamos aqui o sentido *"hegeliano" de símbolo "… y por tal motivo es simbolo, que se basta a si mismo, de una idea essencial con un valor general y un lenguage mudo dirigido a los espíritos"* (HEGEL, 1981: 41).

5 Esta associação entre o real e o metafísico e a representação simbólica desta passagem, estão presentes em praticamente todas as religiões, adquirindo o momento da "passagem" uma dimensão transcendente pois é associado à aquisição de uma condição melhor do que aquela que o crente tem.

6 Afinal, o corredor de acesso à câmara funerária da anta ou ao mesmo espaço numa pirâmide, é apenas uma ligação entre dois mundos: o da vida e o da morte, mas ele, em si mesmo, não é fruível.

7 Se compararmos, anatomicamente, as orelhas que a iconografia de Buda nos mostra, com as orelhas de um ser humano, verificamos que as primeiras são enormes face às segundas, podendo as de Buda quererem simbolizar a qualidade que este pretende incutir nos seus crentes e seguidores para que tenham capacidade de ouvir o mundo/o outro, não deixando, contudo, de constituírem uma "porta", uma "ponte" de comunicação com o exterior, se bem que de sentido único.

8 Um "entra" através do conhecimento que detém sobre cada um dos membros da tribo, o outro através dos conhecimentos que detém sobre os efeitos que os medicamentos têm sobre o paciente ou, na sua vertente especializada de cirurgia, "entra" literalmente, abrindo o corpo do paciente e, em última análise, alterando-o.

9 Na religião católica o acto da comunhão - comungar, receber/tomar/comer a hóstia - mais não é do que, ao mesmo tempo, através do portal humano mais óbvio, fazer "entrar", pela mão do mediador/padre, o espírito divino e, também, induzir o praticante a crer que, com esse acto, está a participar (comungar) num acto em parceria com o divino.

10 O espaço dito, descrito por palavras ou imagens fílmicas ou fotográficas, não é o mesmo que o espaço vivido; o espaço imaginado não é, também, o mesmo que o espaço vivido porque não o pisámos, não o cheirámos, não o tocámos. Na dimensão quinestésica*, "No homem, o sentimento do espaço está ligado ao sentimento do Eu, que está por sua vez em relação íntima com o ambiente (que o rodeia) "* (HALL, 1986: 77).

11 *"Si el hombre como animal se refugió en la cueva y como racional construyó la cabaña, el hombre culto, creador, concibió la casa como morada para habitarla. Y en eso estamos."* (BAEZA, 1998: 280)

12 Entre as crianças o valor simbólico de um traço no chão, serve para separar dois mundos, para definir espaços que adquirem uma dimensão e valor idênticos ao espaço encerrado: exterior e interior, definido. No mesmo sentido, Lars von Trier, no filme "Dogville", explora magistralmente o mesmo significado simbólico do "riscado no pavimento" e do som que é claro e perceptível sem barreiras físicas, o qual, se elas existirem (as paredes, as janelas, as portas), é difuso ou mesmo imperceptível. Neste filme, como no teatro, a Arquitectura está presente, percepcionamo-la, sem que a consigamos visualizar.

13 Não deixa de ser interessante, se outra razão não houver, a associação fonética entre as palavras <u>dromos</u> e <u>domus</u> e o conceito que esta última encerra de morada, como expressão de um habitar concreto, algo mais do que uma casa – mero envolvente/contentor físico -, já que *"… todo habitar implica alcanzar un lugar, sedimentar la existência…"* (LEÓN, op.cit.). Estaremos, assim, perante um lugar, *dromos/domus*, de morada última, concreta, sem hipótese de futuras errâncias do corpo e na sua vertente apreensão/apropriação do espaço para todo o sempre.

14 *"Un dia Buda estaba sentado bajo una higuera. Sus discípulos se reunieron a la sombra para escuchar su voz. Para aprender debían acercarse lo suficiente para oír. Y en aquel lugar formaran su comunidad de creyentes. No habia otra forma de hacerlo…. Aunque viajar hasta los lugares sagrados sobrevivió como ejercício espiritual… el pelegrinaje perdió su función mas directa y práctica."* (MITCHELL, 2001: 10).

15 À percepção de que o futuro se plasmará, para já, nesta "cidade digital" não é alheia a recente preocupação dos governantes, nomeadamente portugueses, de que sejam disponibilizadas, quer as ferramentas, quer o "know-how" necessários aos actuais cidadãos para que se acautelem situações futuras de "info-excluídos", nem as mais recentes experiências que conduzirão, inevitavelmente, à info-participação cívica e política através do "voto electrónico", já para não falar nas recentes tentativas de "informatizar"/controlar a população, seja pela via da catalogação por intermédio do ADN, à nascença, seja pelo uso de "via verde" de controlo remoto por satélite e, mais recente ainda, o novo bilhete de identidade portador de todas as informações que concernem àquele cidadão e possam interessar ao Estado.

16 Já hoje a comunicação "on-line" se pode fazer, e se faz, usando os ícones que os programas informáticos põem ao dispor dos utilizadores, banindo ou reduzindo a importância da língua que conhecemos, como meio necessário para a comunicação com o outro.

17 Em todos os centros comerciais da última geração não faltam as "praças da alimentação", a "rua das sapatarias" ou as "ruas do casual ware", sendo remetidas para a "periferia" as lojas cujos artigos são de "primeira necessidade" para quem

entra no shopping, como a tabacaria, a venda de jornais, etc, ocupando o super ou o hiper-mercado o lugar mais próximo do estacionamento automóvel.

18 Se o fundidor de metais tem que atender a um número cada vez maior de pedidos de produção de alfaias ou de armas, ou o pedreiro/carpinteiro/arquitecto a um número cada vez maior de habitações, o músico, o actor, etc, só vêm as suas especializações profissionais legitimadas num quadro de tempo excedentário, libertado das tarefas produtivas que só a acumulação permite.

19 Textos incluídos no volume "Penser la ville", pp. 114-144.

20 Este conceito de território adstrito à cidade será, mais tarde, designado por "termo" e, na sua forma administrativa moderna, designará o concelho, se bem que a este, hoje, já não corresponda um real território de produção se pensarmos na globalização da economia, no desenvolvimento dos transportes e comunicações e na divisão mundial do trabalho de produção que propiciam que num concelho do interior de Portugal se consumam frutos tropicais ou pescada do Chile. Os territórios de produção de qualquer cidade do planeta são, hoje, à escala mundial, globalizada.

21 Será, embora para contextos diferentes, o resultado da modernidade, da metrópole ou mesmo já da metapólis, aquilo a que o autor faz referência, podendo-se daqui deduzir que os efeitos da ausência de limites físicos traduzem-se também no desaparecimento de limites de outra natureza, facto que poderá (pode) provocar alterações comportamentais individuais e sociais uma vez que o ser perdeu a noção da sua condição de *limitani*.

22 Não deixam de ser sintomáticas desta oposição entre o Cosmos, universo organizado, o "meu mundo", e o caos exterior, as representações dos oceanos que desde o século XIII foram difundidas. Mesmo que momentaneamente algumas das "criaturas" se pudessem assemelhar a uma realidade vivida, elas eram tendencialmente exageradas por incompreensão desse mesmo mundo exterior à amurada dos navios, do mesmo modo que a representação figurativa e mental do mundo exterior às cidades sublinhava os aspectos do fantástico, do incompreendido, numa visão apocalíptica.

23 *"Este terreno está cruzado por vias que equidistan entre si 710,4 metros… cruzandose en ángulo recto, de tal manera que delimitan un conjunto de cuadrados de 710,4 metros de lado, que son la medida de terreno… que los agrimensores romanos llamaban 'centuria', porque contenia cien parcelas de dos yugos cada una",* P. Fraccararo, citado por Aldo Rossi (ROSSI, 1997b: 241).

24 Broadacre City, de Frank Lloyd Wright, é por isso o exemplo de uma extensão global da cidade ao território – a cidade é o mundo, afirmava o seu autor, não metaforicamente mas sim com um valor real, pragmático – e a actual paisagem das aglomerações norte-americanas é o resultado prático dessa rejeição romântica da cidade mas, ao mesmo tempo, o pragmatismo da economia de mercado: quantos mais "Ford T" fabricados, maior a extensão do território passível de percorrer, maior a predação de território.

25 Varrão citado por MUMFORD, 1991: 228.

26 Este acto, reservado ao sacerdote, virá a ser repetido/adoptado na Idade Média no que diz respeito, p.e., à construção de pontes actividade que estava reservada a certas ordens religiosas e que transitou, "ipsis verbis", para a designação do chefe espiritual da Igreja, mantendo-se até hoje: o sumo pontífice, isto é, *pontifex maximus*. (LACAZE, 1999: 32)

27 Sem querermos estabelecer uma relação causal ou de comunicabilidade entre culturas situadas, geograficamente, tão distantes, não podemos deixar de evocar aqui a imagem de cidade mesopotâmica que chegou aos nossos dias, essa também circular, muralhada e dividida em quarteirões (4), cujas ruas que os definem se cruzam no centro do círculo. A esta figura geométrica, consequência de uma interpretação do Cosmos, não serão estranhas em civilizações posteriores, as imagens que constroem da Cidade de Deus, estabelecendo uma leitura directa entre a metáfora proposta e a imagem de uma cidade ideal: a Jerusalém sagrada é circular como serão, também elas circulares, algumas fundações medievais da Europa (BORGES ABEL, 1995).

28 (http://www.cibernous.com/autores/trias/textos/etica.html).

29 O mesmo sentido de religiosidade poderemos ver nas fundações das cidades coloniais portuguesas e espanholas em que nestas últimas, embora obedecendo a planos previamente traçados na corte de Filipe II, e rodeado o acto da pompa e circunstância militar (afinal, tratava-se da conquista de territórios que, embora o sentido metafórico se encontre no alargamento da "ordem", no reordenamento do "caos", o sentido pragmático aconselha o uso da força), era exigida a presença de um padre que a consagrava (*consacratio*). Também, ainda hoje, a inauguração (*inauguratio*) de edifícios públicos, o lançamento da primeira pedra, é feita com a presença activa do poder espiritual que asperge água-benta no cabouco e, posteriormente, irá aspergi-la (*consacratio*) no edifício acabado, num acto cuja liturgia remete para os primórdios da relação entre o poder espiritual e o poder temporal: a fundação da cidade.

30 O que "traça" a cidade é um conhecedor da ordem cosmogónica. Este mesmo conceito, que associa o "traçador" da cidade e das construções com o arquétipo da criação do mundo, associando aquele ao deus primordial, decorrente do conceito de *mimésis*, comum a Platão e a Aristóteles, estava já presente no Egipto onde aos sacerdotes cabe a tarefa de comunicação com o Cosmos e projectar os edifícios, coroados pelo sumo-sacerdote, o Faraó, isto é, o sumo-arquitecto. Também na Grécia o termo "arquitecto" (árkhein + tekton) tem um duplo significado: um, o tectónico, associa o arquitecto ao construtor, ao carpinteiro, ao chefe dos operários de construção, conceito platónico, segundo Josep Muntañola (MUNTAÑOLA, 1981: 18) e o outro refere-se-lhe como o "primeiro" (árkhein) construtor, isto é, Deus, a origem de tudo, o que ordenou o universo opondo-o ao caos anterior.

31 Apresentação de Hélio Piñon à colectânea de artigos da autora citada.

32 Esta dicotomia interior/exterior, expressa agora nos "nossos" e nos "estranhos"/estrangeiros, justificará a existência de um limes físico ou não (o sulco, a paliçada, a muralha, a "password" de acesso a um net-forum ou a um "site" específico) e definirá mentalmente o *limes* interior ao próprio homem: os "meus", a minha família, o meu clã, a minha tribo, a minha comunidade, dos quais eu conheço as regras e comportamentos e nos quais me integro e imito.

33 *"En el centro un foso de sacrificios circular (mundus) sirve de lazo de unión con el averno (eje vertical). Una terraza con el santuario de las divindades de la ciudad - con igual orientación que el cruce de los ejes - domina los barrios residenciales"* (MÜLLER y VOGEL, 1984 : 213).

34 *"… o Centro é justamente o lugar sagrado onde se efectua uma rotura de nível, onde o espaço se torna sagrado…" e "…*

porque é num Centro que se efectua a comunicação com o Céu…" (ELIADE, 2002: 58 e 139).

[35] Os templos colocados no centro da cidade romana e de culturas posteriores e o valor quase sagrado dos centros das cidades ainda hoje; a permanência das festas ou, actualmente, as chamadas 'manifestações culturais', que se mantêm nos centros, mesmo em sociedades completamente profanas, corroboram a afirmação de E. Trías.

[36] Evoca-se, a propósito, a mesma disposição de "tabuleiro de xadrez" para as "bastides" ou "bastidas" (Afonso X, o Sábio), referindo-as como herança directa do geometrismo castrejo romano.

[37] Seja por apego à tradição da cidade romana, seja por motivos estritamente de defesa militar, esta interdição vai manter-se na cidade medieval, nas alcárcovas, designadamente em Évora, quase até ao século XX, justificando-se a sua manutenção ainda pelas razões de ordem militar que lhe estão na origem (Riscos de um século, p.22). Porém, *porque "… el uso es metafuncional en la medida en que se instituye como valor poético ligado a la obra, y abre a la conotación. En este sentido el valor de uso se acerca de los aspectos conotativos simbólicos que pueden permanecer después de perdida la función primaria"* (CRUZ PINTO, 1998: 29), em Évora, é possível que a "área sagrada" romana, enquanto conceito, tenha perdurado mais facilmente, para além da vigência da civilização que a criou.

[38] Atente-se no rigor geométrico dos elementos da gravura de Augusta Ráurica (Basileia), conjugados com o rigor do traçado urbano, em que o cardo máximo é, ao mesmo tempo, o eixo de simetria do Capitólio.

CAPÍTULO II
ÉVORA: "LOCUS", LIMITES E CRESCIMENTO URBANO

1. "A SEDUÇÃO DO LUGAR"[1]

> *"… o estudo da forma* [urbana] *continua a ter interesse em cidades de fundação antiga, onde permanecem evidentes as consequências das condicionantes iniciais que incluem as características do sítio onde a cidade se instalou, razões ideológicas e culturais que presidiram à sua fundação e à escolha de determinado tipo de malha. … a forma urbana mostra também a evolução que o aglomerado sofreu ao longo do tempo, designadamente as linhas de força que orientaram o crescimento recente."*
>
> (SALGUEIRO, 1992: 211)

Se se olhar uma carta onde se localizam as "estruturas" megalíticas do concelho de Évora e concelhos limítrofes detectar-se-á, sem grande dificuldade, uma "rede" composta de antas, menhires e cromeleques.

Se as primeiras estão estritamente ligadas ao culto dos mortos, apresentando uma enorme semelhança morfológica com as pirâmides egípcias e a *tholos* do Egeu, podendo constituir um campo de análise tipológica próprio que poderá vir a explicar-nos eventuais "migrações" e intercâmbios culturais na época e a sua assimilação/aculturação (dependendo, como sempre, do domínio das técnicas construtivas e dos materiais de construção disponíveis) por povos cujo estádio cultural e tecnológico estivesse atrasado, relativamente àquelas civilizações do Mediterrâneo oriental, as segundas informam-nos sobre a relação que o homem estabelece com a Terra, fonte e local de vida e à qual o homem voltará.

O menhir, porém, é o elo de ligação entre o homem (uma cultura) e a terra, simbolizando, a um tempo, uma marca territorial, um referente espacial num território que havia que "marcar", individualizando-o, "privatizando-o", mas, também, com a sua forma fálica, um desejo de fecundidade da terra, que assegurará boas colheitas, o mesmo é dizer, possibilidade de sobrevivência e de perpetuação da espécie.

O cromeleque é, por excelência, o local de relacionamento com o Cosmos; o lugar onde o homem tem consciência de si e, implicitamente, do espaço que o rodeia e de que faz parte. Contudo, esse cromeleque não tem uma forma qualquer: um quadrado, um trapézio, um triângulo. Não, ele formaliza-se num círculo ou, melhor, numa elipse. Isto é, reproduz a visão humana do Cosmos, lugar da ordem por excelência, numa tentativa de transferir aquela ordem para o Caos original, e institui-se, como refere Mircea Eliade, no Centro do Mundo *"… espaço sagrado, que é dado por uma hierofania ou construído ritualmente…"* (ELIADE, 1996: 36), autor que afirmará ainda que *"Nas culturas que conhecem a concepção das três cósmicas – Céu, Terra e Inferno – o 'centro' constitui o ponto de intersecção dessas regiões"* (ibidem).

Se a anta é, sobretudo, um espaço interior, contido, cuja relação com o exterior se faz por uma "porta", e o menhir é, para além do seu valor simbólico, antes que tudo, um elemento escultórico, mesmo que lhe reconheçamos alguma relação com o ordenamento do território na sua função de referente espacial (como acima ficou expresso), o cromeleque é uma clara afirmação de ordem "urbana" no caos natural e original.[2] O cromeleque será, pois, neste sentido, uma pré-figuração da cidade ordenada que vemos aparecer em diferentes civilizações, mas usando sempre um mesmo conjunto de conceitos ordenadores do espaço e sempre com a intenção de artificializar e organizar a natureza caótica.

Tanto assim é que a distribuição geográfica dos três elementos e a sua frequência no território, tanto quanto os testemunhos identificados permitem afirmá-lo, mesmo admitindo que estes são em número inferior aos que existiriam na época, não é uniforme, nem homogénea. Não esqueçamos, todavia, que a densidade populacional é um factor primordial na análise da ocupação do território, seja em pessoas, seja, consequentemente, em "artefactos" produzidos e que serviam aquelas, pelo que podemos auxiliar-nos, dos números estimados por Childe para as ilhas britânicas (MORRIS, 1992: 15) e extrapolá-los para a região em causa, conscientes dos riscos que comportam as comparações entre regiões ambientalmente diferentes, pelo menos a julgar por hoje, e que poderiam determinar taxas de natalidade diferentes.

Assim, aquele investigador propõe o *ratio* de 0,4 habitantes por quilómetro quadrado em condições excepcionais de alimentação[3] e valores oscilantes entre 0,08 e 0,04 para os

restantes períodos, pelo que, considerando a área total proposta (Évora e concelhos limítrofes = 5 565.5 kms2) e uma densidade excepcional de 0,4, a totalidade da população que construiu antas e esculpiu e ergueu menhires e cromeleques nunca ultrapassou os 2220 indivíduos.

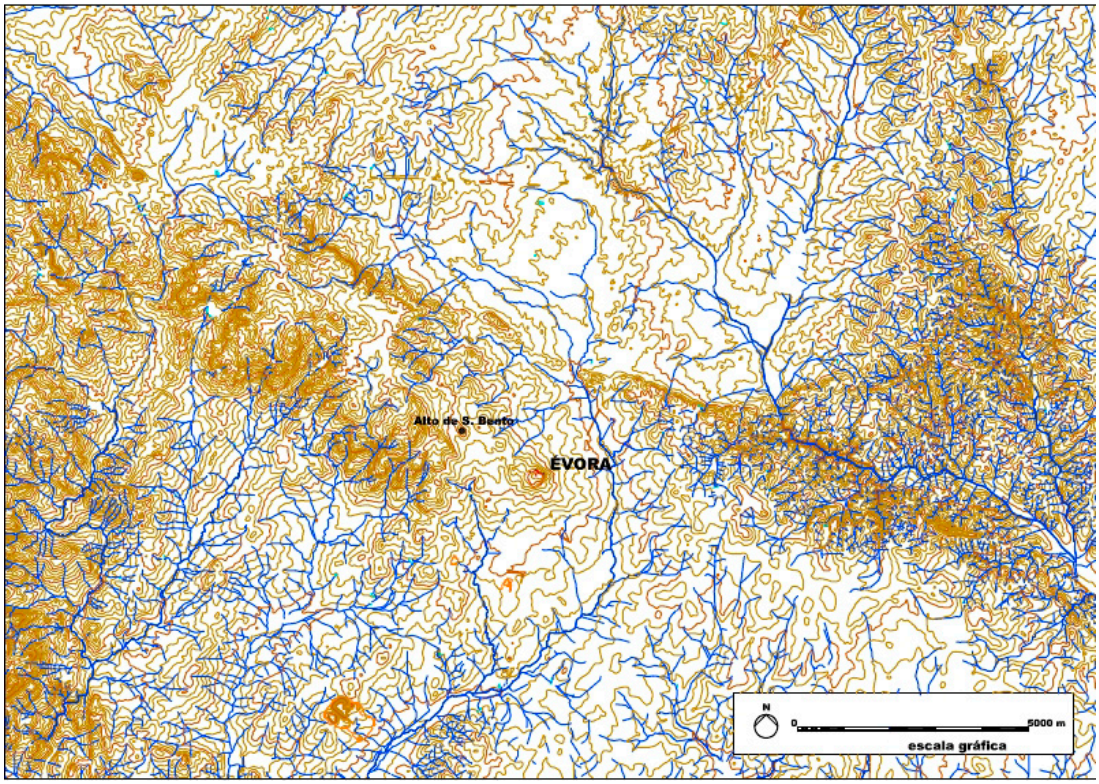
Um dos aspectos de imediata percepção na carta é a distribuição de cromeleques: não excede o total de dois, um situa-se junto a Évora e o outro perto de Monsaraz, estando o segundo na planície e o primeiro implantado no topo de um outeiro, assente na encosta a nascente, "olhando a cidade". Aliás, se nos posicionarmos no centro da elipse deste cromeleque dos Almendres, estamos em "comunicação" directa, mesmo que apenas visual, praticamente de nível, com a Sé eborense e edifícios adjacentes, local onde se situava a acrópole romana, pontificada pelo templo.[4]

Coloca-se assim, como hipótese, a possibilidade da área "monumental"[5] da cidade ter sido precedida por uma construção megalítica[6], eventualmente um menhir ("antena") ou outro cromeleque. Porém, como *"…alguns 'oppida' desenvolveram-se mais… Os 'oppida' que se tornaram capitais ou, …, lugares centrais, adquiriram funções políticas, económicas e religiosas"* (ALARCÃO, 1992: 39), não é de rejeitar a hipótese da "romanização" ter sido feita exactamente sobre a "cidade"/capital conquistada, uma vez que esta tinha já adquirido as funções territoriais que, numa outra escala, a romanização subentendia, e o cromeleque dos Almendres estar associado ao *oppidum* de Évora, pois a determinação *"… do território de um castro consiste em definir, à volta dele, os pontos que se podem alcançar, a pé, a partir do castro, durante uma hora"* (ALARCÃO, 1992: 38), isto conjugado com o facto de, a curta distância dos dois (Évora e Almendres) se situar a Anta Grande do Zambujeiro e *"O regime político de pequenos estados bárbaros da Idade do Ferro … seria o regime monárquico…"* e *"… a principalidade de uns lugares, relativamente a outros, é denunciada por sepulturas excepcionais… até a considerável distância deles"* (ALARCÃO, ibidem).

À "romanização" não terão sido alheios os precedentes do lugar, como acabámos de referir, nem terá sido alheia a observação do fenómeno geo-económico, traduzido na centralidade e hierarquia regional pois tratar-se-ia de um *oppidum* localizado na encruzilhada de várias rotas de comércio, pelo que *"… o processo de urbanização não se iniciou em Portugal*

com os romanos; o que estes fizeram foi uma profunda reestruturação, que deu nova vida ao território" traduzindo-se, nas cidades, na *"… monumentalização e transformação da vida social são dois aspectos da mesma renovação ou revolução urbana"* (ALARCÃO, 1992: 48-49).

É, pois, este território ocupado e, como já vimos, hierarquizado, "marcado", que a civilização romana encontra e sobre o qual irá proceder a "confirmações", ligeiros ajustes ou, mesmo, alterações profundas sem que, no entanto, a matriz inicial se perca, como o confirmaria a própria denominação Évora[7] sobre a de Liberalitas Iulia se outros factos não houvesse.



Implantação da cidade romana (desenho do autor)

Desde sempre o ser humano, por razões de defesa e de domínio visual,[8] e quantas vezes de domínio efectivo do território, optou por fazer o assentamento das suas comunidades em pontos elevados, cuja cota lhe permitisse aquele domínio visual, mesmo que aí não estivessem asseguradas, directamente, as condições de vida, o mesmo é dizer, a água, optando o homem, naturalmente, por preferir a defesa em detrimento da garantia de sobrevivência facilitada pela proximidade das fontes de abastecimento de água ou comer. Como paradigmas exemplificativos podem nomear-se Estremoz, cujo território produtivo se situava nas margens da ribeira de Tera, e Arraiolos ou Montalvão, cujos cômoros são estéreis.

Se para o assentamento das comunidades humanas os cômoros garantem a defesa, para as comunicações com outras comunidades e com o território são as linhas de festo, pelas mesmas razões estratégicas de defesa, que vão registar a passagem contínua de seres humanos.

Ao analisarmos uma carta geográfica de um território, e para o efeito é indiferente qual a região que se está a observar, invariavelmente encontramos os povoamentos/aglomerados urbanos mais antigos implantados em elevações. Mesmo quando a geografia física tal não consentia, o homem "fabricava" uma topografia que se ajustasse às suas necessidades, como é o caso de Ur, implantada numa planície de aluvião, entre o Tigre e o Eufrates, e, por isso, de uma produtividade excepcional, mas que, pela sua condição de aluvião, não tinha elevações. "Fabrica-se", então, uma topografia para assentamento da cidade em que o tijolo cosido ao sol foi construir um outeiro artificial.

Não estando Évora na rota de vias de comunicação naturais, mas sendo ponto de passagem obrigatório entre importantes centros dos vários poderes do Império (BEIRANTE, 1995), a sua localização fez-se pela reunião de diversos factores, a que não são alheias as pré-existências, as redes de comunicações do próprio Império,[9] as capacidades produtivas da região e o factor político, sujeição e atracção dos povos conquistados/subjugados. Todos estes factores, mais do que outros de ordem estética, constituem aquilo a que se pode apelidar de "*sedução do lugar*" (RYKWERT, 2004).

Por adaptação/conformação a vias pré-existentes ou por adaptação às condições que a topografia apresentava na cidade, traçada segundos os princípios dos *castra*[10] que já referimos antes, mas revelando um desvio substancial relativamente ao setentrião, fica-nos a dúvida se este desvio se deveu à necessidade de aproveitamento maximizado do cômoro, levemente inclinado para oeste, se à necessária adaptação às linhas de festo pré-existentes, pois um olhar atento verificará que o cardo máximo assenta exactamente na linha de festo do outeiro de implantação da cidade.

Em Évora, a cidade que conhecemos, a cidade herdada, é o resultado da vontade de a construir localizada no *"… lugar por onde passava a via de Salácia… a Emérita…"* (RIBEIRO,

1986: 379), intimamente ligada às vias de comunicação que o Império "teceu" e que fizeram a sua grandeza e poderio.

Não é porém caso original, uma vez que, desde que a cidade é entendida como tal, a sua localização é o resultado, não da vontade arbitrária, do desejo de desfrutar das belezas naturais ou de qualquer outro factor, mais ou menos aleatório, mas, sim, da economia do lugar ou da possibilidade de contribuir (a cidade) para o desenvolvimento económico de uma região, de um país ou de um Império.

Évora é, assim, o resultado da sobreposição a uma possível pré-existência, de um lugar de confluência e cruzamento das diversas vias romanas mas, também, um lugar defensável e próximo do território que lhe garante a subsistência imediata. Ou seja, se sob o ponto de vista da confluência de vias, o local mais indicado fosse a planície a sueste, se sob o ponto de vista da defesa, o local mais indicado para implantação da cidade fosse o Alto de S.Bento[11], a "escolha" do local onde realmente se implantou a cidade congrega a proximidade aos campos de produção, a sul e sueste, e a facilidade de acesso para os veículos da época, corroborando a análise mais geral de Orlando Ribeiro: *"… no Mediterrâneo… grande número de povoações antigas ergue-se no alto dos montes, em cabeços fáceis de defender, donde se dominam os campos e os caminhos…"* e para as cidades *"… aqui com mais forte razão, primou na escolha do sítio: lugar alto, acrópole, fortaleza, coração da vida urbana, residência dos deuses, domina arrabaldes industriais, abertos ao comércio, próximos das vias de trânsito, e avista o agro que alimenta a cidade"* (RIBEIRO, 1991: 35-36).

Esta localização de Évora, lógica dentro dos parâmetros que à época se constituíam, é, também, o corolário de uma longa história das cidades que a antecederam como, por exemplo, as cidades mesopotâmicas, cirurgicamente localizadas no interior (lugares centrais) das férteis planícies de aluvião, ou as cidades gregas, estrategicamente implantadas junto à via de comunicação natural, naquele contexto geográfico: o mar, ou ainda as cidades continentais romanas, apoiadas nas vias de comunicação pré-existentes ou construídas expressamente para o desenvolvimento económico da cidade-mãe e, também, obviamente, das regiões que para ela contribuíam.

Mas a Évora romana, se bem que possivelmente maior do que aquela que o tempo e as gentes nos legaram, era um espaço limitado, definido e defendido, posteriormente, pela sua cerca, mesmo que, sob o ponto de vista psicológico, o seu limite fosse o Império.

Porém, era, também, um espaço limitado pela locomoção humana, isto é, o limite da cidade física coincidia com a capacidade de a percorrer pelos seus habitantes usando a auto-locomoção ou usando a capacidade de deslocação que os meios de transporte, movidos por animais, permitiam. Mas, porque a velocidade destes era quase comparável à velocidade de deslocação humana, a hierarquização das vias, em função daquelas necessidades, seria redundante.

Do mesmo modo, porque a importância dos espaços urbanos derivava directamente da importância das entidades que o definiam ou deles dependia, e não da importância social dos indivíduos que aí habitavam, o fórum – área cívica, económica e religiosa, verdadeiro coração da cidade - era o espaço urbano hierarquicamente mais importante, tendo no seu centro o templo da divindade. Évora traduz este modelo, não havendo, entre aquele espaço e a cerca, estratificação social traduzida em hierarquia de arruamentos ou espaços públicos menores.

Seja por apego à tradição da cidade romana, seja por motivos estritamente de defesa militar, esta interdição vai manter-se na cidade medieval, nas designadas alcárcovas, designadamente em Évora, nomeadamente até quase ao século XX, justificando-se a sua manutenção ainda pelas razões de ordem militar que lhe estão na origem (“Riscos de um século”, s/d: 22). Porém, nesta cidade, é possível que a “área sagrada” romana, enquanto conceito, tenha perdurado mais facilmente, para além da vigência da civilização que a criou, uma vez que foi esta que a fundou.

Não desconhecendo o período visigótico da cidade, os autores consultados, apoiados com mais propriedade e conhecimento nos progressos levados a efeito nas diversas campanhas arqueológicas que têm a cidade de Évora por objecto, são praticamente unânimes em considerarem, sob o ponto de vista urbanístico, que não houve contribuição relevante naquele período, salvo na consolidação e/ou reconstrução de troços da cerca romana (cf. LIMA, 1996).

É assim que a cidade é "legada" aos ocupantes muçulmanos que a descrevem próspera, densa e "capital" de uma região.

Com excepção de cidades que a história já estudou como casos paradigmáticos, excepcionais, a cidade muçulmana é uma cidade sem "apetências" de alargamento dos seus limites porque, decorrente de uma leitura dos textos corânicos (de entre a infinidade possível) como condensação de preceitos higiénicos, políticos e religiosos, a cidade é um lugar perverso, pecaminoso, de manifestação da luxúria e da lassidão pelo que ela é apenas um "entreposto" necessário à conquista das almas, como esclarece Chueca Goitia ao afirmar que *"Si la ciudad clásica, aristotélica, es la suma de un determinado número de ciudadanos, la ciudad islâmica es la suma de un determinado número de creyentes"* (GOITIA, 1980: 75), e base para a conquista do território. Não é de estranhar assim que na cidade muçulmana haja uma desvalorização do espaço público e que haja uma apropriação gradual deste pela "esfera" privada.

Se o Corão reduz todos os crentes à condição de iguais perante Alá, a prática de governo da sociedade islâmica, se bem que tendo como "pano de fundo" o Corão, deriva das práticas de governação e estratificação oriundas, pelo menos, da Mesopotâmia, e divide a sociedade, e portanto o espaço urbano, entre governantes e governados, reservando aos primeiros um espaço próprio dentro da área geográfica da cidade: o alcazar, por oposição à Medina onde vive o povo. Este modelo espacial da cidade, ainda antes da sua apropriação pela sociedade islâmica, foi utilizado no período micénico na própria Grécia, o que permitiu a posterior definição aristotélica de cidade, em função do pensamento político – de governo da polis -: *"… une citadelle convient à une oligarquie ou à une monarchie, et un pays de plaine à une democratie…"* (ANSAY, 1989: 142).

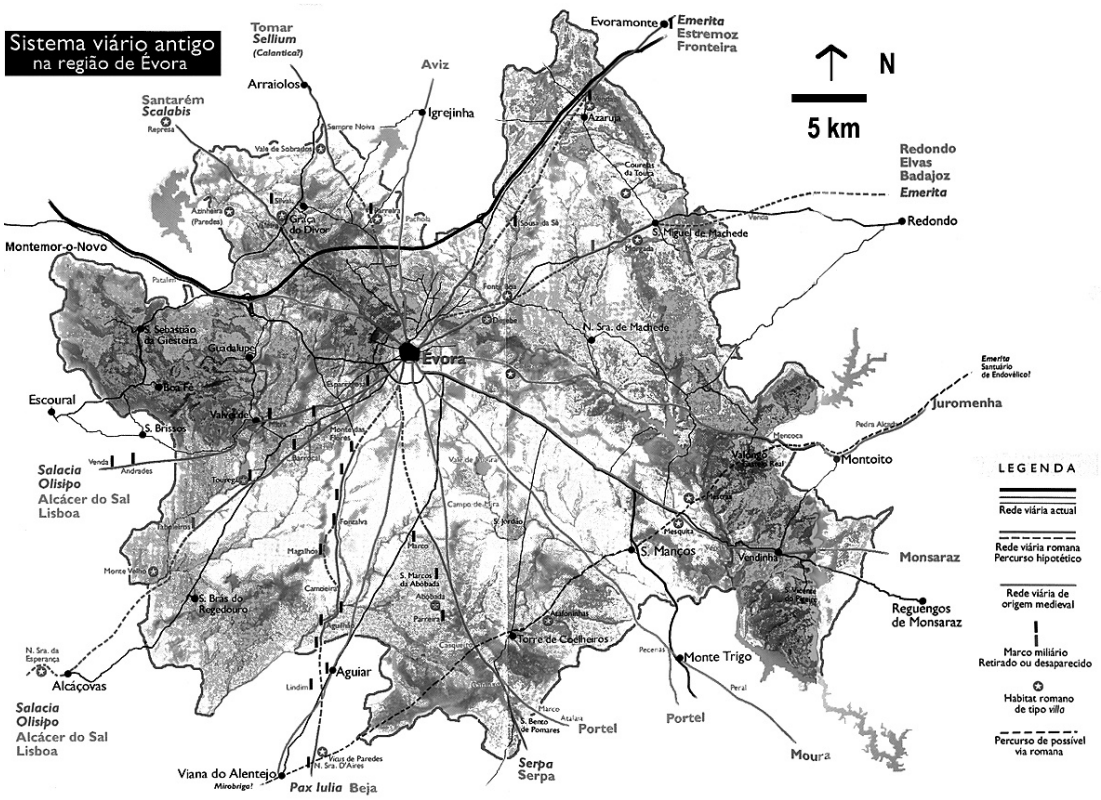
Nesta sociedade islâmica, eminentemente urbana, por oposição ao campo,[12] a dimensão da cidade poderá variar, função da sua importância, mas é a densidade humana o factor que mais irá influenciar a imagem da própria cidade e a sua morfologia, seja em cidades erguidas "ex-nuovo", seja em cidades pré-existentes que o avanço islâmico irá conquistar, ocupar e, sobretudo, "islamizar".

Os cardos e os decumanos eborenses, inicialmente rectos, ir-se-ão adaptar a este novo conceito de cidade, contorcendo-se, desalinhando-se, pois *"Os traçados irregulares, característicos da cidade muçulmana, não enformam nenhuma cidade portuguesa e apenas são expressivos em dois bairros lisboetas, sendo talvez também possível identificar sinais deste traçado nos cascos de Évora e Faro. Isto acontece fundamentalmente porque os muçulmanos não fundaram aqui cidades, tendo-se limitado a ocupar núcleos pré-existentes"* (SALGUEIRO, 1992: 213), transformando cada espaço adjacente às portas da cidade num local de trocas, buliçoso, prenhe de vida, à semelhança, afinal, do que ainda hoje é visível nas *bab*, em praticamente todas as cidades islâmicas. A cidade estabelece novos limites, além da cerca que a continha, e inicia, ainda que apenas nos períodos de mercado, a apropriação física do território imediatamente adjacente.

É nesta Yeburah que se começam a desenhar os arrabaldes que virão a ser referenciados já na época cristã da cidade.

A cidade medieval cristã, Évora no caso, herda as cidades anteriores, muda-lhes algumas funções, transforma as principais sedes religiosas (a Sé, por exemplo, que alguns autores referenciam como Mesquita Maior no período anterior) e inicia o seu percurso densificando-se até ao limite tecnológico detido na época, isto é, aumenta edifícios, densifica, até onde os conhecimentos da tecnologia dos materiais, e tecnologia construtiva destes derivada, lhe permite. Chegada a esse limite, transvaza a cerca, o *limes*, e vai-se apropriando das áreas adjacentes àquela, seguindo ou usando os processos que os "faubourgs" extra-muros já tinham ensaiado.

As implantações para os assentamentos exteriores ao *limes* definido pela cerca ou muralha, num processo lógico de ocupação do território em função da topografia, da economia (preservação do valor da terra) e da defesa, são as áreas mais próximas das portas existentes na cerca, nunca os postigos ou poternas, já que estes existem para situações especiais de fuga ou comunicação de menor importância e não são comunicação habitual e diária. Porém, é comum a todos os arrabaldes constituídos sob esse privilégio, e quando as condições económicas excepcionais o justificaram, terem-se afastado o suficiente da porta, a partir



Rede viária romana e medieval no concelho de Évora (fonte: Francisco Bilou (2004),com tratamento gráfico do autor)

da qual cresceram e os justificaram, de modo a manterem o respectivo rossio, mesmo que *"Nos espaços livres intramuros ou junto da portas (no caso da formação de subúrbios) as construções sucediam-se à medida das necessidades e sem obedecer no geral a planos de conjunto…"* (SALGUEIRO, 1992: 163),[13] já que os arrabaldes destinados preferencialmente à função habitacional, ou àqueles "actores urbanos" cujo papel económico na vida da cidade não é o comércio, se situaram a distâncias consideráveis da cerca da cidade e das suas portas.

É pelas portas que se acede à cidade, isto é, aos seus habitantes e é por estas que aqueles acedem ao exterior, pelo que são os terreiros ou rossios os espaços privilegiados para, à sua volta, no seu perímetro, se fazer o assentamento das tendas de venda, uma vez que *"Em nenhuma civilização a vida urbana se desenvolveu independentemente do comércio e da indústria."* (PIRENNE, 1989: 109). Foram estas primitivas tendas que evoluíram para assentamentos permanentes, mantendo até hoje, no piso térreo, as funções comerciais.

Para além do significado simbólico, em que a porta é uma possibilidade de comunicação entre dois mundos: um interior, o outro exterior, morfologicamente, pela sua própria condição, a porta tende a ser de reduzida dimensão, facto que propicia a aglomeração de pessoas e

"obriga" à formação de espaços interior e exterior alargados (os largos e os terreiros) que sirvam de momento de espera para o atravessamento do *limes*.

Essa será a génese dos largos interiores e dos terreiros exteriores, tendo estes últimos conduzido, também pela sua morfologia e pela organização política e económica da sociedade que lhes esteve na origem, aos rossios.

Sob o ponto de vista do desenho urbano e das relações que este permite estabelecer com o território, se se analisar o mapa desenhado a partir dos Itinerários de Antonino (cf. http://viasromanas.planetaclix.pt/índex.html # lisboa évora), confluem à porta de Alconchel a via de/para Salacia, de/para Salacia-Olissipo e Scallabis.

Assim, pode ser verosímil a hipótese de que o pórtico, destruído para a construção da fonte henriquina da actual Praça do Giraldo, antecedesse a entrada na cidade, mesmo na inexistência da muralha, a qual só surgiu no século III (cf. BEIRANTE, 1995: 11), mesmo que a sua disposição, paralela à fachada da actual igreja de S. Antão, o relacionasse antes de mais com o traçado do decumano que se prolongaria, mais tarde, na actual rua de Serpa Pinto.

Mas, se a relação daquele pórtico, constituído por três arcos triunfais, colunas, nichos e estátuas,[14] se estabelecia com o traçado ortogonal da malha urbana, ela prefigurava já o surgimento de um espaço alongado de que o pórtico seria o elemento gerador e estruturante, havendo, deste modo, um antecedente de fortíssimo significado urbano que justificou a preferência deste espaço para novo fórum da cidade, em especial a partir do século XIII.

Partindo do ponto de vista da inexistência de muralha prévia ao estabelecimento da quadrícula original da cidade, em Évora o *pomerium* romano não existiu (não tinha razão de ser) e só em períodos posteriores terá sido construído um fosso, já que dessa estrutura defensiva nos dá conta a persistência do termo "alcarcova",[15] fosso que perdurou, pelo menos, até ao século XIV, conforme confirmam os diversos documentos que referem uma ponte para entrada na cidade pelo Terreiro de Alconchel (cf. CARVALHO, 2004: 60).

É este *pomerium* extemporâneo, seja na forma de fosso, seja na forma de área livre, que vai rodear a cidade muralhada e que vai estabelecer a ligação entre as diversas portas ali abertas, enquanto a topografia o permitisse, alargando-se à aproximação destas, tomando

Os "alargamentos" do espaço, antes e depois da "porta", locais de espera para quem se propõe usá-la. (foto do autor)

a forma de largos e, posteriormente, a de praças ou rossios, como, aliás, foi o troço entre a já citada porta de Alconchel e a hoje designada Porta de D. Isabel, troço que teve a designação de rua Ancha, actual rua João de Deus.

Neste sentido, se olharmos detalhadamente para a configuração da cerca romano-goda e os arruamentos que a circundam, compreendemos o carácter de posterioridade de alguns edifícios que se implantaram neste fosso ou alcárcova e talvez possamos encontrar, também aí, a justificação para a existência de pisos no sub-solo de alguns edifícios que conformam a Pç. do Giraldo a nascente e parte da actual rua da República (dos Mercadores, na Idade Média).

Nesta hipótese de existência de fosso, as duas ruas da Alcárcova, de Cima e de Baixo, com maior largura que actualmente, correspondem ao espaço entre a muralha propriamente dita e a barbacã, referenciada em diversos documentos, tendo o fosso sido ocupado posteriormente pelas caves dos edifícios referidos,[16] caves que, após a devastação que o terramoto de 1755 trouxe a Évora, foram retomadas pelos edifícios que hoje configuram a praça do Giraldo e que vieram substituir as desafortunadas construções medievais, as quais viram parte do seu espólio reaproveitado em novos edifícios erigidos noutras áreas da cidade e onde é, ainda hoje, possível constatar aquele reaproveitamento.

2. UM TERRITÓRIO HIERARQUIZADO

O estabelecimento de Mérida (Emérita Augusta) como capital da Lusitânia traduziu-se numa concentração de funções inerentes ao seu estatuto de principal aglomeração urbana e na subsequente e necessária hierarquização do vasto conjunto de outras aglomerações e territórios sob o seu domínio, bem como o modo como cada uma se relaciona com a capital e entre si. O sistema de comunicações é, pois, fundamental para garantir a dinâmica económica que faça perdurar o sistema então estabelecido.

Podemos, portanto, encontrar nestes factores, a organização económica e as relações entre centros e regiões produtoras, a base para a compreensão primordial do desenvolvimento de Liberalitas Iulia.

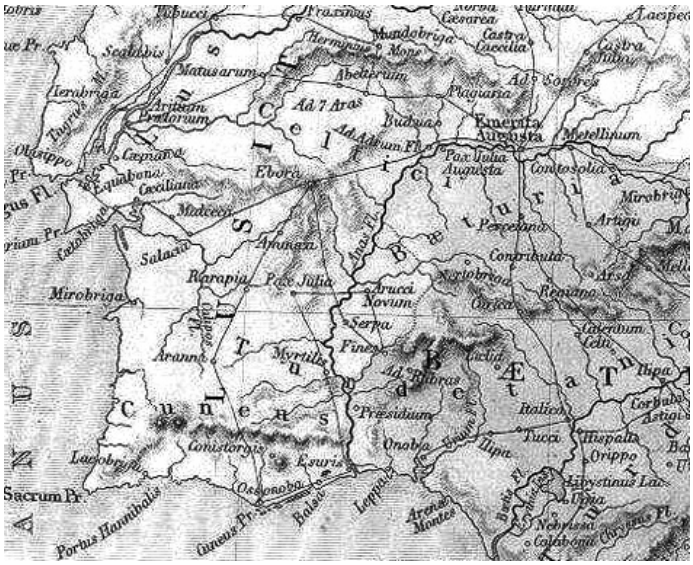
Obviamente que, se para manter o correcto funcionamento da máquina económica, as comunicações são fundamentais, não o é menos a "paz social" a qual deve ser mantida a todo o custo, mesmo que para tal se exija uma força repressora organizada e especializada, dotada da mobilidade necessária para, prontamente, acudir a eventuais focos de insubordinação que possam fazer perigar os alicerces em que assenta aquela máquina económica o que é atestado por *"… Tito Lívio señala que entre 205 y 179 a.C. fueron destacados a España 70000 legionarios y 80000 socii latinos"* (MORRIS, 1992: 80). Esta mobilidade é-lhes garantida pelas vias de comunicação que, mesmo anterior à romanização e por estes adaptada e/ou rectificada, permitia rapidez de e para os locais de acantonamento.

Mencionada por Plínio como *Ebora Cerealis*, e mesmo tendo em atenção a pré-existência de um *oppidum*, eventualmente lugar central da região, esta condição de capacidade de produção de cereais no território não terá sido despicienda para os romanos, tendo, até, provavelmente, reforçado a apetência destes por dar continuidade ao eventual aglomerado pré-existente ou, na sua inexistência, à fundação da cidade. Àquela produção de cereais seria, até, garantida a distribuição e transporte pela rede de conexões viárias e fluviais que o Império construiria pois *"Los romanos fueron rápidos en la explotacion de su Eldorado, transportando hacia la capital, en los primeros diez años (206-197 a.C.) un total estimado en 60000 kg en*

plata y 2000 kg en oro" com *"… el sistema provincial romano en España, expresamente ideado en provecho de la administración…"* (MORRIS, 1992: 80).

Será neste contexto, quanto a nós, que deverão ser lidas as cartas onde se assinalam as vias romanas na península e, em particular, aquela que tenha Évora por centro.

Na carta destacam-se, no que diz respeito ao actual território português e ao território espanhol adjacente àquele: *Braccara Augusta* (Braga), *Salacia* (Alcácer do Sal), *Emerita Augusta* (Mérida), *Municipium Felicitas Iulia* ou *Olisipo Felicitas Iulia* (Lisboa), *Pax Iulia* (Beja), *Scallabis* (Santarém) e *Caesarina Norba* (Cáceres), estas últimas com carácter semi-militar e, por isso, antecedidas por *Colónia Praesidium.*



O sudoeste da península e a rede viária romana principal (fonte: http://psoutinho.planetaclix.pt/ out /mapahispaniasul.jpg)

Dada a sua posição excêntrica relativamente aos eixos principais que ligavam as principais aglomerações, cuja importância advinha do seu carácter administrativo (Mérida), do seu carácter militar (Santarém) ou do seu carácter económico (Lisboa e Alcácer do Sal), mas porque *"… Ebora era* [fosse] *itinerário obrigatório para quem, vindo de Emérita, se dirigia aos portos marítimos de Olisipo, Cetobriga* ou *Salacia. Por ela tinha igualmente que transitar quem de Pax Iulia se dirigisse para Scallabis"* (BEIRANTE, 1995: 11), a cidade estrutura, desde o início, a sua relação com o território envolvente sob a forma radial.

Tal relação radial não se traduz, no entanto, directamente numa estrutura urbana do mesmo tipo. Antes pelo contrário, pois, como assinala Vasco G. Mantas, na estrutura urbana eborense é reconhecível um *cardo* e um *decumanus* máximos (MANTAS, 1987: 40), mesmo na circunstância de, quer para este investigador, quer para outros, haver dúvidas quanto ao facto de quais artérias actuais devam ser consideradas os *maximus*.

Mas a relação de uma cidade com o território não se resume à rede viária que a liga a outras urbes, através daquele. Essa relação consubstancia-se muito mais nas relações espaciais, administrativas, económicas e sociais que a cidade mantém com o território que a envolve, que nela tem a sua "capital", e que lhe justifica a existência.

Obviamente que esta relação da cidade com o seu território está dependente da rede de acessibilidades e interactividade entre ambos e é assim que hoje se discute a cidade à escala planetária, função da rede que as Novas Tecnologias de Informação e Comunicação disponibilizaram no mundo globalizado, e que permite a interrogação/afirmação *"A cidade do futuro talvez não precise de espaços urbanos, construídos para a troca: nem de bens, nem de serviços, nem de ideias"*, já apontada em 1987 (GASPAR, 1987: 255), numa extraordinária capacidade de análise e síntese do fenómeno urbano, que à época em que foi proferida poderia ser confundida com premonição ou devaneio intelectual e que factos e desenvolvimentos posteriores e actuais vieram confirmar.

Num mundo globalizado à sua escala, o Império Romano não só estruturou a urbe como também o território, porque *"… a relação entre a cidade e o seu território era reforçada pelo estabelecimento de um cadastro oficial materializado no terreno por uma quadrícula mais ou menos vasta. Em Portugal há cadastros seguramente identificados em torno de Beja, Évora, Santarém e Conímbriga, todos com o módulo normal de 'centúria quadrata' de 710 metros de lado, equivalente a uma área de cerca de 50 há"* (MANTAS, 1987: 40).

Esta estruturação espacial do mundo rural determinará, até ao presente, *"… una unidad de paisaje, hoy casi identicada con su geografia,* [e que] *debe relacionarse directamente com el problema de la propriedad del suelo, y mas concretamente com la permanência de sus instrumentos de división y parcelación"* (LINAZASORO, 1978: 22).[17]

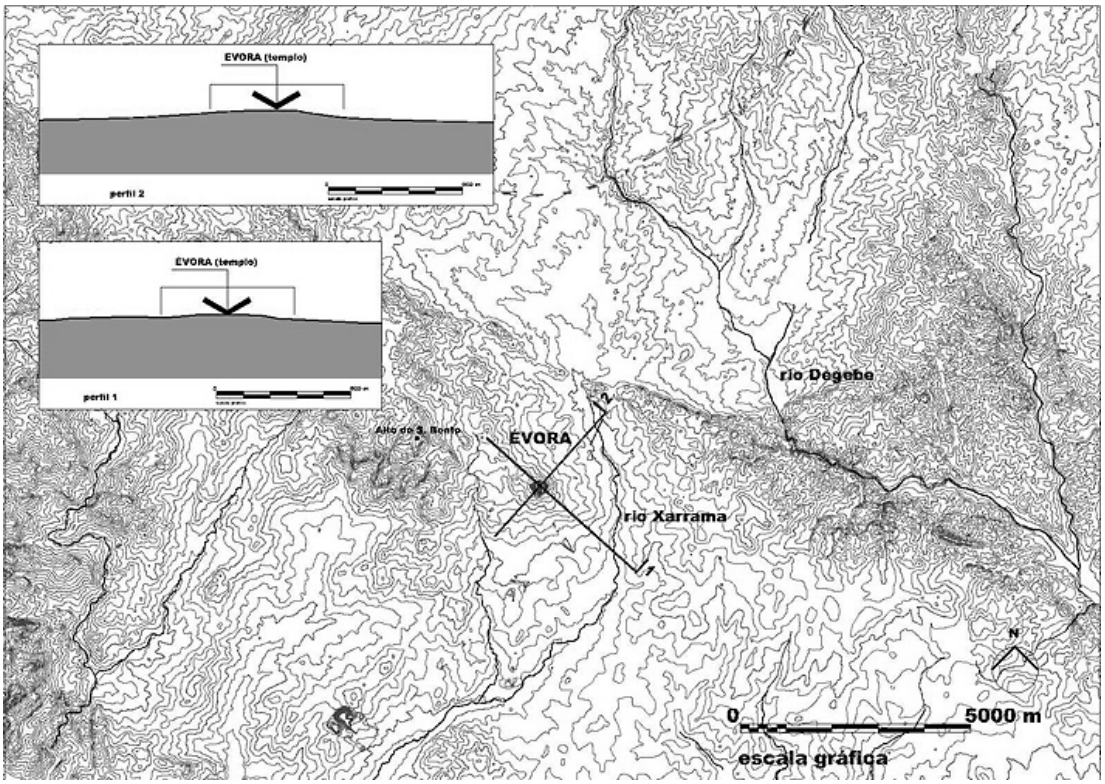
Tendo por base a cidade hipodâmica, cuja regularidade quase obrigava a situações topográficas perfeitas, isto é, de planura levemente quebrada para a implantação da *ágora*, o modelo da cidade romana situa-se, antes de mais, nos conceitos espaciais e religiosos etruscos e sua tradução no traçado urbano, como foi referido no início. Os princípios fundadores são aplicados quase sem alterações.

É, no entanto, para os "castra" que os romanos adoptam o traçado hipodâmico com as necessárias adaptações à época, costumes e, sobretudo, objectivos culturais e militares próprios, e será este modelo que vão implantar em Évora.

Se o traçado ideal dos "castra" segue as fundações etruscas: duas direcções ortogonais primordiais, N-S e E-O, que se intersectam no *"mundus"*, o traçado pragmático e romanizado é flexível, adaptando-se à topografia do lugar e, em certos casos, às pré-existências aí encontradas. Explica-se, deste modo, a orientação nor-noroeste dos *cardini* de Évora e seus ortogonais *decumani*, que, em detrimento das regras ortodoxas, optam por um assentamento racional face à topografia do lugar.

Referido por vários autores o amuralhamento da urbe como posterior à sua "fundação"[18] romana (p.e. BEIRANTE, 1995: 11) ou, mais precisamente, romano-goda (LIMA, 1996: 13), podemos imaginar, por isso e numa fase anterior à existência daquela muralha, uma cidade que cresceria "ad infinitum" em todas as direcções que a orientação dos seus *cardini* e *decumani* determinassem, não fossem os acidentes naturais que lhe tolhessem o passo.

Naturalmente, a leste, esta topografia acidentada constitui-se como limite, como o atesta a tardia ocupação, pela Universidade, daquela zona e ter estado ocupada, até esta



Perfis do território de implantação da cidade e rede hidrográfica-base do seu aro próximo (desenho do autor)

data, mesmo após a construção da segunda cerca (a cerca medieval), com ferragiais e hortas (BEIRANTE, 1995: 69). Daí alguns autores defenderem a tese de a cidade se ter expandido para norte (MANTAS, 1987), à revelia da natural exposição a sul e à mercê dos ventos dominantes, devendo, pois, ser lido o troço de muralha que limita, a norte, o denominado Jardim de Diana, como um acidente topográfico artificial, apontado já por Miguel Lima (LIMA, 1996: 13), sendo a topografia natural aquela que ainda hoje apresentam as ruas que ladeiam aquele jardim.

3. OCUPAÇÃO E DENSIFICAÇÃO

Com justificação na apatia económica do país, no esforço posto na descoberta de novas rotas económicas e na colonização dos novos territórios, com justificação na macrocefalia nascente da capital, ou justificando-se pelo regime de exploração agrícola e de propriedade, Évora, desde o segundo amuralhamento, foi crescendo interiormente, mas, a um ritmo tal que ainda no Século XXI permanecem vastas áreas por ocupar.

Seguindo, desde o fim do Império, um padrão de desenvolvimento comum, a cidade medieval cristã, herda a cidade anterior, muda-lhes algumas funções, e inicia o seu percurso densificando-se até ao limite, isto é, aumenta edifícios até onde os conhecimentos da tecnologia dos materiais e construtiva, desta derivada, lhe permitem. Chegada a esse limite, transvaza a cerca romana-goda e vai-se apropriando das áreas adjacentes àquela, seguindo ou usando os processos de implantação e assentamento que os "faubourgs" extra-muros já tinham ensaiado.

O primeiro assentamento preferido, num processo de lógica de ocupação do território em função da topografia, da economia e da defesa, são as portas existentes e nunca os postigos, poternas, já que estes existem apenas para situações especiais de fuga e não são comunicação habitual e diária. É pelas portas que se acede à cidade, isto é, aos seus habitantes e é por estas que aqueles acedem ao exterior, pelo que são os terreiros, os rossios, os espaços privilegiados para, na sua periferia, se fazer o assentamento das tendas.

No caso de Évora, mercê da topografia pré-existente ao assentamento romano, mas que não foi alterada, os rossios vão localizar-se: na actual Pç. do Giraldo, na Porta de Moura e nas Portas de D. Isabel e Nova. Se nestas últimas a topografia actual, comparada com a topografia dos terrenos intramuros e extramuros, não nos levanta dúvidas quanto à sua originalidade, já nas outras duas, dadas as pendentes das actuais ruas 5 de Outubro e de São Manços, temos alguma dúvida, uma vez que pomos como hipótese tratarem-se aqueles terraplenos de sedimentação de partículas transportadas pelas águas pluviais de escorrência a partir da acrópole, para poente e sul, respectivamente.

A proximidade entre as Portas de D. Isabel e Nova conduziu ao aparecimento de um

rossio, de contornos indefinidos, que mais tarde, pela importância comercial que a Rua da Lagoa (actual Cândido dos Reis)[19] foi adquirindo, perdeu a razão para a sua permanência e existência, diminuindo quase até à redução total da sua área, apenas salva pela permanência de uma réstia "alargada" junto à Porta de D. Isabel (actuais depósitos de água e torre do edifício dos CTT), talvez mantida devido à presença da rua Corredoura.[20]

Mais tarde ainda este terreiro/rossio diminuiu a sua importância e dimensões devido ao florescimento comercial da actual Rua de Aviz e alargamento do caminho de ronda no actual Lg. Luís de Camões cujas características topográficas – plano – iriam ditar a preferência na sua utilização. Ainda nesta área refira-se que a topografia não deverá ser a original uma vez que é referenciado um "monturo" (depósito de imundícies extramuros) precisamente no local em que existe a bifurcação Rua de Aviz – Rua do Menino Jesus. É precisamente esta constatação, já apontada por Afonso de Carvalho acerca dos "monturos" (CARVALHO, 2004), que nos faculta pensar serem estas hipóteses semelhantes para a Pç. do Giraldo e Porta de Moura.

Se são os cômoros os sítios preferenciais para o aparecimento das aglomerações, estas desenvolvem-se ao longo de vias e, por conjugação das duas premissas, fazem-se primordialmente nos festos e só depois, por necessidade de crescimento urbano, avançam para os talvegues, por intermédio das travessas (que atravessam), as quais, de uma forma lógica, garantem e facilitam o escoamento de águas (residuais ou pluviais), cremos que o crescimento urbano a partir da Porta de Moura se fez tomando por base a via para Serpes/Hispalis, traçada no festo do cômoro, ditando-lhe assim a morfologia urbana.

Rua da Oliveira que, conjuntamente com a rua da Mesquita, ocupam longitudinalmente o cômoro que tem início na Porta de Moura e que, uma das duas ruas, poderá corresponder à via para Hispalis (foto do autor).

Nenhum dos autores até agora citados refere a existência de outras portas na

cerca romano-goda, para além daquelas a que temos vindo a fazer referência, e não o faz exactamente porque a razão que conduziu à inexistência de portas é a mesma que está na base da existência/aparecimento de largos, rossios ou terreiros: a topografia. Isto é, mesmo que localizados no perímetro da cerca, postigos ou poternas**,** estes não passaram disso mesmo porque não podiam assumir-se como meio de comunicação privilegiado com o "mundo exterior", já que as condições topográficas nesses locais a isso desaconselhavam, tal como, em boa parte, ainda hoje.

Após o amuralhamento da cidade, à semelhança do acontecido em Conímbriga, perante a iminência da chagada dos invasores, e como referem diversos autores já citados, e de que a "Casa da Rua de Burgos", é um exemplo "vivo"**,** é plausível considerar-se o estabelecimento de um caminho (designado mais tarde por "carreiras") que unisse exteriormente as diversas portas entretanto estabelecidas. Deste modo, a relação entre a cidade e o território através de vias que desta saíssem/chegassem, poderia ser feita a partir de qualquer porta, muito embora pelo interior houvesse um encurtamento de caminho. Poder-se-ia, pois, aceder a uma qualquer via romana dos Itinerários de Antonino contornando a muralha exteriormente.

No que diz respeito à hipótese avançada para o traçado da via Liberalitas Iulia – Scallabis, os dados obtidos no levantamento arqueológico aquando das obras de remodelação na Pç. Joaquim António de Aguiar/Jardim das Canas, a propósito de enterramentos aí encontrados, poderão projectar luz sobre esta hipótese ou refutá-la, uma vez que no mundo romano os enterramentos se faziam ao longo das vias de acesso às urbes, as "… *necrópoles que antecediam a cidade…" (*MUMFORD, 1991)**,** com os sarcófagos perpendicularmente à via, verdadeiras avenidas da morte ou a cidade dos mortos que antecedia a cidade dos vivos.

A cidade, contrariamente à imagética construída pelo Movimento Moderno, este herdeiro da "filosofia" racionalista, não é um produto acabado. Também, ao contrário das teses que aliciam um pensamento "orgânico" para a cidade, esta não é um corpo ao qual os sucessivos acréscimos se fazem imediatamente adjacentes ao corpo pré-existente. Estes acréscimos poderão ser válidos quando pensamos no comércio, em função dos meios de locomoção existentes num determinado momento, mas perdem a sua validade, enquanto hipóteses, se

pensamos no que valida a cidade: morada colectiva de seres humanos, de condição social e económica diversa.

Diversos estudos recentes têm mostrado um crescimento comercial medieval e tardo-medieval associado às portas da cerca romano-goda de Évora. Porém, esses mesmos estudos revelam também a existência de arrabaldes habitacionais bem mais distantes do que seria de supor na hipótese "orgânica" acima referida.

Comum às várias idades da cidade é a localização da indústria. Isto é, de uma forma lógica, a indústria ocupou sempre uma posição periférica ao limite da cidade e tal não se deve a factores relacionados com custos fundiários ou outros, nos quais poderíamos incluir proto-preocupações ecológicas – o ruído que molestaria os vizinhos –, mas tão só a factores de ordem económica intrínseca à actividade, ou seja, situando-se fora da cidade a origem dos produtos que a indústria transformará – o couro para os curtumes, o metal para as fundições, a farinha para as padarias, oriunda dos moinhos no aro próximo –, a localização para aquelas indústrias, numa lógica de racionalização dos tempos de comunicação, é a periferia, uma vez que o atravessamento do bulício da cidade aumenta o tempo que medeia entre a chegada de um produto e a sua transformação e comercialização. Na mesma lógica de minimização dos "custos" para a cidade, encontramos as abegorias na periferia da cidade. Constatamos, assim, a existência da "indústria" de olaria no exterior da cerca romano-goda (o "monturo" de Pêro Loução)[21] e, após a construção da nova cerca, a transferência desta "indústria" para os terrenos intramuros mas adjacentes à muralha e, mais tarde, para o exterior da própria "cerca nova".

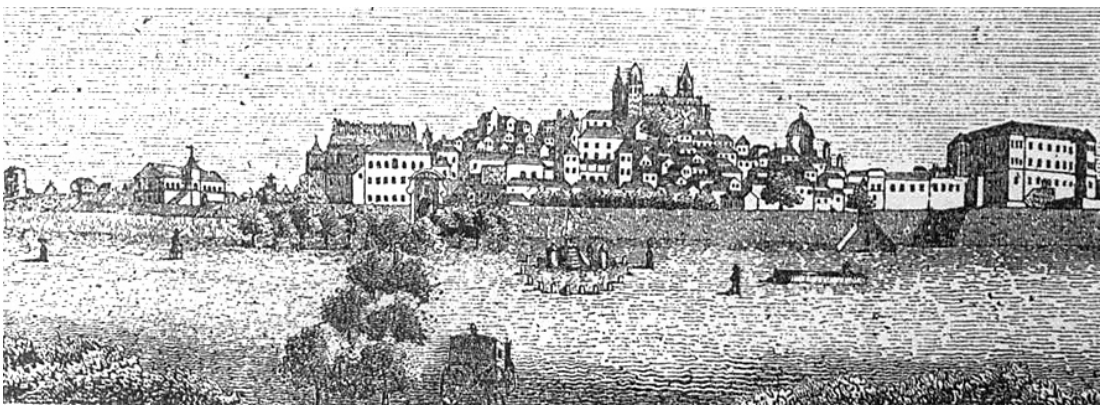
Ataque das forças de D. Maria II à cidade de Évora. Vista de Évora de noroeste, sendo clara a separação do tecido urbano do território exterior, no qual é perceptível um "monte" em primeiro plano e o aqueduto da Água da Prata à esquerda (foto, s/d, cedida pelo Arquivo Fotográfico da CME).

Paralelamente, vamos encontrar nos século XIX e XX, em Évora, como noutras cidades, as "indústrias" e oficinas a ocuparem o exterior da cerca medieval e a estenderem-se pelos caminhos que conduzem à cidade num raciocínio lógico de "apanharem os clientes" e serem rapidamente abastecidos.[22]

Mesmo com a dificuldade inerente aos parcos levantamentos da cidade, se comparada com outras onde essa preocupação se manifestou mais cedo (por exemplo em Sevilha, cf. BARRIONUEVO FERRER, 2005), é possível construir uma imagem de Évora desde o século XIII até ao século XIX, baseados na cartografia existente em publicações e no arquivo fotográfico da CME.

É permanente nessas imagens a separação física (e obviamente também psicológica) entre a cidade e o campo que a circunda, mesmo que encontremos durante o século XIX algum crescimento ténue para fora das muralhas. Serão, contudo, a chegada do caminho-de--ferro (1863) e a posterior construção da Fábrica dos Leões, já no século XX (1919), que marcarão, de forma muito ténue, o processo de crescimento exterior às muralhas.

O caminho-de-ferro induz sempre o crescimento da cidade na sua direcção, mas, por razões técnicas, que se prendem com a tipologia daquele transporte e respectiva implantação, a estação é colocada a uma distância considerável da cidade muralhada (700 metros a sul, no caso de Évora). É a partir da porta do Rossio que se traça a "Av. da Estação" (actual Av. Barahona) que vai atravessar aquele mesmo Rossio de S.Braz, espaço que, até àquela data, à excepção da Ermida do mesmo nome, era ocupado por hortas (registando-se mesmo o



Vista geral do Rossio de S. Braz, anterior a 1881. No alinhamento de árvores em primeiro plano seria projectada e construída a avenida da estação e no que se percebe ser um poço, em segundo plano, à direita, seria colocada a fonte (foto cedida pelo Arquivo Fotográfico da CME).

topónimo Horta dos Soldados para o espaço hoje ocupado pelo parque infantil fronteiro à praça de touros).

Tenha sido por incapacidade colectiva da cidade, tenha sido por dificuldades financeiras, o facto é que a imagem suburbana daquele que poderia ter sido um exemplo de ultrapassagem da tibieza de crescimento da cidade se manteve praticamente inalterada até ao presente, ao contrário de outras cidades (Caldas da Rainha, com a Av. 25 de Abril, ou Aveiro, com a Av. Lourenço Peixinho).

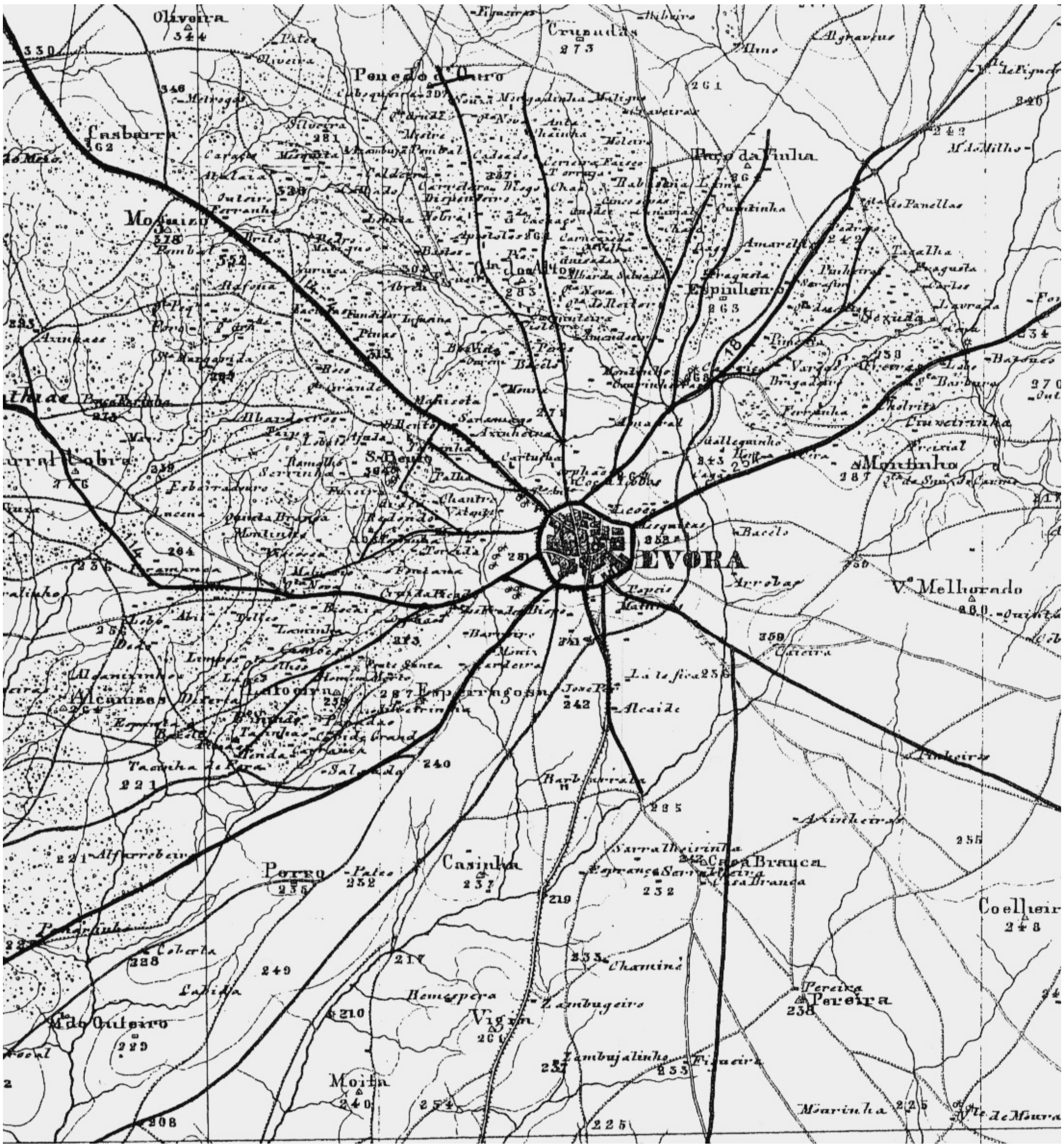
A Fábrica de Electricidade já com nova localização, no terreno onde actualmente se situam os edifícios de serviços da CME e onde esteve instalada a sub-estação da EDP (foto cedida pelo Arq. Fotográfico da CME)

A estação de Caminho-de-Ferro, não tendo o planeamento urbano assumido a sua capacidade para ser condição de factor e motor de progresso urbano, remeteu-se à função de interface de transbordo de mercadorias, como o atesta a localização de armazéns, do quartel da Guarda Nacional Republicana que ocupa parte substancial da avenida, havendo apenas esboços de tentativa de assumpção de "boulevard" com a construção de moradias de alto "standard" já no segundo lustro do século XX, revelando o atraso com que, em geral, a cidade reage às "novidades" já consolidadas noutras localidades (SALGUEIRO, 1992: 191).

Reforçando o carácter de equipamento sem importância como pólo de desenvolvimento urbano e corroborando o acima exposto acerca da localização da indústria, é construída, nas terrenos que hoje são ocupados pelo Hotel D. Fernando, a Fábrica de Iluminação, mais tarde transferida para outra zona periférica à cidade muralhada (actuais serviços municipalizados da CME). Ainda em meados do século XX são construídos os silos de trigo junto à estação e instalado o mercado de gado.

Repetindo, agora de uma forma proto-planeada, aquilo que naturalmente o uso da cidade extramuros medieval induziu – a ligação entre portas –, a construção apelidada "circular às muralhas" que, se à época garantia um percurso seguro, transitável entre portas da cerca fernandina, também se instituiu como que uma barbacã moderna daquela cerca medieval, reforçando a separação física, sensorial e psicológica entre a cidade e o campo, muito embora a possamos saudar como um novo limite, apresentando cartograficamente em 1875 o aspecto que ainda hoje tem, salvo pequenas alterações que o tempo foi impondo. Finalmente, depois de seiscentos anos, a cidade ensaiava crescer e estabelecer novos limites.

De forma significativa, esta circular às muralhas, quer pela sua condição, quer pelos pressupostos que lhe estão na origem, deixa de fora o rossio de S. Brás, a Praça de Touros (1889) e, naturalmente, a estação de Caminho-de-Ferro. Isto é confere-lhes o estatuto de suburbanos. Este impedimento ao crescimento harmónico e natural da cidade foi tão profundo que apenas posteriores planos consideraram a sua integração como arruamento em novas malhas urbanas que propunham (ambos os planos De Gröer) sem que, contudo, à excepção da Zona de Urbanização nº 1, lograssem conseguir destruir aquela condição, que planos posteriores vieram validar e consagrar até hoje, reforçando, a despeito dos crescimentos posteriores, a condição de limite quase intransponível da cidade interior na direcção da cidade exterior e desta no acesso à primeira, de nada tendo valido os "apelos" que as vias que irradiam da cidade faziam para servirem de suporte ao crescimento da mesma. A cidade continuava imutável na sua letargia e modorra, pré-anunciando a sua própria morte.



Carta de Portugal, editada pela Direcção Geral dos Trabalhos Geodésicos do Reino em 1875 (fonte: mapoteca da Universidade de Évora)

4. O CRESCIMENTO DA CIDADE "ENTRE-MUROS"

> *"Un plan no predice las fissuras que se producirán en el futuro, sino que describe un estado ideal al que sólo podemos aproximarnos"... "La metrópolis se esfuerza por alcanzar un punto mítico allí donde el mundo está completamente inventado por el hombre..."*
>
> (KOOLHAAS, 2004: 11 e 293, respectivamente).

> *"... acreditar, pois, que um plano, a sua existência, ofereça à cidade uma solução espacial definitiva, do ponto de vista global, é inteiramente contestável; o plano é sempre um tempo da cidade, tal como qualquer outro elemento primário."*
>
> (ROSSI, 1977 a: 127)

Évora, se considerada limitada pela cerca medieval, foi uma cidade de crescimento endógeno, ora pela aplicação de morfologias urbanas próprias, isto é, experimentadas, ora pelo uso de morfologias derivadas do processo de ligação entre as anteriores, ao longo do tempo de crescimento da própria cidade dentro dos "muros".

Não foi, assim, aparentemente, uma cidade de crescimento ao longo das vias de acesso, como se verifica ser a génese de algumas cidades portuguesas e estrangeiras e continua a verificar-se contemporaneamente, em que o caso extremo, cuja origem remonta quase à fundação da nacionalidade, é a formação de um *continuum* "urbano" ao longo da E.N. 1, na qual, se bem que se possa ler facilmente o campo (a tardoz das propriedades ou mesmo sendo delas parte integrante), já não é tão fácil "ler a cidade", apresentando-se como uma amálgama, qual espécie invasora, entre a cidade e o campo e onde as funções, em vez da complementaridade própria dos tecidos urbanos sedimentados e não "zonificados", se apresentam num entrelaçado difícil de destrinçar e de resolver, se é que alguma vez os poderes públicos, a economia e os próprios moradores e utentes dos serviços que se estendem por quilómetros, vão querer ver resolvido.

Pese embora a aparência de um crescimento controlado, ele fez-se, em Évora, também ao longo das vias que acediam às portas da cerca romano-goda. Contudo, o posterior amuralhamento medieval, conferindo protecção, institui-se também como limite urbano, promovendo a mudança de estatuto daquelas vias que, de caminhos ou estradas, passaram a rua ou arruamento.

Deste modo, como já foi referido, o crescimento urbano se se iniciou por "faubourgs" afastados do centro, este definido pela muralha romano-goda, teve como limite de crescimento linear a cerca medieval, tendo-se iniciado então o crescimento endógeno de preenchimento dos espaços de "hinterland" entre os "faubourgs" consolidados, muito embora este preenchimento se tivesse alargado temporalmente e, entretanto, tivesse sofrido alterações, correcções e, até, destruição de tecidos já consolidados, dos quais alguns serão referidos mais adiante.

Da discrepância entre a área confinada pela cerca medieval, a propriedade do solo e as necessidades de crescimento decorrentes da dinâmica económica da cidade e do território, do qual era "lugar central", e da própria dinâmica económica do país, resultou a morfologia do tecido e da estrutura urbana que perdurou até hoje.

Pese embora a excessiva área que a muralha medieval encerrou (cerca de 109 ha),[23] e que poderia ter tido como corolário outro *fácies* urbano, a propriedade nas mãos das entidades que, à época, representavam o poder político, económico e militar foi suficientemente determinante quer para o crescimento, quer para a estrutura da cidade pois, ontem como hoje, *"A cidade manifesta os jogos de poder e de interesses existentes, passando a ser dominada em última instância pelo grande capital…"* (BARREIROS DUARTE, 1999: 217).

Segundo Ângela Beirante (BEIRANTE, 1995: 111), a Sé detinha 44,6% do solo urbano, concentrada a propriedade entre S. Francisco e a actual rua Serpa Pinto, entre o largo de Aviz e a rua do Cano, entre a rua Mendo Estevães e a rua Dr. Joaquim Henriques da Fonseca e junto ao terreiro das portas de Moura, sendo propriedade régia as áreas das barbacãs ocidental (terreiro de Alconchel, actual Pç. do Giraldo) e sul (do rossio de Alconchel até à porta de Moura), sendo irrelevantes, sob o ponto de vista urbanístico e do desenho e morfologia urbana, as propriedades detidas pelas restantes entidades.

Assim, e reportando-nos ao modelo de crescimento urbano ao longo das vias de acesso às cidades, aquele foi mais importante para a imagem da cidade, na rua da Lagoa (actual Cândido dos Reis) e na rua de Aviz, a norte, nas ruas de Alconchel e Raimundo, a poente, e na porta de Moura e ruas aí iniciadas, e, precisamente nestas ruas, será onde se irá fazer sentir o peso do estatuto sócio-económico dos detentores da propriedade, pois será aí que se

erguerão, a partir dos séculos XVI e XVII, a maior parte dos palacetes que a riqueza própria ou proveniente das colónias facultará.[24]

O restante do tecido urbano foi construído com base na importação das tipologias rurais e respectivas imagens, adaptadas quer à disponibilidade local de materiais de construção, quer às áreas das parcelas, tendo havido, já no século XX, um surto, embora contido, de aumentos de volumetria do edificado, de um para dois pisos, ou de "melhoramentos" de imagem da fachada, adaptando-as ao gosto da época. Estas "inovações" encontram, eventualmente, a sua principal causa no aumento da demografia e na procura motivada pelo afluxo de migrantes ao concelho, dos quais, naturalmente, parte substancial se terá reflectido na cidade.

Até ao momento em que a cidade extravasou o seu próprio limite, imposto pela cerca medieval e baluartes e, posteriormente, pela estrada de circunvalação, podemos afirmar que Évora, a partir da cidade romana muralhada, cresceu por preenchimento de áreas livres entre os arrabaldes que se foram instalando no território entre-cercas, densificando o tecido urbano entretanto resultante daquele preenchimento, introduzindo-lhe signos, de uma forma erudita/pensada/propositada ou de um modo ingénuo, espontâneo, mas que, pela sua "força" enquanto referentes urbanos, relacionavam as diversas áreas da cidade fazendo-as, gradualmente, participar do todo.

5. ELEMENTOS ESTRUTURANTES DE UM CRESCIMENTO LENTO E TARDIO

Évora chega aos finais do século XIX com o mesmo limite que a cerca fernandina lhe estabeleceu no século XIV. Aliás, refira-se que, nem neste início do século XXI, a totalidade da área definida naquele século está preenchida, obrigando, desde logo, a questionarmos as razões que conduziram a cidade a tal situação.

Obviamente que uma das razões será, sem dúvida, o conjunto de proprietários e os regimes políticos que o foram suportando, isto é, da globalidade da área urbana, estavam nas mãos de ordens religiosas – S. Francisco, S. Domingos (1286), S. Bento de Cástris, Sé de Évora, Ordens Militares do Templo (posteriormente de Cristo) e de Évora (posteriormente de Aviz) -, Igrejas, Albergarias e, por fim, o próprio concelho (BEIRANTE, 1995: 59-111), mas isto, por si só, não pode servir como explicação única, devendo ser procurada outra ordem de motivos que poderá complementar aquela explicação.

E esses encontrar-se-ão primeiro na área imensa que o "perímetro urbano" do século XIV propôs pois, se compararmos a área da Cerca Velha (10 ha) com a área da Cerca Nova (cerca de 90,3 ha, incluída a área da Cerca velha), a área de expansão da cidade multiplicou-se por nove, sem que, naquela altura, se pudesse prever com exactidão quando é que seria preenchida na totalidade, sendo assim natural que a própria área do "perímetro urbano" englobasse ferragiais, terras de regadio e até terras de semeadura de cereais, tal era a sua extensão, pois *"Nesta zona de recente construção, não estavam ausentes os ferragiais, os campos e os currais, mas os arruamentos já estavam traçados em meados de Trezentos"* (BEIRANTE, 1995, p. 70).

5.1 As portas da cerca nova

Sendo uma cidade com uma área urbana que excedia em muito as necessidades de crescimento que a demografia e a economia poderiam suportar, é natural que os elementos estruturantes daquele crescimento devam ser procurados dentro do contexto urbano definido pela "cerca nova" ao invés de poderem ser encontrados fora dela pois, como se referiu, a cidade só cresceu para fora desta cerca no início do século XX.

As portas da cerca velha foram estabelecidas em função de caminho pré-existentes e, se bem que alguns tenham tido correcções posteriores, em geral mantiveram-se tal como eram anteriormente à construção da cerca (cf. LIMA, 1996). Estes caminhos, a maioria dos quais "construídos" sobre as vias romanas referidas, se não tivesse havido a construção da cerca medieval, poderiam ter sido, de forma não harmónica, os elementos estruturantes dos posteriores crescimentos da cidade. Porém, com a construção daquela cerca, estas vias, embora mantendo a sua função territorial, foram absorvidas pela "urbanidade" que a sua interiorização implicou, não deixando no entanto de, em certos casos, continuarem a servir de suporte ao crescimento endógeno, de que serão exemplo o arrabalde dos Cogulos, estruturado segundo um eixo coincidente com a via para Scalabis, ou o arrabalde da Palmeira, estruturado também de forma axial na via para Olissipo.

Os restantes crescimentos acabaram eles próprios por determinar a localização das portas e não o contrário, se bem que aquelas abrissem para terreiros interiores, por definição planos e, portanto, locais de concentração de águas[25] – pluviais ou não – às quais havia que dar vazão para o exterior da cerca. Ou seja, as portas da cerca nova de Évora abrem-se na intersecção dos talvegues, naturais ou artificialmente criados pelo homem, com o perímetro da muralha, com excepção da porta da Lagoa (origem da actual rua Cândido dos Reis, cujo antigo topónimo era rua da Lagoa) que, não sendo um talvegue, tinha um "lastro histórico" de relação com o território (via romana para Sellium, caminho para o mosteiro de S. Bento de Cástris) que lhe impôs a localização.

5.2 As igrejas, capelas, ermidas e cruzeiros

De entre os vários limites que vão conformando e orientando o crescimento da cidade, alguns dos que, embora de uma forma aparentemente sem significado no contexto da cidade física, aparecem como limite mental, pela carga simbólica que representam e transmitem, são as capelas, igrejas, ermidas e cruzeiros que ladeiam os caminhos que partem da cidade ou aí chegam.

Verdadeira "guarda avançada" da civilização, em oposição ao caos, é nestes edifícios religiosos que se encomenda a alma quando se tem que abandonar o conforto da cidade, da

segurança e da ordem, para viajar pelo desconhecido, por estradas pejadas de salteadores,[26] de onde não há certezas de voltar vivo, pelo que a religião adquire, sob a forma de um templo, o valor de um "seguro de viagem".[27]

Embora todos eles se tenham implantado junto a caminhos pré-existentes, até para justificarem a sua função, alguns alcandoraram-se a elementos estruturantes, enquanto outros nunca congregaram em seu redor espaços urbanos significantes, fosse pela sua posição demasiado excêntrica, relativamente ao crescimento lógico da cidade, fosse por terem ido perdendo significado em contextos políticos, económicos e psicológicos posteriores.

Dos que se evidenciam no início do crescimento da cidade para fora da cerca romano-goda está a ermida de Sto. Antoninho (actual S. Antão), no topo norte do rossio de Alconchel (actual praça do Giraldo). A localização desta ermida tinha a vantagem, ao mesmo tempo que estabelecia o limite mental do perímetro da cidade que ensaiava os primeiros passos para fora das muralhas, de servir dois caminhos que se dirigiam/saíam da cidade: o caminho de Aviz e de Santarém, ambos coincidentes no seu início/fim. No extremo oposto deste rossio, outra ermida, demolida para dar lugar ao palácio dos Estaus (actualmente um banco, uma colectividade e um posto de turismo municipal), apaziguava as almas dos que chegavam de Alcácer do Sal.

Mais longe, correspondendo ao alargamento físico da cidade e substituindo o papel que a ermida de S. Bento teve, existiu a ermida de Vera Cruz no local onde hoje se ergue o convento do Calvário, junto à porta da Lagoa (CARVALHO, 2004: 196), a qual, se não foi o elemento estruturante do arrabalde dos Cogulos (esse papel teve-o a estrada de Scalabis), foi o elemento aglutinador do referido arrabalde. Ainda no troço norte da cidade, posteriormente deixada fora do perímetro definido pela cerca nova, a ermida de S. Bartolomeu, no local da igreja e baluarte do mesmo nome, confortava quem se dirigia, ou vinha, de Aviz (CARVALHO, 2004: 295).

No lado oposto da cidade, o papel desempenhado pelas ermidas foi a cristianizada Mesquita, que se crê ter existido na extremidade da rua do mesmo nome (actual rua D. Augusto Eduardo Nunes). A oeste conhecia-se uma ermida de N.ª Sra. da Glória que deu o nome ao bairro surgido no século XX.

De entre vários cruzeiros que, assinalando os cruzamentos de caminhos e com isso levavam a "ordem" ao "caos", no seu papel de elemento significante, estruturante do "vazio" exterior à cidade, e no seu papel sinalizador (passe a redundância), e que serviam também o propósito de acompanhar o homem medieval nas suas "aventuras" no desconhecido, assinalem-se o ainda existente cruzeiro junto ao mosteiro de S. Bento de Cástris e o que deu o nome ao lugar da Cruz da Picada, na actual estrada de Lisboa.

Consumado o alargamento do perímetro urbano da cidade com a nova cerca, há agora que garantir a protecção divina já depois de ultrapassado aquele amuralhamento. Assim, se a ermida de S. Braz, a sul da cidade, localizada no rossio do mesmo nome, adquiriu esse carácter de elemento estruturante do crescimento da cidade, através do ordenamento do próprio espaço do rossio, aproveitando a topografia do local, plano, convidativo à prática da horticultura mas, também, ao estabelecimento de edificações, pela facilidade que a planura consente, a ermida de S. Sebastião, a poente, embora tivesse as características necessárias para poder ser um elemento estruturante daquele crescimento – à ilharga da estrada de Lisboa, "lugar central" hierarquicamente superior a Évora, principal mercado fornecedor de bens e serviços e principal receptor dos bens produzidos na região e à ilharga da fonte Chafariz das Bravas, local de paragem obrigatória para as pessoas e animais -, nem a sua condição topográfica, bem elevada relativamente à estrada, induziu o estabelecimento permanente de vendas (embora elas estivessem presentes anualmente, por ocasião das festas) que fossem o embrião de um futuro arrabalde ou crescimento na sua direcção, a partir da nova porta de Lisboa: a porta de Alconchel, da cerca nova.

Não poderemos, contudo, esquecer que ao crescimento das cidades outros limites se impõem. Invisíveis ou imperceptíveis, eles condicionam o assentamento humano daqueles que optam pela condição urbana, em detrimento da condição rural. São as redes de infra-estruturas que, estendendo-se, ou não, pelo território, permitem o assentamento humano e o garantem ou, melhor, garantem a condição urbana, uma vez que, a partir de finais do século XIX, em geral, *"Sobrepasar los limites metropolitanos significava estar fuera de las líneas del tranvía, del sistema de suministro de agua y del alcantarillado"* (MITCHELL, 2001: 28).

Serão, assim, estas a determinarem os futuros crescimentos da cidade e destas, dada a condição periférica de Évora, com o seu corolário de não existência de infra-estruturas de água, esgotos, electricidade até bem dentro do século XX, serão as vias de comunicação os verdadeiros elementos estruturantes da expansão urbana como veremos.

5.3 O caminho-de-ferro

Como já foi por diversas vezes referido ao longo do texto precedente, o estabelecimento da cerca medieval, constituindo um verdadeiro perímetro urbano "avant-la-lettre", foi impeditivo de um crescimento fora dela. A área encerrada foi até bastante tarde suficiente para albergar o aumento demográfico de que a cidade (as cidades) foi alvo. Assim, todos os crescimentos foram sendo feitos de forma "endógena".

Mais tarde, dada a imensa área "urbanizada" pela cerca medieval, as fortificações seiscentistas não vieram constituir novo perímetro, antes introduziram rectificações e acrescentos àquela cerca, não tendo a cidade necessidade de se expandir para fora dela. E esta ausência de necessidade de expansão terá sido um dos motivos que conduziu, posteriormente ao período em que as fortificações tiveram justificação militar, à ocupação destas não por edificações mas, antes, por jardins ou, mesmo, à sua não ocupação até à presente data.

Muito embora, como se referirá adiante, o caminho-de-ferro não tenha tido a importância que teve noutras cidades portuguesas na indução de um crescimento da cidade na sua direcção, e pese embora, também, as ainda enormes áreas por construir dentro da cerca medieval, não podemos olvidar o incipiente crescimento da cidade na sua direcção, constituindo-se o caminho-de-ferro num elemento estruturante do crescimento urbano não aproveitado no momento da sua aparição e, afirmemo-lo, ainda pouco explorado até hoje.

Ressalve-se, contudo, como se referirá adiante, o papel que a infraestrutura ferroviária teve (e ainda hoje tem, em parte) no estabelecimento de um limite para a expansão da cidade.

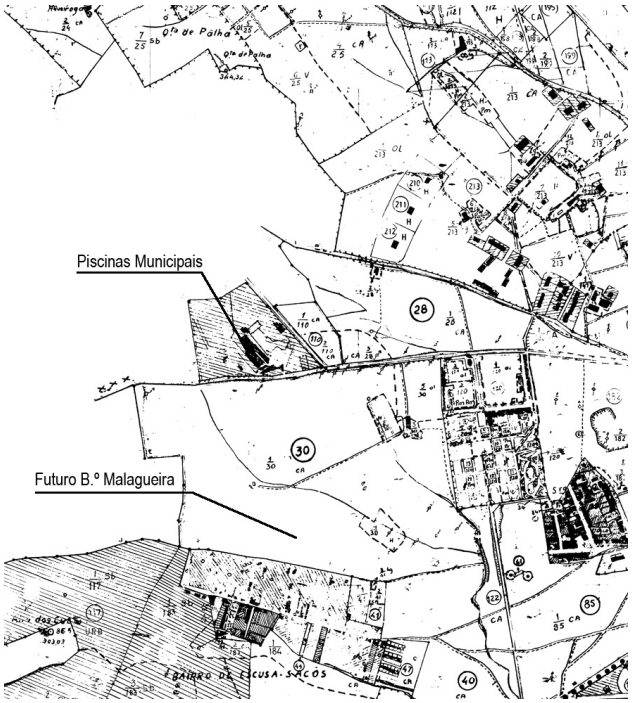
5.4 A fábrica dos Leões

Tratando-se de uma indústria que veio acrescentar mais-valia à posição central que Évora já detinha no plano regional, seria de esperar, à semelhança de casos semelhantes noutras cidades, que a cidade se fosse expandindo na sua direcção. Porém, mais uma vez devido à enorme capacidade da cidade absorver crescimentos endogenamente, esta importante indústria não conseguiu ser polarizadora do crescimento urbano na sua direcção, quedando-se este pela construção de um conjunto de casas , aquém da linha férrea, e um pequeníssimo bairro já no campo.

5.5 As piscinas municipais

Inaugurado em 1964, o complexo das piscinas municipais, pela sua condição de equipamento urbano para usufruto de uma população para quem o contacto com a água – o oceano – distava 100 quilómetros, foi recebido como uma mais-valia para a cidade. A sua implantação, mesmo que não decorrente de um processo de planeamento urbano (cf. Plano Nikita De Gröer), poderia ter-se traduzido no pressuposto do crescimento oeste da cidade, com forte ou mesmo exclusiva aposta no sector habitacional, o que justificaria a localização do equipamento em questão. Porém, e embora consideradas como elemento importante no plano referido, interrompida a elaboração do plano, e posteriormente abortada, as piscinas de Évora, mesmo que a arquitectura do complexo se mostrasse, como ainda hoje se mostra, suficientemente apelativa para que pudesse instituir-se em elemento estruturante do crescimento da cidade e pudesse ter atraído este, mantiveram-se até à data, mesmo com a execução do Plano da Malagueira, isoladas, qual templo inacessível construído no meio do nada.

O complexo das piscinas ainda hoje isolado na ruralidade exterior à cidade (foto do autor).



Estrutura da propriedade. Secção K do cadastro de Évora (carta digital cedida pela CME e tratada pelo autor).

A este isolamento não é estranha a estrutura fundiária da área, constituída por quintas, onde à função de lazer estava associada a função de produção, de cujo testemunho nos dá conta a estrada de acesso ao Alto de S. Bento, ladeada de altos muros que protegem as quintas e limitam o espaço público, de que é exemplo a Quinta da Malagueira, hoje sede da Direcção Regional de Agricultura.

Mesmo que algumas das quintas adjacentes àquela estrada, principalmente as situadas em níveis mais elevados, pelo acidentado da topografia, pudessem ser de pouco rendimento, aquelas situadas entre a cidade e o complexo das piscinas, por serem mais planas, seriam mais produtivas e, por isso, maior a inércia dos proprietários em as verem mudar de uso, uma vez que a velocidade das transformações e expansão urbana de Évora eram de molde a desincentivar a apetência pela transformação do uso do solo,[28] salvo em situações de clandestinidade e estas cingidas à pequena propriedade, como adiante veremos.[29]

6. PARA LÁ DA CIDADE HERDADA

Mesmo quando a cidade é "fundada", correspondendo às vontades conjugadas dos homens, à disponibilidade de local para o fazer e de uma "ideia de cidade", isto é, uma ideia do que é a cidade que fundam e do que será a cidade posterior, a simples intenção de a fundar, que precede o acto fundacional, é uma ideia atraente, quer para os "pais-fundadores", quer para aqueles que, sendo seus contemporâneos, não estão presentes na congregação de vontades. A cidade é sempre uma utopia concretizável e fruível.

É, assim, um espaço cuja atractividade esteve sempre presente ao longo da sua história e que fez a sua glória. À cidade afluíram desde sempre todos os que queriam "ser livres", todos os que optaram pela confrontação das ideias, que transportavam ideias de mudança, de avanço, para a sociedade e as queriam pôr à prova da sua discussão e desenvolvimento, e, também, todos os que viram na cidade a última esperança de sobrevivência depois de se extinguir o "mundo" onde viviam. A cidade é, deste modo, o repositório de múltiplas razões e, por isso mesmo, o cadinho onde se experimenta o presente e fermenta o futuro, e é o melhor espelho onde se reflecte a sociedade que a produz e alimenta.

Não é de estranhar assim que a fisionomia de uma cidade seja o resultado das transformações sociais que entretanto ela vai provocando, absorvendo e sendo "vítima". E se o afluxo à cidade pode ter as cambiantes enunciadas (entre tantas), ele tem, também, na origem as alterações que se vão produzindo no campo, na relação do homem com a terra e que o remetem para aquela condição de "expulso" de um "paraíso" em mutação, conforme acima se referiu.

Esta condição de "expulso" ou de "atraído" manifestou-se em Évora sempre da mesma forma, no que toca à fisionomia urbana: os "expulsos" aglutinaram-se em arrabaldes, suficientemente distantes[30] do centro para que o poder, por norma ali instalado, tivesse menor controlo sobre a ocupação e uso que faziam do solo, ou seja, a morfologia urbana e a arquitectura que dela faz parte e, ao mesmo tempo, a conforma e define, seriam menos sujeitas às regras do "fazer urbano" associadas ao exercício do poder e dele representação social.

E se os arrabaldes na "cidade herdada" deixaram de o ser por efeito da construção da

cerca medieval, os novos arrabaldes continuariam a sê-lo por longo tempo, por ausência de um limite físico, simbólico ou psicológico da própria cidade que começava a sair da letargia que um perímetro excessivamente grande, que encerrou uma área que excedia a actual noção de cidade, lhe ditou por quase cinco séculos.

Mas, por força das mutações sociológicas, económicas e políticas entretanto havidas, quer a forma lexical, quer o conceito a ela associado sofreram alterações e aquilo que outrora era um arrabalde, passou a ser lido como um subúrbio. E de outra forma não poderia ser já que, sob o ponto de vista da morfologia urbana, as diferenças entre ambos são bastantes, justificando que não sejam substantivados de forma idêntica ou igual: o arrabalde, no circunstancialismo de Évora, constituía uma unidade morfológica, independente, com espaços públicos e actividades de carácter comercial e artesanal (industrial), e consequentes relações sociais, próprios; o subúrbio é uma concentração unifuncional que, por isso, é desprovido de vida própria, mesmo que, em circunstâncias menos comuns, estejam presentes os espaços públicos e até, por vezes, alguns serviços e equipamentos.

6.1 … as "plantas" …

Em virtude das imensas áreas encerradas pela cerca medieval, englobando os arrabaldes e áreas de cultivo, foi natural a ausência da necessidade de crescimento da cidade para além dos limites que aquela cerca lhe "impôs".

Gravura de Alain Manneson Mallet (f. 1683) onde é visível o forte de Sto António, à esquerda (imagem cedida pelo Arquivo Fotográfico da Câmara Municipal de Évora).

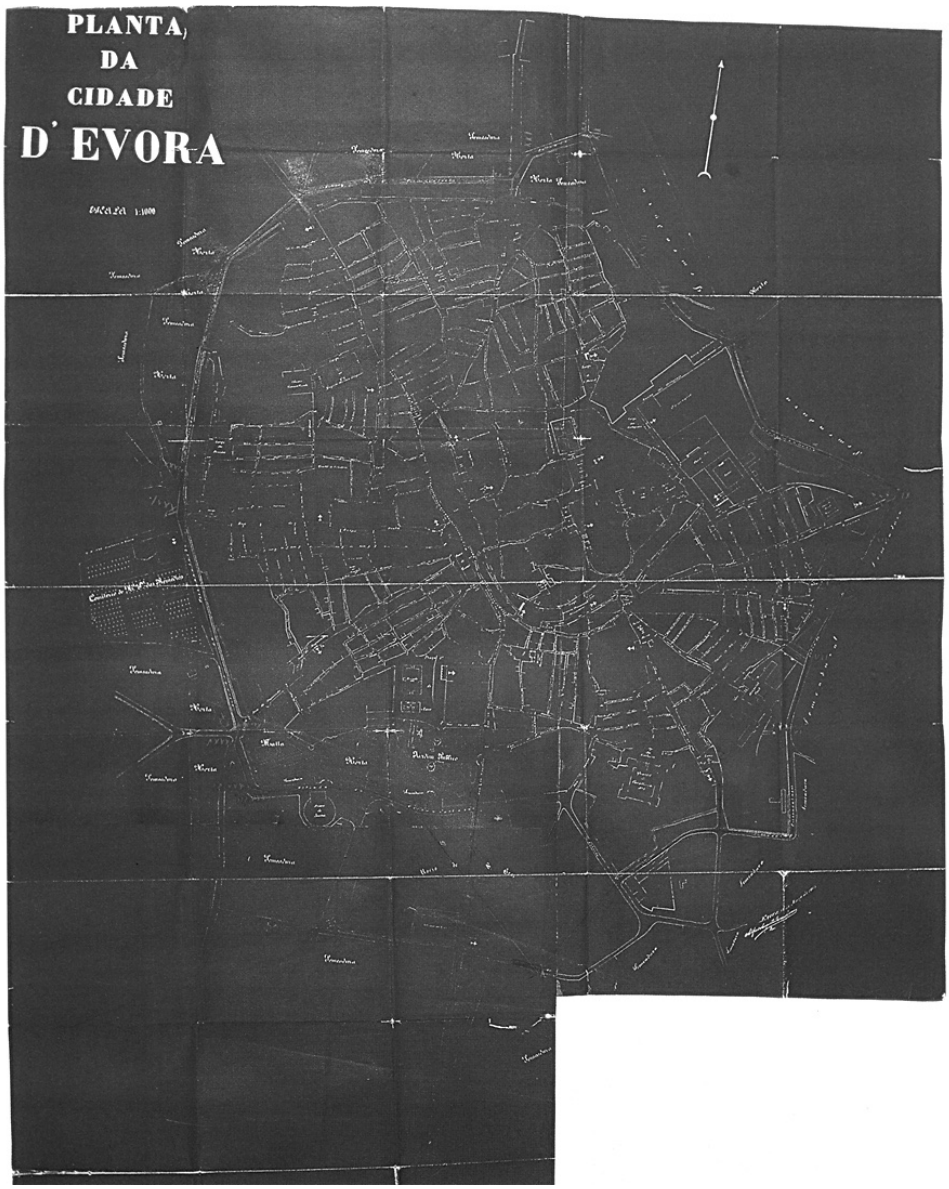
Confirmando o que se afirma, em 1593, o cónego Diogo Mendes de Vasconcelos descreve a cidade como tendo dez portas, nenhum arrabalde, com excepção do dos oleiros, e quase cem hortas perto das muralhas[31]

"Planta da cidade de Évora, levantada à vista e a passo por Manuel Joaquim de Mattos" (fonte "Riscos de um Século", s/d, CME)

Mais tarde, conforme é relatado por Bento José de Sousa Farinha, em 1785,[32] a área em redor de Évora, com um raio de cerca de 5 quilómetros, era ocupada por hortas e quintas, cuja actividade principal era a exploração agrícola e pecuária.

A gravura de Mallet, elaborada no período compreendido entre 1640[33] e 1683, data do seu falecimento, revela-nos uma cidade envolta pelo campo até ao sopé das suas fortificações, junto às quais serpenteava um caminho de ligação entre portas, caminho a partir do qual se iniciavam as diversas vias de ligação ao território. A gravura permite-nos ainda confirmar a ausência de arrabaldes.

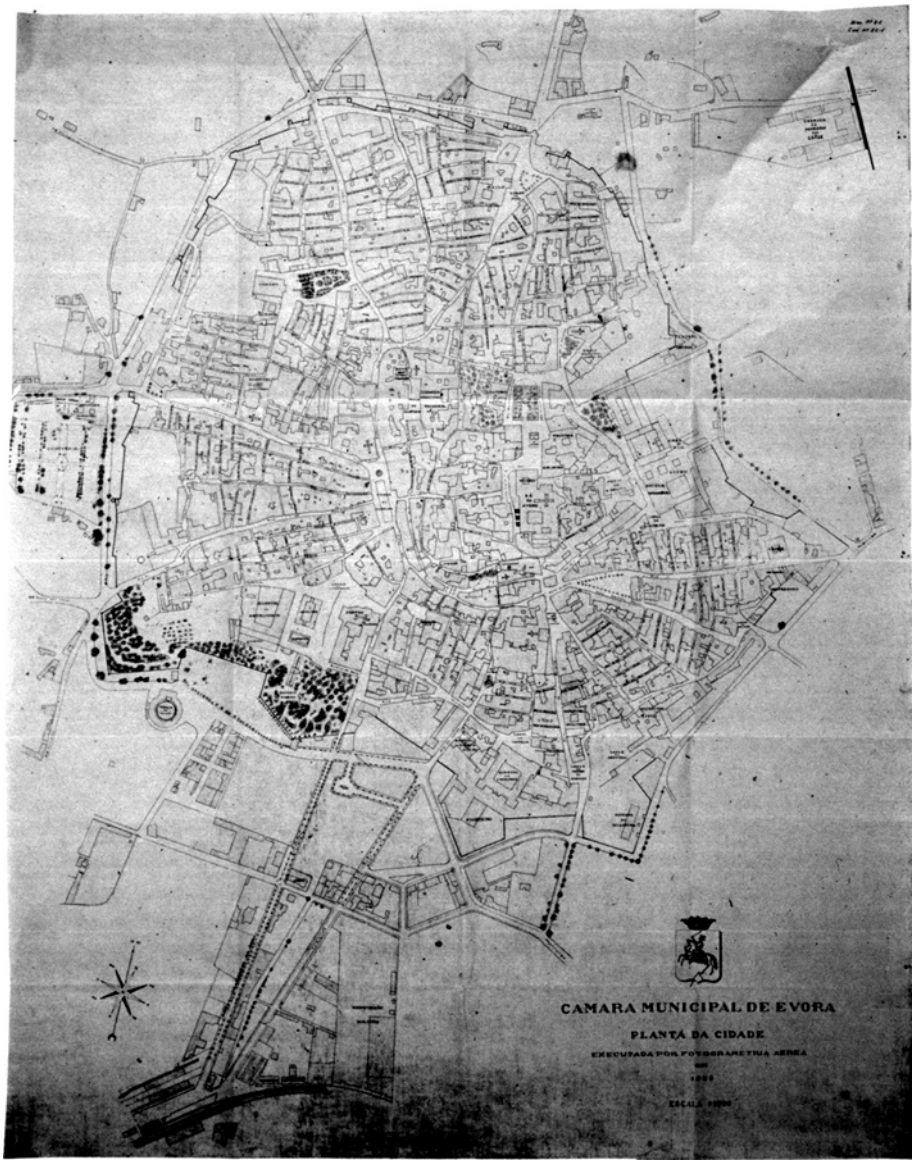
A Carta de Portugal, editada em 1875 pela Direcção Geral dos Trabalhos Geodésicos do Reino (reproduzida na página 66), faculta-nos verificar que a cidade no quarto lustro do século XIX permanecia como um único corpo, mesmo que no "hinterland" entre-muros fosse, como



O levantamento aerofogramétrico de 1913 (fonte: "Riscos de um Século, com tratamento infográfico do autor)

foi até hoje, uma aparente massa uniforme de construções que, na realidade, abarcava uma morfologia que de dispersa foi sabendo preencher os vazios que os diversos detentores do poder – fundiário, económico, político - foram cedendo, permanecendo por preencher aqueles que, estoicamente, continuavam na letargia de séculos ou que, a custo, foram cedendo aos "ímpetos urbanizadores e regeneradores" que os ventos revolucionários enfunaram e a legislação de 1834[34] permitiu.

Na carta a que aludimos é patente uma cidade fechada sobre si própria, que assim se mantém em 1882, data da "Planta" de Manuel Joaquim de Mattos, na qual, salvo nas áreas da actual rua de Machede e da rua do Muro, são evidentes os terrenos não preenchidos com



O levantamento aerofogramétrico de 1928 (imagem cedida pelo Arquivo Fotográfico da Câmara Municipal de Évora)

construções e que correspondem às cercas conventuais e, dentro destas, aos terrenos mais dotados para a produção hortícola: a planura irrigada.

Em 1913 é efectuado outro levantamento,[35] o qual é, porém, mais preciso uma vez que o anterior foi feito *"... à vista e a passo"* como informava o seu título. Mas este novo levantamento, no que concerne à questão da morfologia, do desenho e do crescimento urbano, vem confirmar o anterior, verificando-se a manutenção da tipologia de ocupação dos espaços intra-muros, e, embora de difícil leitura dada a sua péssima qualidade, vem ainda esclarecer alguns aspectos que os anteriores registos não tinham feito, nomeadamente constata-se que em toda a área extra-muros, cuja nomenclatura é atribuída pelo tipo de uso que se faz do solo,

a ruralidade predomina, diferenciando-se apenas pela humidade relativa do próprio solo, fosse de forma natural, fosse por obra da força humana, e das culturas que nuns e noutros melhor se adaptam.

Predominam as hortas, e os terrenos de "semeadura" confinavam com os muros da cidade, apenas interrompidos pelo cemitério dos Remédios e pelo Rossio, embora o segundo fosse também utilizado como área de hortas e atravessado já pela "avenida" da estação dos Caminhos-de-Ferro (1863).

A poente do Rossio de S. Braz é já cartografada a Praça de Touros,[36] isto é, as touradas passam a ter espaço próprio, fechado e seguro, tendo-se "modernizado" a cidade com a sua retirada da Praça do Giraldo.

O levantamento "executado por fotografia aérea" em 1928, que não possui qualquer referência altimétrica (BARBOSA, s/d: 63), é, todavia, mais explícito que os anteriores no que diz respeito às áreas adjacentes à cidade muralhada, registando o desenvolvimento, mesmo que débil, da zona sul, em direcção à estação do Caminho-de-Ferro, e cartografando a nordeste a já existente fábrica dos Leões e, a norte, na estrada do Penedo do Ouro, um proto crescimento linear.

Esta carta revela ainda o desenho da cidade adjacente à cerca medieval, a oeste, antes da intervenção de reconstrução das muralhas de Évora, nas décadas de 40 e 50 do século XX, levada a efeito pela Direcção Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais, que lhes fixou a forma ainda hoje visível.

Naturalmente que este registo cartográfico revela já a extensão para sul, através de dois arruamentos que ligavam a estação à cidade, cujo traçado, foi fixado em projecto do eng.º Schippa e chegou ao século XXI sem alterações.

Este crescimento para sul repete a tipologia de crescimento já experimentada antes – a infra-estrutura viária que serve de suporte a posteriores desenvolvimentos urbanos – mas, neste caso, é precedida de projecto e planeada, numa clara atitude de estruturação em direcção à nova "porta da cidade": o Caminho-de-Ferro. Porém, ainda não era chegado o tempo de, com a celeridade que outras cidades o fizeram, Évora acompanhar os "novos tempos" e desenvolver-se em função deles. A cidade ficou adiada.

6.2 … os Planos…

6.2.1 O Ante-Projecto de 1937-1939 – Plano Camarário

Na sequência da acção legislativa do Governo (Decreto-Lei 24802, de 21 de Dezembro de 1934), que determinava o *"levantamento de plantas topográficas e a elaboração de planos gerais de urbanização das sedes dos seus municípios"*, a Câmara Municipal de Évora, sem dar cabal cumprimento à acção legislativa governamental, manda executar o levantamento da cidade e das áreas limítrofes, mas através dos métodos clássicos da topografia, isto é, sem recorrer à aerofotogrametria. Este levantamento topográfico serviu de base ao "Ante-Projecto do Plano de Urbanização da Cidade de Évora" (Plano de 1937-1939).

Independentemente do desfecho legal deste "Ante-Projecto" – a não aprovação –, o mesmo contem a informação que o próprio levantamento topográfico em que foi desenhado disponibilizou.

Constata-se, assim, que os ramais de caminho-de-ferro de Vila Viçosa, Mora e Reguengos de Monsaraz, com origem na estação de Évora, já existiam, o que mostra o valor económico que aquelas localidades já detinham quer para a cidade, quer para a região e, sobretudo, para Lisboa.

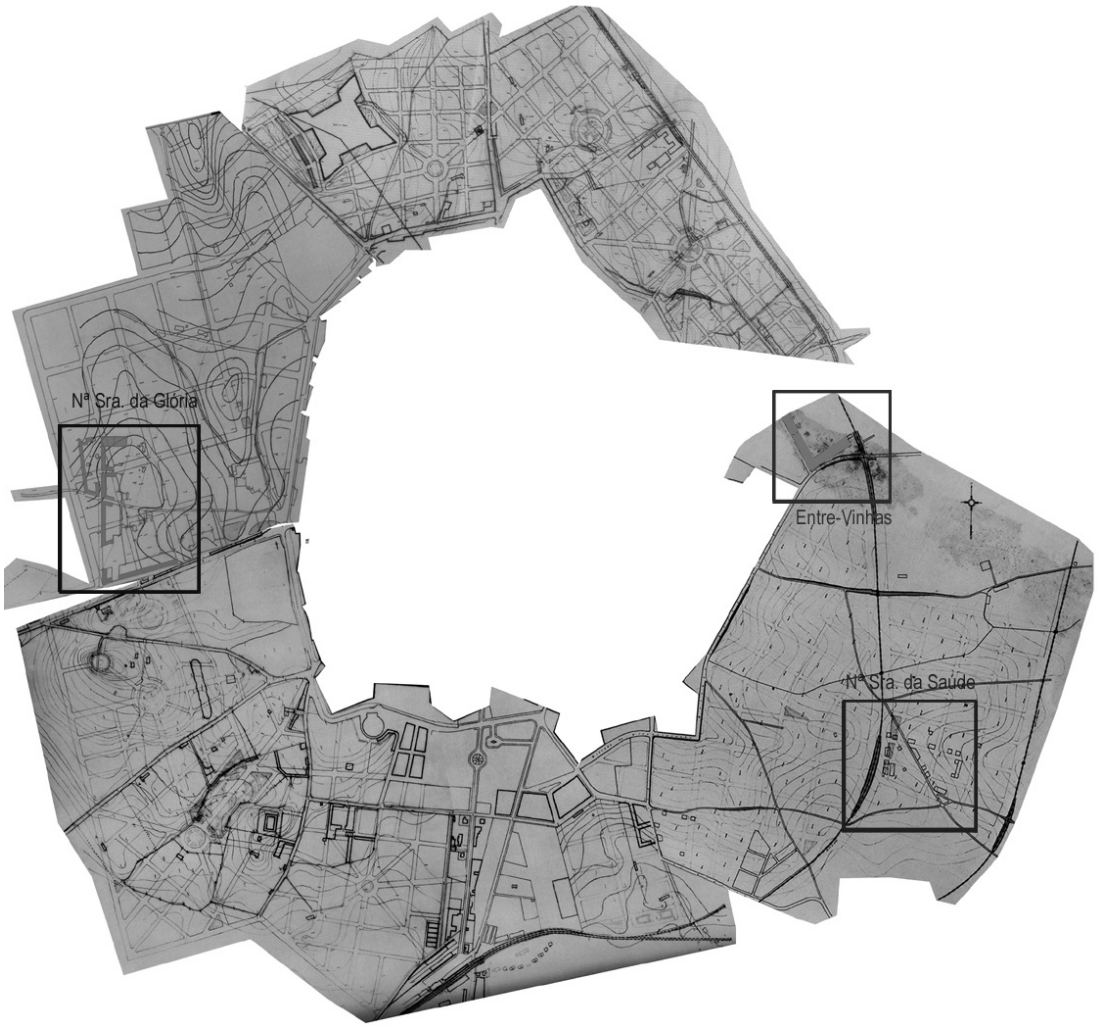
É também revelada a existência, neste Ante-Projecto/planta, dos emergentes bairros de Nossa Senhora da Saúde (cuja nomenclatura era Entre-Vinhas), a nascente da cidade, e Nossa Senhora da Glória, a ocidente, tendo este último um estatuto diferente do primeiro uma vez que se situa à ilharga, ainda que não adjacente, da estrada para Lisboa, enquanto o primeiro crescia "escondido", para lá da linha de caminho-de-ferro e ainda de uma forma incipiente, ao contrário do bairro ocidental onde, se bem que de uma forma ainda rudimentar, já é visível a estruturação que viria a desenvolver no futuro.

Sob o ponto de vista da cidade, em geral, o Ante-Projecto evidencia dois aspectos que se irão manter até ao presente, apesar de os planos posteriores os terem tentado corrigir. O primeiro é a assumpção de que a cidade tem um novo limite, já não sob a forma de um muro que a protege e separa do território. Agora, a sul, a nascente e a nordeste, uma barreira, já não vertical mas com o mesmo poder de "marca territorial", devido às suas características, é, efectivamente, um limite: as linhas de caminho-de-ferro.

É uma excepção a este limite o bairro da Nª Sra. da Saúde que, pela sua condição de bairro clandestino, se define e virá a desenvolver entre os ramais de Mora e Vila Viçosa/ Reguengos de Monsaraz.

O segundo aspecto deste Ante-Projecto é assumir-se/pretender-se como um crescimento global da cidade, em todas as direcções, à revelia e até contrariando a tipologia da propriedade existente – pequena propriedade a norte, na zona mais húmida, e grande propriedade a sul, em áreas mais secas – e das razões geomorfológicas e hidrográficas que determinaram a expansão "bucólica" para norte, no século XVI.[37]

Sob o ponto de vista do desenho urbano o Ante-Projecto, eventualmente influenciado pelas malhas ortogonais oitocentistas da Barcelona de Cerdà, é uma conjugação da



Ante-Projecto do Plano de Urbanização da Cidade de Évora, 1937-1939 (imagem cedida pelo Arquivo Fotográfico da Câmara Municipal de Évora – 4 zonas- com tratamento gráfico do autor: junção das quatro imagens cedidas e referenciação dos bairros emergentes)

ortogonalidade com a cidade fortificada no século XVII, abaluartada, mantendo, como periferia, a angulosidade das fortificações do tipo Vauban e, como estrutura interna da malha, os quarteirões quadrangulares.

Sendo um Ante-Projecto daquilo que se queria que viesse a ser o "Plano de Urbanização da Cidade de Évora", é, ao mesmo tempo, visionário e ingénuo.

Visionário porque, face aos dados estatísticos e respectivas projecções de que se dispunha na época, que o relatório de apreciação do Plano De Gröer, posterior ao Ante-Projecto a que nos referimos, veio a confirmar, nada poderia apoiar a expansão prevista, salvo se esta fosse encarada como *"… uma espantosa antevisão do que iria ser equacionado sessenta anos depois"* (BARBOSA, s/d: 96).

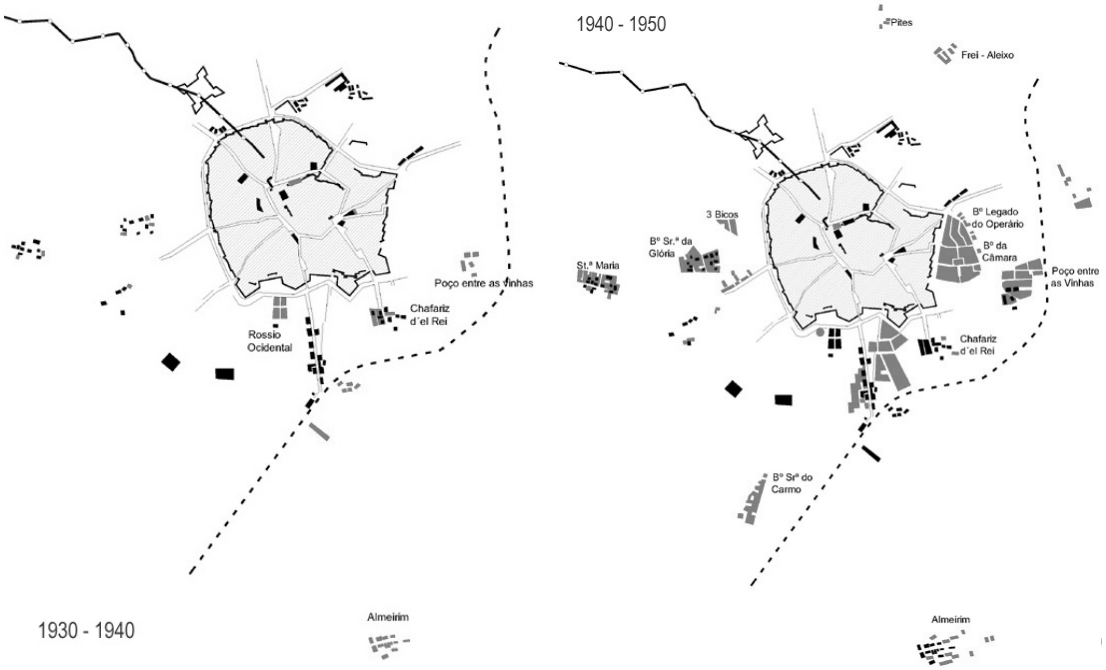
Ingénuo porque, além de se basear num "desenho de prancheta", com o rigor que a geometria euclidiana permite, fazendo *tabula rasa* da topografia que lhe serviu de suporte, pressupõe uma imagem externa (ou seria apenas uma imagem geométrica da "planta" o objectivo?) que perpetuasse a cidade "aos bicos" que, afinal, apenas era real na zona sul e no conjunto Forte de Sto. António - Baluarte de S. Bartolomeu, a norte; ingénuo, ainda, porque o uso da malha ortogonal da cidade burguesa, facilita *"… comprar, vender y mejorar la propriedad inmobiliaria"* e, por isso, *"La ciudad se convierte en un mosaico de episódios, cada uno con su particular vida útil, que rivalizan unos con los otros a través de esse médio que es la retícula"*, remetendo, com base na quadrícula o acto de projectar para *"… una especulación conceptual…"* (KOOLHASS, 2004: 18-21), se aquele acto não estiver comprometido, desde o início, com as intenções especulativas futuras dos proprietários.

Pouco afoito no desenhar a cidade, este "Ante-Projecto", ao contrário da clarividência evidenciada por Cerdà, limita-se ao desenho da quadrícula formada pelo esquema viário, remetendo provavelmente para o Regulamento Geral de Construção Urbana para a Cidade de Évora, de 1937, os aspectos mais específicos, interessantes e com capacidade de conformação e qualificação espacial da futura urbe.

A pouca coragem ou, por ventura, a pouca confiança que o "Ante-Projecto" de Plano depositava nas capacidades técnicas e artísticas dos "fazedores de projectos" e nos que

erigiriam as construções, traduziu-se, quanto a nós, na proposta de jardins, ou áreas ajardinadas (a solução mais fácil para resolver situações tensas ou menos claras do tecido urbano), sempre que as malhas, todas quadriculadas, embora com diversas direcções e orientações, se intersectavam ou intersectavam elementos pré-existentes imutáveis, resultando dessa "cozedura" um quarteirão triangular ou trapezoidal, sem dimensões ou ângulos próximos da "normalidade" ortogonal.

Na Évora do "Ante-Projecto" não havia lugar para a diversidade e apelo à imaginação que a diagonal de Cerdà intuía e proporcionou.



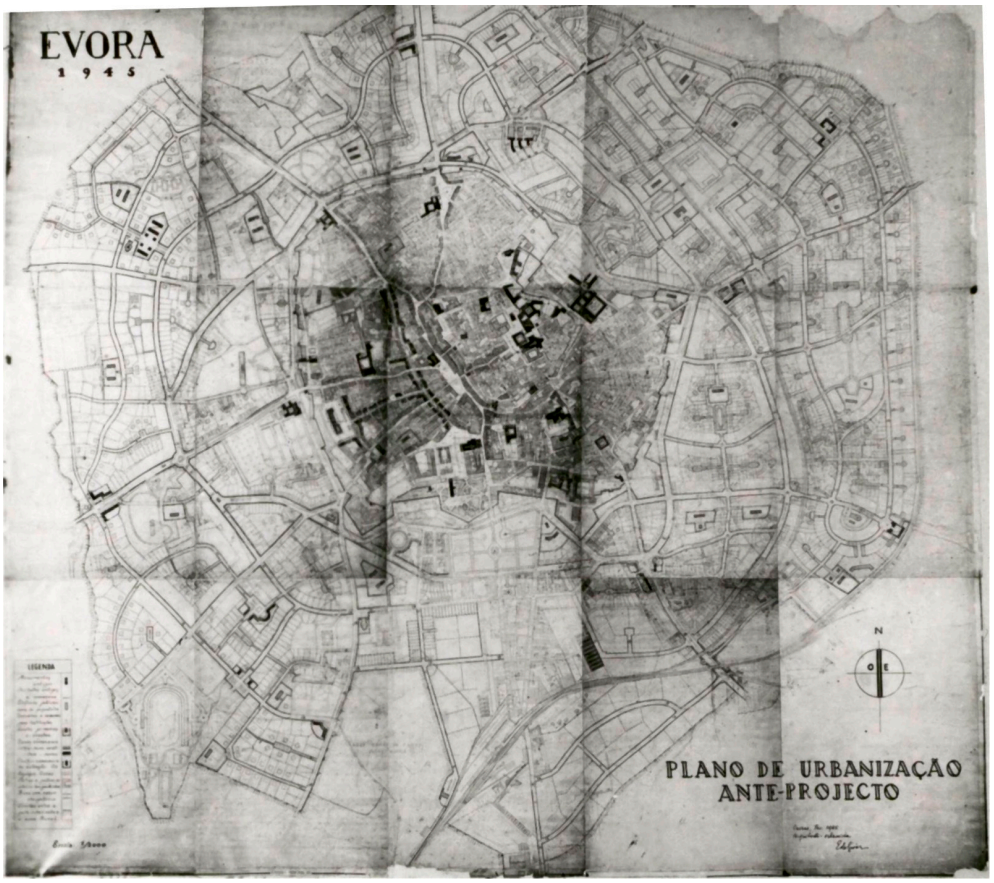
Evolução urbana de Évora, de 1930 até 1950 (fonte http://www.cm-evora.pt Documentos /Urbana/default.htm

6.2.2 O 2º Plano – Plano Étienne De Gröer

Como corolário da não aprovação governamental do "Ante-Projecto" do "Plano de Urbanização da Cidade de Évora", o próprio Ministro das Obras Públicas, Duarte Pacheco, encarregou o arquitecto-urbanista francês Etienne De Gröer, de proceder à elaboração do Plano geral de urbanização de Évora que, iniciado em 1942, é aprovado pela Câmara Municipal em 1945 e pelo Governo em 1947.

Na publicação da CME "Riscos de um Século", Pinto Barbosa afirma que o modelo urbanístico do Plano levou a efeito *"… uma ruptura com o estilo arquitectónico do Centro*

Histórico…". Contudo, a ruptura não se fez, primordialmente, naqueles termos mas, antes, no plano urbanístico pois, pela primeira vez, é encarada a cidade como um somatório de partes, cada uma delas com uma lógica própria de aparecimento, crescimento e, até, de substituição de partes da sua tessitura urbanístico-arquitectónica, visão que, até aquela data, nunca tinha sido ensaiada, uma vez que se tratou de uma visão baseada na história da cidade e apoiada no conhecimento de disciplinas que, conjuntamente com a Arquitectura e o Urbanismo, concorrem para o entendimento holístico daquilo que é a própria cidade, na concepção aristotélica do termo.



Ante-Projecto do Plano De Gröer (foto cedida pelo Arquivo Fotográfico da CME)

A ruptura que o Ante-Plano propôs não foi, *strictu sensu*, uma ruptura arquitectónica mas uma ruptura urbanística uma vez que baseia a sua concepção nos princípios da Cidade-Jardim.

Convencido da justeza e benefícios das concepções urbanísticas de Howard e de Unwin,[38] na Memória Descritiva De Gröer afirma, mesmo com a "décalage" de trinta ou quarenta anos sobre o aparecimento das teses daqueles autores, que as construções colectivas conduzem

"… à depravação gradual do indivíduo que não resiste ao espírito imoral da multidão…" (MOP, 1947: 56) ou, noutro trecho *"Nestes grandes quartéis com reduzidos alojamentos, a promiscuidade, as questões, a falta de limpeza, os maus exemplos são contagiosos e o indivíduo, gradualmente depravado, não resiste ao espírito imoral da massa"* para justificar a sua opção por um Plano em que a volumetria se quedaria pelos dois pisos, a tipologia seria unifamiliar e os logradouros (presume-se que plantados tanto com espécies ornamentais, como com espécies hortícolas e arbustivas de subsistência) participariam na imagem de *Jardim* ou *Cidade Ajardinada* complementando os espaços verdes públicos.

Porém, quer pelo distanciamento temporal, quer pelos "desenvolvimentos" que as teses sofreram às mãos de outros teóricos que nelas se apoiaram para desenvolverem variações ao "original", a proposta do Ante-Plano nem sequer aflora a hipótese de criação de "new towns" para Évora, quedando-se pelo crescimento contíguo à cidade herdada, muito embora o desenho – a "planta" – muito tivesse ficado a dever aos desenhos das cidades-jardim de Letcworth, Hampstead ou Welwyn.

Por clara opção ideológica pelas teses da Cidade-Jardim, Étienne De Gröer nem sequer considerou a possibilidade de diversificação das propostas para as várias zonas da cidade, preterindo a reflexão da adaptação de outros modelos teórico-práticos que, à sua época, já tinham sido ensaiados e experimentados suficientemente para terem sido objecto de teorizações semelhantes à de Unwin, nomeadamente a *Cité Industrielle*, de Tony Garnier, para Lyon, a Barcelona de Ildefonso Cerdà ou as *seidlungen* alemãs e austríacas.

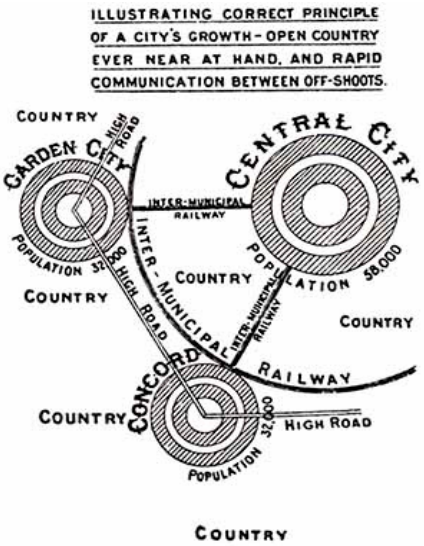
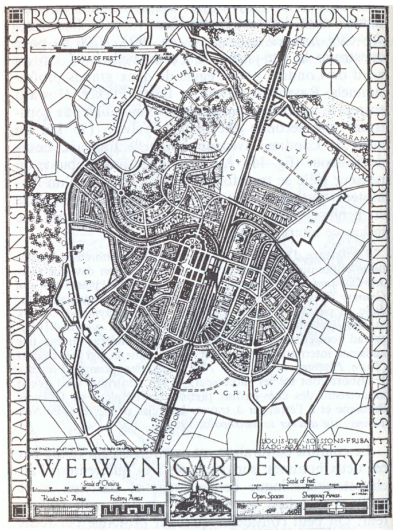


Diagrama de Howard. Constelação de cidades (imagem em http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq042/arq042_02.asp

Apesar da encomenda do Plano ter partido do Ministério das Obras Públicas, face ao "radicalismo" das propostas do Ante-Plano, o Parecer do Conselho Superior das Obras Públicas (CSOP), embora proponha a aprovação da fase, recomenda diversas reformulações das quais, por serem demonstrativas



Plano da cidade-jardim de Welwyn, Louis de Soissons em associação com E. Howard (imagem em MERLIN, 1996: 52)

de um "olhar" menos comprometido e radical, e por terem estado na base daquilo que é visível hoje em Évora do que foi realizado daquele Plano, referiremos algumas.

Ao analisar a "zonificação" proposta pelo urbanista francês, o CSOP critica o entendimento que o autor tem do próprio termo e propõe a revisão da *"… excessiva zonificação"*, socorrendo-se das teoria e prática inglesas, nomeadamente quando o Ante-Plano propõe o espartilho espacial das H1 – *"… zonas destinadas a 2500 habitantes abastados"*–, H2 – *"… zonas destinadas a 6500 habitantes da classe média"* – e H3 – *"… zonas destinadas a 16250 habitantes da classe operária"* –, correspondendo todas elas a lotes para habitações individuais (Parecer, 1947: 64), referindo o mesmo Parecer que *"… no que se refere às zonas de expansão o processo a seguir não pode limitar-se a um raciocínio aritmético…* [devendo] *… o crescimento dos aglomerados urbanos…* [ser] *orientado para a formação de novas unidades residenciais de extensão limitada, socialmente equilibradas, dotadas de tipos e categorias variadas de habitações e órgãos necessários à vida local dos seus habitantes"* (Parecer, 1947: 66).

Edifícios para diversas "classes sociais" na Zona de Urbanização n.1 (foto do autor)

Ainda no sentido de que o Ante-Plano seja revisto com a finalidade da sua eficácia, o CSOP propõe que se tenda *"… para uma densidade média mais elevada com o fim de diminuir os encargos com a efectivação do Plano de Urbanização…"* socorrendo-se aquele organismo da tutela, numa clara e assumida atitude racional, sem os constrangimentos que as posições político-ideológicas

opostas poderiam impedir, da *"… obra de José Luís Sert (1944), baseada nas propostas formuladas pelo Congresso Internacional de Arquitectura Moderna…"*, transcrevendo para o Parecer a passagem a que alude: *"Em consequência da reacção natural contra os efeitos catastróficos do congestionamento populacional nos bairros miseráveis, acentuou-se nos últimos anos uma forte tendência para condenar em todos os casos as densidades elevadas. Como resultado as fracas densidades passaram a ser consideradas como condição indispensável da boa habitação, chegando-se à conclusão de que a fórmula geral a adoptar deveria ser a de moradias individuais, isoladas ou algumas vezes geminadas com jardins privativos… Contudo, devido à sua fraca densidade e à sua proporcionalmente vasta extensão, tais zonas residenciais ou deverão pagar contribuições elevadas ou sobrecarregarão as finanças da cidade… Por causa da dispersão da população em tais zonas, os serviços de interesse comum não podem ser estabelecidos numa base de sã economia e de igual acessibilidade a todos os habitantes… Concordamos que trazer a beleza e a amplidão da natureza até aos habitantes é mais que necessário na cidade de hoje. Mas se este processo for levado aos extremos… a cidade em si deixará de existir e ter-se-á criado um produto híbrido que não é cidade nem campo".*

A Zona de Urbanização n.1 na actualidade (extracto da fotografia aérea cedida pelo Arquivo Fotográfico da CME)

O CSOP, baseado na *"…falta de segurança do autor …"* (CSOP, 1947: 47) sobre as questões demográficas e respectivas projecções, e baseado, ainda, sobre a constatação da realidade lisboeta… *"Na própria capital do país se verifica que as disposições disciplinadoras da urbanização da cidade, pela força das circunstâncias só operantes*

no interior dos seus limites administrativos, tiveram como consequência imediata o crescimento anormal e anárquico das zonas populacionais periféricas… criando graves compromissos para a urbanização da própria cidade e para o seu desenvolvimento futuro" (CSOP, 1947: 48), parecia ter uma antevisão do que, vinte e trinta anos mais tarde, se viria a passar nas periferias quer de Évora, quer das principais cidades do país.

Alterado o Plano, na sua versão definitiva, em conformidade com o Parecer do CSOP, a sua execução foi apenas parcial sendo a parte mais visível a designada "Zona de Urbanização n.º 1", cujo aspecto mais positivo é o "cosimento" entre a expansão efectuada com a cidade herdada, consubstanciada na avenida S. João de Deus, a par das alterações à morfologia urbana e tipologias arquitectónicas que, entretanto, o autor introduziu no Plano para a sua forma definitiva e que, também nesta Zona de Urbanização n.º 1, se traduziram no aparecimento de edifícios de habitação colectiva, que ladeiam a avenida referida acima, e das *"novas unidades residenciais de extensão limitada, socialmente equilibradas, dotadas de tipos e categorias variadas de habitações"*, mesmo que os equipamentos se tenham resumido à Escola Primária e ao super-mercado. Alguns outros aspectos só muito mais tarde viriam a ser ultrapassados, designadamente o limite da área urbana.

6.2.3 O 3º Plano – Plano Nikita De Gröer

O Plano de Étienne De Gröer, se bem que em plena eficácia legal, nunca foi explorado na totalidade.

Tenha sido a incapacidade da Administração Pública, a incapacidade e inércia dos promotores privados ou, mais correctamente, a ausência de dinâmica económica global que, ao investir: na criação de emprego, na qualidade do urbano e na qualidade de vida, atrairiam a população que justificaria a plenitude da realização do Plano dentro das metas/prazos previstos para o crescimento faseado da cidade, a realidade é que perante o plano que se pretendia "motor" de desenvolvimento, a cidade ficou áquem das expectativas e propostas daquele.

Perante esta ausência de estímulos e consequente ausência de dinâmica urbana, o Plano tornou-se obsoleto quando se aproximou o final da década de 50 do século XX, aconselhando

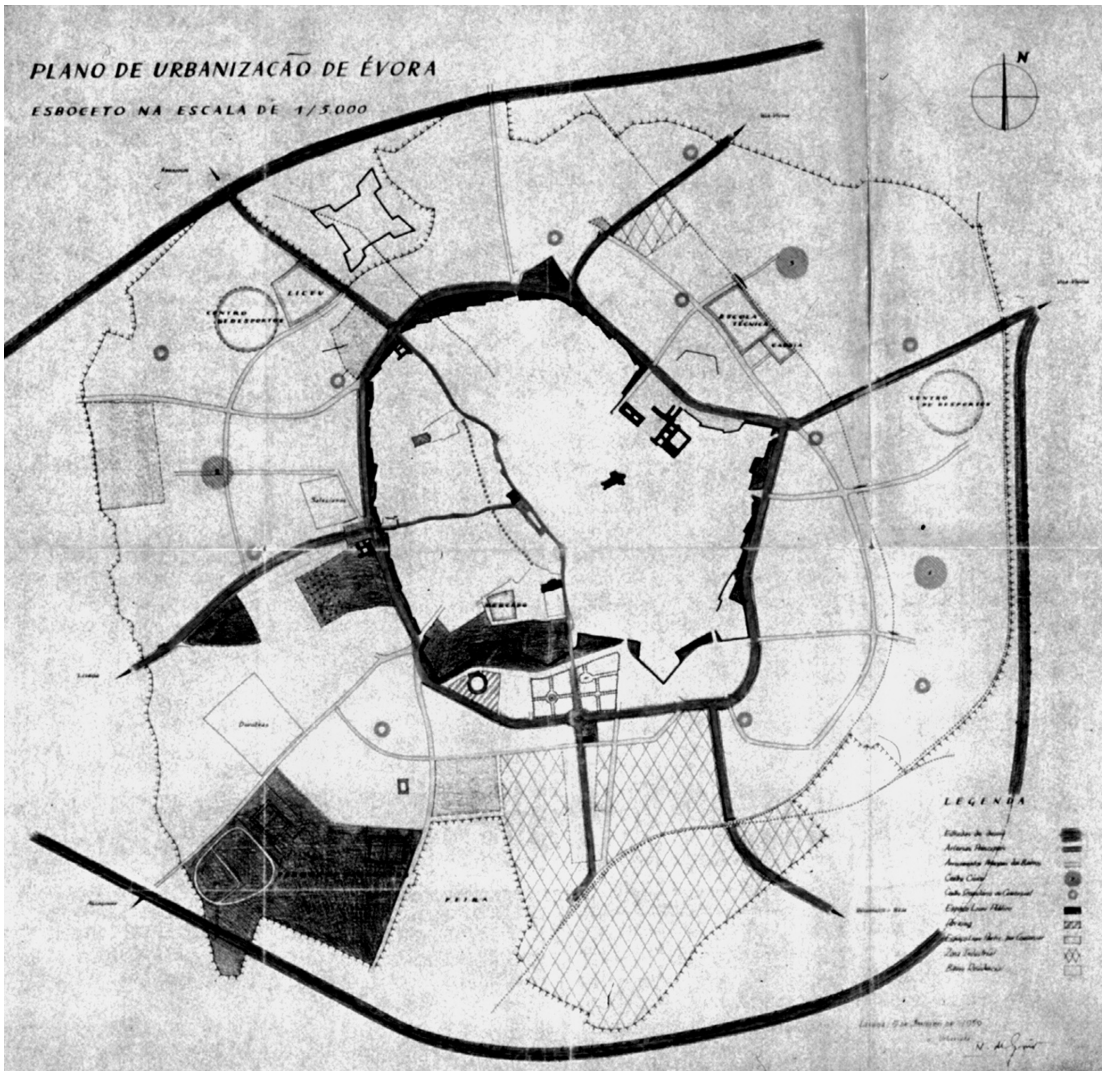
Evolução urbana de Évora até 1960 (fonte http://www.cm-evora.pt DocumentosUrbana/default.htm

a sua revisão, face à mutação dos factores que o determinaram, em que o fundamental, o que deu origem ao plano, terá sido, segundo Fernando Gonçalves, *"as obras públicas constituem a preocupação central do regime saído do 28 de Maio de 1926…* [em que] *A prática urbanística é dominada pelo desejo de comprovar a eficácia externa da administração central do Estado – uma questão que andava associada à legitimação política do regime. Este, por sua vez, não contemporizava com os interesses da propriedade fundiária… Após a vitória dos Aliados sobre as potências do eixo, o regime procurou alargar a sua base… isso implicou uma inversão completa na política urbanística… em vez de se contrapor à especulação fundiária, … passou a ser… uma plataforma de negociação dos terrenos para construção"* (GONÇALVES, 1997: 5).

Dessa revisão foi encarregue Nikita De Gröer que apresentou uma primeira versão em 1959.

N. De Gröer mantém os limites da expansão da cidade já previstos no Plano de 1945, mas adopta uma nova concepção urbana, apoiando-se num desenho geral menos rígido, sem entrar em pormenores da divisão cadastral e, também, muito mais genérico nas propostas de ocupação do solo,[39] e remetendo para estudos de pormenor, que viriam a ser executados pelo mesmo arquitecto-urbanista, o desenho das áreas intersticiais entre as grandes vias, como é o caso da designada "Zona de Urbanização n.º 2", entre as estradas de Lisboa e Arraiolos.

Tendo adoptado, formalmente, os pressupostos do Plano de 1945, a revisão deste redesenha, contudo, as grandes áreas do Plano, apoiando-se numa estrutura viária mais



Ante-Projecto do Plano Nikita De Gröer, 1959 (foto cedida pelo Arquivo Fotográfico da CME)

consentânea com o que já se começava a fazer sentir e era lícito prever para o futuro das cidades portuguesas: o uso indiscriminado do automóvel e, consequentemente, a fluidez necessária do trânsito, consubstanciado na proposta de variantes à cidade, a norte e a sul, as quais, embora de traçado diferente mas com a mesma finalidade, só viriam a ser executadas no final do século XX.

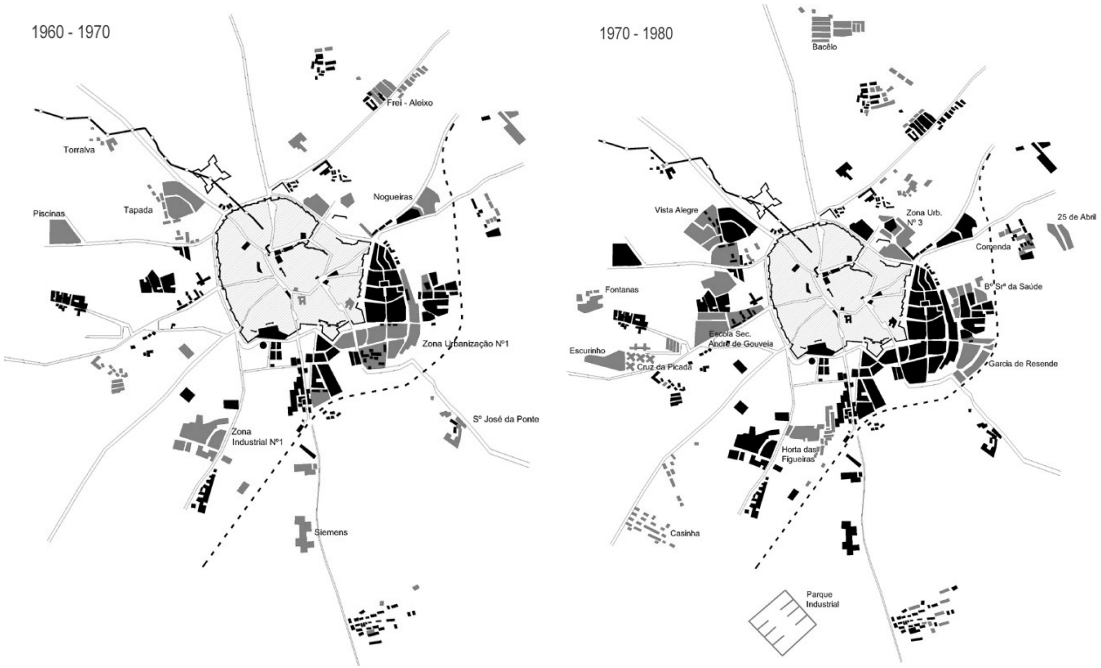
Espaços públicos na Zona de Urbanização n.º 2 (foto do autor)

Com a introdução das variantes, embora o perímetro urbano do Plano de 1945 se mantivesse, os limites da cidade alargam-se uma vez que aquelas variantes constituem, na contemporaneidade, uma "reedição" da muralha

medieval, ao deixarem entre si – as variantes – e o perímetro urbano áreas suficientemente amplas para futuros crescimentos. Contudo, a revisão do Plano de 1945 nunca chegou a ser aprovada.

À semelhança da prática seguida por outros municípios, face à inércia dos Serviços Centrais na apreciação e/ou aprovação dos Planos que lhes eram submetidos, o município de Évora usou esta revisão de N. De Gröer, aplicando-a e alterando-a casuisticamente perante os diversos momentos do "fazer cidade", nomeadamente no tocante a equipamentos. Afinal a revisão do Plano não estava "aprovada superiormente" não havendo, assim, obrigatoriedade no seu cumprimento! É por isso que, na área abrangida pelo Plano em revisão são previstas localizações precisas para actividades industriais, desportivas, de administração, escolares, etc… e elas vão-se construindo, ora onde a revisão do Plano previa, ora ligeiramente deslocadas, ora, ainda, desaparecendo como aconteceu ao "Centro Desportivo" no "coração" da ZU n.º2.

6.2.4 O "Plano Conceição Silva"



Evolução urbana de Évora nas décadas de 1960 e 1970 (fonte http.//www.cm-evora.pt/DocumentosUrbana/default.htm)

Na ausência de uma revisão do Plano de 1945 aprovada e que respondesse às novas questões urbanas e às dinâmicas económicas e sociais que era lícito esperar que

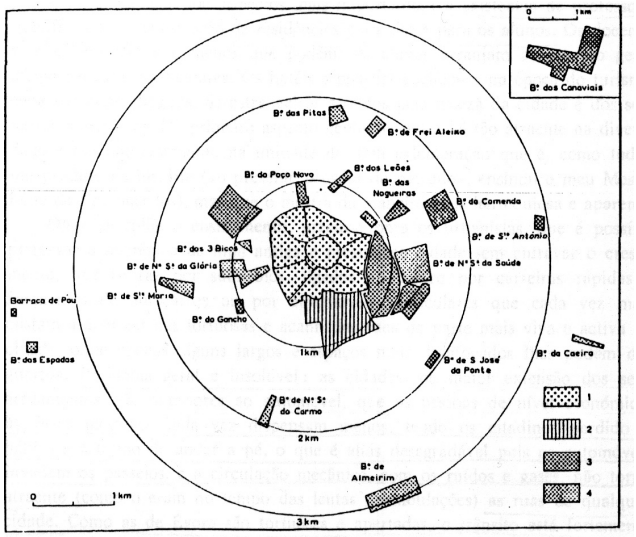


Fig. 2 — A cidade de Évora: áreas residenciais.

1 — Cidade intramuros; 2 — Sector Rossio-Estação de caminho-de-ferro (sécs. XIX -XX); 3 — Sectores recentes (1940-1970) aprovados oficialmente; 4 — Aglomerações clandestinas.

Evolução urbana de Évora segundo Jorge Gaspar (fonte: Jorge Gaspar, "A área de influência de Évora", 1972, p. 328)

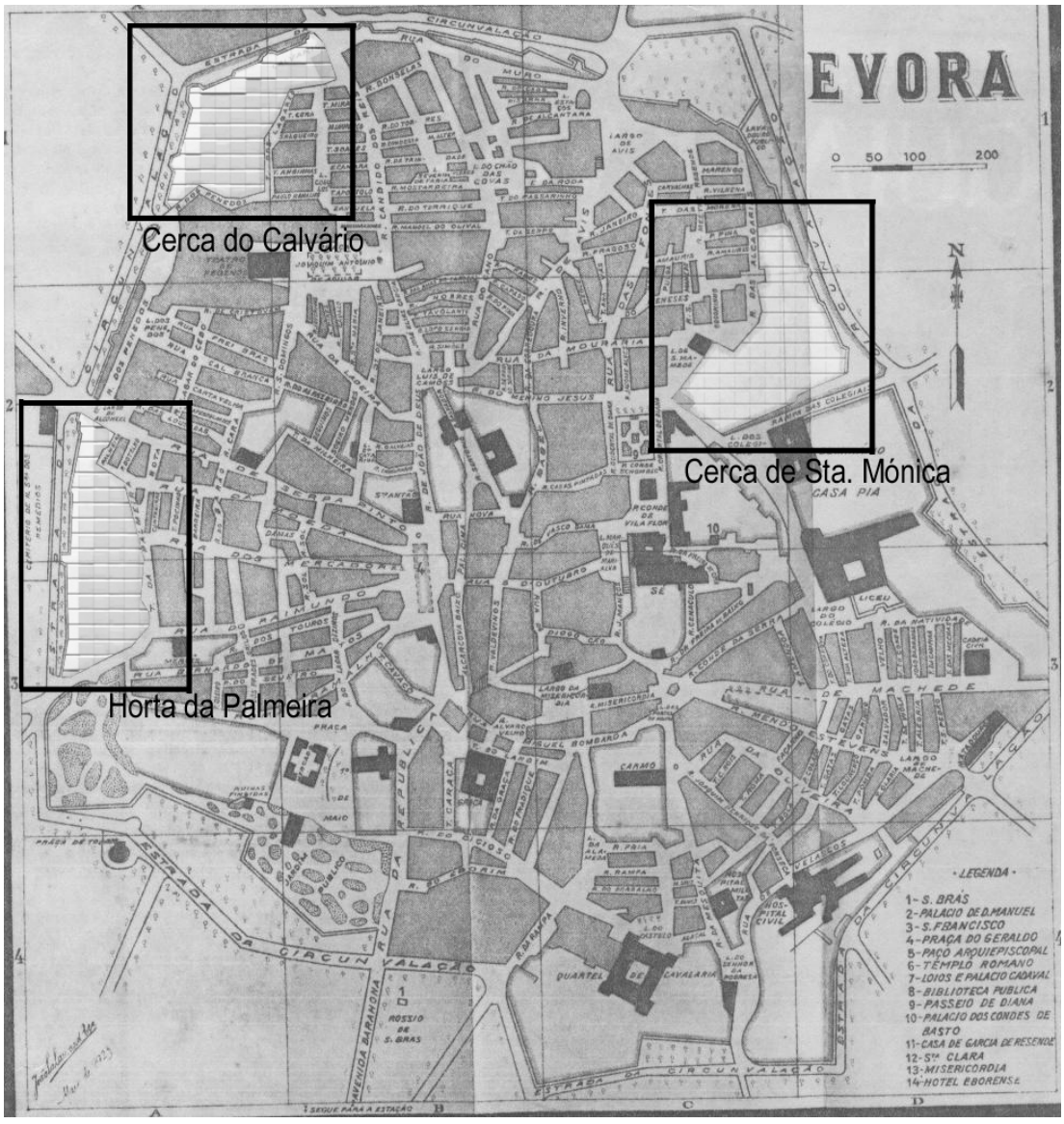
se desenvolvessem também em Évora, à semelhança do que estava a acontecer um pouco em todas as cidades do continente, com especial relevo para Lisboa, a Direcção Geral dos Serviços de Urbanização encarrega, em 1969, o "atelier" do arquitecto Francisco Conceição Silva de elaborar um novo plano para a cidade.

Sendo uma grande empresa de projectos, senão mesmo a maior no Portugal de finais dos anos 60 do século passado,[40] congregava, quer no seu seio, quer por recurso a colaborações específicas e pontuais, profissionais de diversas áreas que concorrem para o "fazer urbano e o fazer arquitectónico", estando, entre os que colaboraram na execução do Plano, os actualmente Professores Catedráticos Dr. Jorge Gaspar e Arq.to Tomás Taveira.

Naturalmente reflectindo as idiossincrasias da época, os presumíveis interesses económicos dos que importava atrair para concretizar uma cidade que acompanhasse os tempos, as expectativas dos detentores da mais-valia fundiária e tentando responder positivamente aos que pretendiam melhores condições de habitabilidade e obstar à descontrolada mudança do uso do solo que já grassava em Évora através de loteamentos clandestinos, o Plano não se limita à tradicional postura de "traçar cidade nova" pelo mimetismo da cidade existente, prolongando-a, imitando-a e não a afrontando, mas, desse modo, também não lhe permitindo "alargar horizontes", atitude que refuta porque *"Cada época tem a sua própria feição morfológica derivada da dialéctica, da inteligência e do meio onde esta actua"* (SILVA, 1960b: 8).

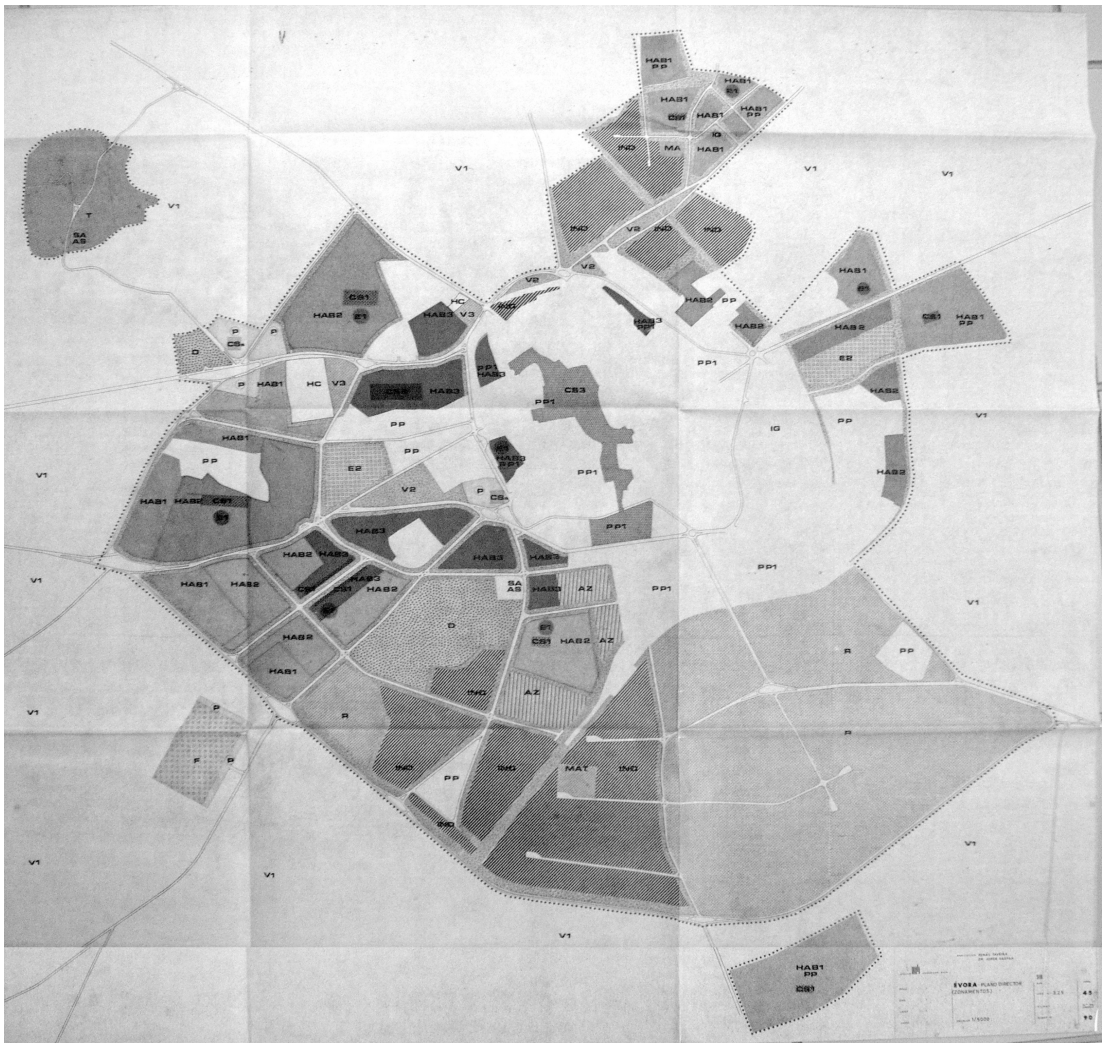
Com um enfoque ditado quer pelos profissionais envolvidos, quer por uma nova visão do urbanismo e das questões urbanas, o Plano não se limita à consideração da cidade existente

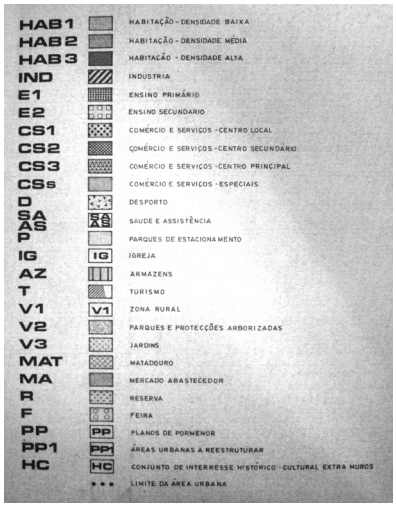
e ao traçado da sua expansão adjacente mas, antes, abrange toda a área urbana, englobando e caracterizando os bairros clandestinos, construídos em áreas rurais, que já tinham, à época, uma importância urbana considerável, nomeadamente Almeirim e Canaviais, a sul e a norte da cidade, respectivamente, bem como, a leste, Frei-Aleixo, Sta Luzia, Sto António, Degebe, Cotovelos, Caeeira e o actualmente designado 25 de Abril.



Áreas a que se refere o Plano, em 1923 (imagem cedida pelo Arquivo Fotográfico da Câmara Municipal de Évora e com sinalização das localizações pelo autor)

O Plano proposto é ousado e rompe com os cânones do planeamento urbano até aí vigentes e, adoptando uma metodologia de abordagem da cidade próxima (sem se confundir, no plano teórico, uma vez que é um momento de levar à prática as teorizações) do que o Professor Nuno Portas, numa "premonição" da situação contemporânea, defendia ao afirmar *"A nova*





Plano "Conceição Silva" (foto do autor)

*estrutura da **cidade-território** tira a sua potencialidade natural de uma elevadíssima **mobilidade** entre as áreas especializadas: o **pólo-cidade** ou o conjunto de áreas urbanizadas, valendo como sede de actividades terciárias em que tendem a diferenciar-se densas concentrações direccionais (para administração, comércio, tempo livre) e áreas-residência de carácter mais ou menos urbano; e o **pólo-território**, acolhendo as actividades produtivas que a cidade não chame a si… poderemos ter um situação inteiramente nova de liberdade de escolhas à escala da massa, entre posto de trabalho e sítio de residência, cortando com o vínculo artesanal da sua fusão ou o paternalista do bairro operário, amarrado e amarrador à fábrica; liberdade que… permitiria optar pela proximidade, que um "zonning" estrito dificultava"* (PORTAS, 2007: 82).

Esta coincidência de metodologias conduz a que o Plano apenas conserve dos anteriores Planos e Ante-Planos parte do limite leste do perímetro urbano, definido pela linha de caminho-de-ferro do ramal de Vila Viçosa e um pequeníssimo troço do ramal de Mora.

Ao invés dos anteriores planos, o Plano Conceição Silva não considera urbanizáveis as áreas adjacentes ao forte de Sto. António, a norte, designando mesmo aquela área como "zona rural", sendo assim o percursor do que em posteriores planos viria a ser designada como "área monumental", que integra aquele forte, o convento da Cartuxa e o aqueduto seiscentista, no troço mais visível deste. Como corolário lógico desta atitude de protecção do património construído, o Plano Conceição Silva não propõe nenhuma variante à cidade na zona norte, o que também o Plano posterior irá aproveitar. Porém, a sul da cidade, o Plano Conceição Silva não só retoma a proposta de N. De Gröer, enquanto princípio estruturante, como a alarga, aumentando assim a área urbanizável da cidade.

Ao fazer coincidir, em grande parte da área do Plano, o limite urbano com a via ferroviária existente e com vias rodoviárias existentes e propostas, Conceição Silva adopta a mesma atitude planeadora que norteou a construção da cerca medieval, substituindo o muro pelas vias, mas mantendo o carácter de cidade limitada, mesmo que esse limite não tivesse, agora, expressão vertical – ou estatuto de *monumento*, para utilizar o léxico *Rossiano* – e fosse, como se observa nas próprias propostas de ocupação do solo, um limite a alcançar no futuro, como o exprime a Memória Descritiva: *"… o plano terá que prever uma forte acção dinamizadora no sector industrial para que seja possível a criação de 10000 empregos no espaço de 30 anos"* (SILVA, 1960a: 6) prevendo-se, assim, que a população atingiria, no final desse período de tempo, os 70000 habitantes[41] baseada a equipa do Plano na análise demográfica da cidade, de que se reproduz o respectivo quadro:

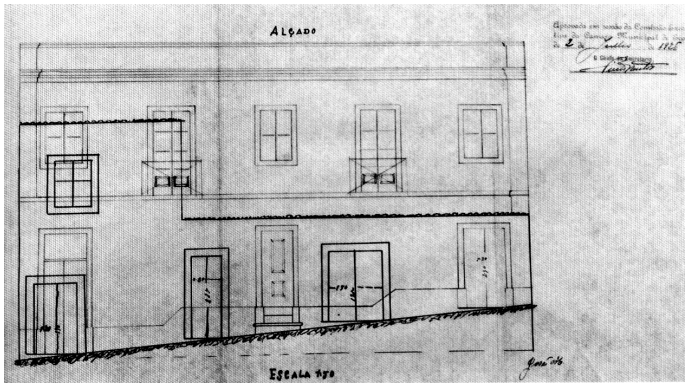
	1864	1878	1890	1900	1911	1920	1930	1940	1950	1960
Cidade	12500	13500	16000	16500	18000	16500	22000	28000	32000	36000
Resto do concelho	6500	9500	8500	9500	10500	12500	14000	16000	15500	15000
Total	19000	23000	25500	26000	29500	29000	36000	44000	47500	51000

(fonte: Plano Conceição Silva)

Na sua atitude renovadora, o Plano propõe quer a revisão, através da figura do Plano de Pormenor, de áreas da cidade extra-muros que, mercê da inoperância dos planos anteriores e da gestão casuística camarária, se mostravam sem estruturação urbana adequada, nomeadamente o rossio de S. Braz e toda a área a sul e sueste deste, quer a ocupação das grandes áreas intra-muros que ainda se encontravam sem ocupação específica ou ocupadas por horticultura: a cerca de Sta. Mónica, a cerca do convento do Calvário e a horta da Palmeira.

Para o rossio de S. Braz especificamente, o Plano é claro ao sugerir *"Aqui naturalmente surgiriam… as situações administrativas (as mais importantes), comerciais (comércio especializado), de serviços privados e ainda de habitação…"* (SILVA, 1960a: 8).[42]

Obviamente que, para que o "novo centro" o fosse realmente, seria necessário criar-lhe "espessura", massa edificada, populacional e construída na envolvente (e não só a envolvente próxima ou adjacente), de modo a criar-lhe o "background" que, de forma semelhante, originou e justificou a transferência do centro da acrópole para a praça do Giraldo, na época medieval.

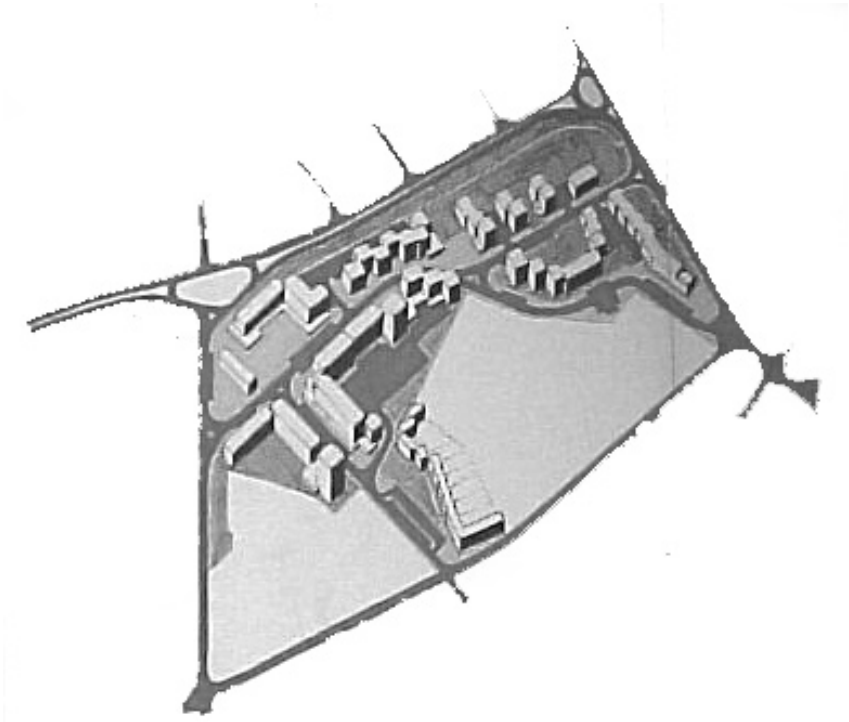


Exemplo de edifício que, usando uma "linguagem consentânea com a época (1926), substituiu uma construção mais próxima dos conceitos de "estética citadina" do RGCUCE. (fonte "Riscos de um século")

Nem o Plano Conceição Silva o previa, nem os posteriores planos o permitiram, pelo que as propostas de Siza Vieira não tinham ainda o "suporte urbano" de que careciam para serem aceites pela comunidade eborense, mesmo que, em termos teóricos, dificilmente se compreendam aquelas propostas, nada consentâneas com a história morfológica da cidade e do crescimento e desenvolvimento dos rossios que adquirem o estatuto de área central de uma cidade.

Inovadora neste Plano é, também, a previsão de uma vasta área a sul da cidade, que os planos posteriores irão remeter para o estatuto de "área rural", entre a via de acesso ao bairro de Almeirim e a estrada Beja-Reguengos, bem como de uma outra área, de menores dimensões, na continuidade do Parque Desportivo.

Para estas áreas, consideradas como reserva, a antevisão daquilo que viria a ser um paradigma dos princípios norteadores da actual filosofia e metodologia em planeamento urbano, *"…os planos de geometria variável…"* (PORTAS, 2005b: 301), não é indicada uma ocupação específica *"Para permitir uma maior maleabilidade do plano por parte das autoridades administrativas…* [uma vez que aquela ocupação] *… será definida… dependendo do ritmo e orientações de crescimento da cidade"* (SILVA, 1960a: 8), muito embora se apontassem ocupações preferenciais para aqueles sectores "reservados", caso não se registassem alterações profundas ao crescer e fluir da cidade, e elas seriam, então, ocupações de continuidade daqueles que as áreas a si adjacentes já tinham.



Proposta de Plano de Pormenor do Atelier Conceição Silva para a área da Malagueira (foto do autor)

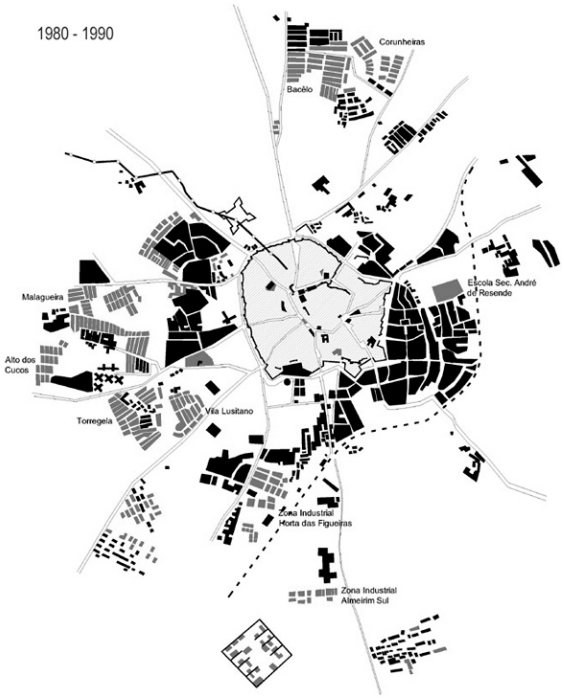
De uma forma racional, não contrariando o crescimento lógico da cidade em função das infra-estruturas pré-existentes, o Plano propõe duas zonas para implantação das indústrias, que era, afinal, um pressuposto que justificava a existência do próprio Plano.[43] Uma, a sul da cidade, com possibilidade de crescimento para as áreas de reserva, a outra, de menores dimensões, a norte da cidade, usando como âncora a pré-existente fábrica dos Leões. O elo lógico e racional que as unia era a sua localização apoiada na linha de caminho-de-ferro, ou

seja, a infra-estrutura institui-se em elemento estruturante do território e da sua organização espacial.

Assinale-se ainda, no Plano Conceição Silva, e no que se refere à Arquitectura que iria "construir" as áreas planeadas, a tentativa de modernização da imagem que diversas entidades, com o próprio aparelho estatal de administração à cabeça, tinham vindo a instituir ao longo de décadas, de Évora como "cidade-museu", epíteto que os regulamentos camarários e os regulamentos dos diferentes anteriores planos sintetizavam, não só para a área intra-muros, como também para as áreas que iam crescendo exteriormente às muralhas, traduzidas, por exemplo, na seguinte passagem do Regulamento Geral da Construção Urbana para a Cidade de Évora, de 1937 mas em pleno vigor em 1969: *"As construções, reconstruções ou ampliações a efectuar deverão obedecer às características arquitectónicas da cidade. Nas reconstruções* [isto é, nas construções novas, na sequência de demolições]*, em especial, ter-se-á em vista a reposição do aspecto exterior que tenha sido anteriormente deturpado pela aposição de platibandas ou de outros elementos arquitectónicos contrários à estética citadina"* (BARBOSA, s/d: 80) ou, numa passagem do Parecer do Conselho Superior de Obras Públicas sobre o Plano de 1945, transcrevendo o regulamento do respectivo plano, *"… só se autorizando as telhas do tipo telhas romanas que adquirem patina facilmente"* (CSOP, 1947: 33).

Pretendia-se assim, mesmo tratando-se de novas áreas de expansão da cidade e não compreendendo o valor semântico das "arquitecturas" que cada época foi construindo, a continuidade de um cenário inventado, que exaltasse os valores de épocas anteriores uma vez que *"… nem o século XIX, nem o século XX acrescentaram o que quer que fosse ao seu* [da cidade] *património*" (CSOP, 1947: 5). Ao longo de décadas, para a Arquitectura, de tão espartilhada por regulamentos abusivos, e vilipendiada, na sua concretização construtiva, a modernidade foi palavra vã.

No Plano Conceição Silva *"Contrariando ao que tem sido norma em muitas das intervenções ao nível da imagem nas cidades com uma grande sobrecarga histórica, há que dar lugar às novas intervenções… sugerindo-se a negação das formas já consumidas…* [porque] *…Cada época tem a sua própria feição morfológica… Mesmo em relação à cidade intra-muros*



Evolução urbana de Évora na década de 1980 (fonte http://www.cm-evora.ptDocumentosUrbana /default.htm)

é de admitir uma intervenção liberta da obediência de cânones que se têm revelado completamente inoperantes, anti-culturais e não consentâneos com a evolução" (SILVA, 1960b: 8).

A postura "avant-la-lettre" do Plano manifesta-se também na flexibilização dos índices propostos, subjazendo, ainda, um proto-Projecto Urbano, já que preconiza, por exemplo para os subúrbios (Canaviais e Almeirim) densidades de 100 hab/ha em moradias unifamiliares, não contradizendo assim a prática "urbanística" detectada naqueles bairros clandestinos na fase de Inquérito, mas admitindo o seu aumento até aos 150 hab/ha se a tipologia de edifícios proposta fosse a de "moradias em banda" ou "habitação colectiva" e, também, para a HAB 3 (áreas específicas) a densidade de 300 hab/ha, com a obrigatoriedade de tipologias de habitação colectiva, com um mínimo de 4 pisos.

Sem pretender onerar quer o município,[44] quer os promotores e utentes, com infra-estruturas que se tivessem que executar para cobrir extensas áreas, o Plano pretende, ao mesmo tempo, a densificação de toda a área abrangida e, em especial, das áreas a oeste e sudoeste, mais próximas da muralha medieval, e que estivessem, ou não, como era já o caso do bairro da Nª Sra. da Glória, comprometidas com construções clandestinas. Graduando as densidades propostas em função da proximidade à cidade herdada – HAB 3, HAB 2 e HAB 1 –, respectivamente, o Plano Conceição Silva adopta a atitude que regeu os crescimentos e a construção nas cidades históricas, paradigma em que Évora se insere: as cidades diminuem de densidade e cércea na razão directa do afastamento do centro, considerando, para efeitos de plano, o centro como toda a cidade muralhada.[45]

6.2.5 O Plano Director Municipal / Plano Geral de Urbanização de 1985 (Plano CIPRO)

O PGU de Évora, publicado em 1985 mas de execução entre 1978[46] e 1982, integrado no PDM concelhio,[47] se, por um lado, retoma algumas propostas do Plano Conceição Silva, integrando-as sem, contudo, se escusar a introduzir-lhe alterações decorrentes de um "olhar" diferente sobre a cidade e, principalmente, de um novo "olhar político-partidário", por outro lado, ratifica uma prática de planeamento baseada no "zonning", esquartejando a cidade em zonas habitacionais, de trabalho e de lazer, no pressuposto de que o circular estaria garantido pelos meios individuais de transporte ou aguardando o transporte colectivo, garantido pelo município, ou outra qualquer entidade pública, que efectivaria a cidade como uma "máquina oleada". Mesmo que não o tenha assumido conscientemente, este Plano, o PGU, ao estender o limite urbano da cidade de forma a integrar a quase totalidade dos bairros clandestinos, ratificou uma prática cuja origem, se as causas tivessem sido as mesmas, bem poderíamos comparar ao aparecimento dos arrabaldes medievais, transformando-se aquele limite numa "muralha" do século XX.

Perante o estabelecimento deste perímetro urbano, integrador dos bairros clandestinos, poderemos parafrasear Ângela Beirante e dizer que, após a ratificação do Plano pelo Conselho de Ministros: A cidade não apresenta clandestinos, não por não os ter, mas sim por terem sido legalizados pela autarquia.[48]

Relativamente a este aspecto da legalização dos bairros clandestinos e da questão por vezes levantada da origem social dos que "se viram obrigados a recorrer ao clandestino para resolverem as suas graves carências habitacionais", os *"Dados recolhidos em 78 pela equipa que elaborou o Plano Director – superiores aos de 75, uma vez que o processo tinha continuado e até acelerado no decorrer desse anos -, indicam que… a área comprometida pelo loteamento clandestino na coroa envolvente de Évora atinge cerca de 225 ha, o que representa mais de duas vezes a área da cidade intra-muros…"* (CARVALHO, 1990: 34). Mas, como um plano é um instrumento político e para execução da política urbanística de quem o encomenda, mesmo que as interpretações tecnocráticas ou as visões ingénuas o neguem, este não se afasta do modelo e, por isso, o presidente da CME afirmou, na reunião camarária de aprovação do Plano que este *"… integrou*

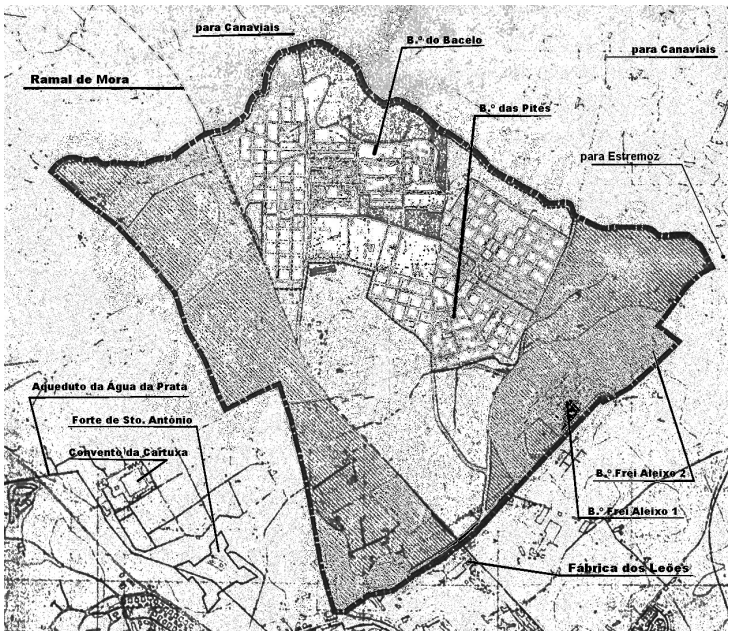
O PGU/PDM de 1985 (imagem cedida pela CME)

todas as iniciativas [do partido maioritário] *em curso…"* ou *"… o trabalho da Equipa resultou numa grande aproximação do que havia sido desejado…"*

Embora fosse objectivo central do PDM/PGU o planeamento municipal, ele contem propostas de desenho urbano e, por vezes, até de projecto urbano a que não são alheios

os planos parciais que, entretanto, a Câmara desenvolvia e as resoluções pontuais que, politicamente, interessavam à ideologia dominante no momento. O plano serviu, sobretudo, para validar uma gestão municipal casuística, fortemente marcada pela ideologia política do novo poder que, em primeira instância, visava a resolução das questões levantadas por uma enorme coroa de bairros de origem clandestina que, com o universo rural, constituía a sua base eleitoral.[49]

Estes verdadeiros novos "faubourgs", à semelhança dos seus antecessores medievais, implantam-se a alguma distância da cidade, distância essa que agora se medirá pelo que é aceitável percorrer pelos meios de transporte individuais, em terrenos cuja matriz cadastral tem origem em condições de humidade de solo que permitia a pequena propriedade, isto é, em geral, áreas de agricultura intensiva, fortemente marcadas pela horticultura, sem, no entanto, agora lhes serem exigidas condições topográficas que permitissem ou facilitassem a defesa, correspondendo à zona dos arredores da cidade onde, desde o século XVI, foram aparecendo as quintas de descanso e de veraneio mas onde esteve, também, presente desde essa época, a produção (TELLES, 1995: 9). Os cômoros, para o traçar do arruamento central do bairro e os talvegues para o escoamento das águas, já não são condição essencial para o estabelecimento de novos limites da cidade.



Plano Parcial de Urbanização da Zona Norte, Recuperação de clandestinos, Arq.to Alexandre Abreu/GRAC (fonte "Riscos de um século", foto e tratamento gráfico do autor)

Ao contrário da origem social dos seus antecessores das décadas anteriores, também eles de origem clandestina, os novos bairros já não se destinam, ou não são procurados,

pelos desfavorecidos, pelos que são rejeitados pela cidade-madrasta. São, sim, procurados por aqueles que, quer antes (poucos), quer mercê da explosão social que a revolução veio permitir, beneficiaram economicamente com a mudança dos "ventos" políticos do país. Eram *"… habitantes da cidade, sobretudo do seu centro Histórico, que se deslocavam, procurando melhores condições de habitabilidade ou satisfazendo o desejo de ter casa própria… muitas das aquisições de lotes correspondem não tanto à intenção de construir, mas à canalização de pequenas poupanças para um investimento considerado seguro e capaz de se valorizar com o tempo…"* (CARVALHO, 1990: 20).

Essa elevação do estatuto económico traduziu-se, fundamentalmente, na capacidade de aquisição de viatura própria, facto que permitiu o "sonho de construir uma vivenda", à semelhança das classes economicamente mais ricas, mesmo que, morfologicamente, sob o ponto de vista urbanístico e sob o ponto de vista arquitectónico, a semelhança estivesse apenas na imitação e na miniaturização, usando um mimetismo que não é explicável pelo menor poder de compra mas, sim, por uma menor compreensão dos factores que determinaram a existência daquilo que se pretende imitar, revelando-se, sob o ponto de vista da arquitectura, numa *"… espécie de mostruário de materiais de construção civil."* (CARVALHO, 1990: 20)[50] e, sob o ponto de vista da morfologia urbana, no aparecimento de jardins/quintais que antecedem a edificação, numa clara imitação dos grandes jardins dos logradouros anteriores das moradias das zonas "nobres".

Também pela rejeição da contiguidade das construções, estas moradias (glosando o termo empregue pela burguesia) optam, mais uma vez, pela imitação, mas as dimensões miniaturais que são obrigadas a adoptar não chegam para conferir estatuto semelhante àqueles que pretendem imitar.

Vão, porém, desta forma, destruindo as características urbanas da região, que se traduzem, fundamentalmente, e revelando as condições fundiárias, económicas e de racionalidade que as originam e as fazem instituir-se como paradigmas de "arquitectura regional", pela implantação da edificação coincidente com a extrema do lote/terreno confinante com o arruamento, apropriando-se do espaço público, transformando-o num híbrido público/

privado, seja pela lavagem "obrigatória" da área pública fronteira à habitação, seja pelo uso privado como "sala exterior" que as noites estivais propiciam.

Aquele Plano pressupunha ainda um forte controle municipal sobre o uso dos solos urbanos (e também rurais), fosse pelo controle directo daqueles através da expropriação sistemática (que apelidaríamos "estatização"), fosse pelo desincentivar a iniciativa privada.

Isso mesmo foi denunciado pelos deputados do Partido Socialista na Assembleia Municipal que aprovou o referido Plano,[51] embora J. Carvalho tente matizar a realidade quando afirma *"Havia consciência de que era impossível travar os loteamentos ilegais enquanto o Município não dispusesse de alternativas… As soluções urbanísticas encontradas para a Zona Oeste…* [a Malagueira de Siza Vieira[52]] *… não se mostravam as mais adequadas para funcionarem como alternativas… Em 1979 foi pensada e concretizada a segunda grande acção municipal, fundamental para o controlo do processo urbanístico… Os tempos políticos de 1975 já tinham passado, já não era possível conseguir de forma fácil e rápida a expropriação dos terrenos… encontrou-se uma solução… através de uma 'associação' expedita…* [entre a Câmara e os proprietários] (CARVALHO, 1995: 59).[53]

Se o Plano Conceição Silva se desenvolveu tendo por lastro "uma ideia de cidade": uma cidade à beira do colapso, para a qual havia que encontrar uma solução, uma vez que se encontrava em estreita, directa e enorme dependência do terciário, impondo-se o plano a tarefa de sobrevalorizar o sector secundário, uma vez que a cidade não podia contar com factores exógenos para continuar a sobreviver como até então – o eixo Lisboa/Madrid, por exemplo – ,[54] o Plano CIPRO caracteriza-se pela ausência daquela ideia (cf. PORTAS, 1969: 73), sem rumo, ao sabor do casuístico,[55] sem que isso significasse o diálogo e a aceitação de outras "visões" da cidade ou das suas partes constitutivas, "senhor" de um vasto número de regras (Regulamento, Descrição por Sectores, etc), cuja leitura de conjunto não aponta um caminho para a cidade mas revela, apenas, a sua face de restrições, condicionamentos e impedimentos, herdeiro e mentor do "urbanismo moderno", que servia em pleno ao poder político-partidário municipal da época.

6.2.6 A revisão do Plano em 1992

(Plano em vigor, após publicação em Diário da República de 20 de Julho de 1993)

Tratou-se de uma revisão que, por força de compromissos entretanto assumidos pelo município, obrigaram à alteração do Plano anterior em aspectos de pormenor, uma vez que a entidade fiscalizadora do cumprimento do Plano, a Comissão de Coordenação da Região Alentejo, numa estrita leitura da legislação vigente, não poderia sancionar alterações "de facto" sem que elas estivessem consagradas na figura de revisão ou rectificação.

Manteve, assim, a cidade sem objectivo próprio, sem desígnio regional e sem posição no estratificado "ranking" nacional, enquanto Badajoz se foi assumindo, conjuntamente com Elvas, como verdadeiro "interface" no hinterland ocidental da península[56]

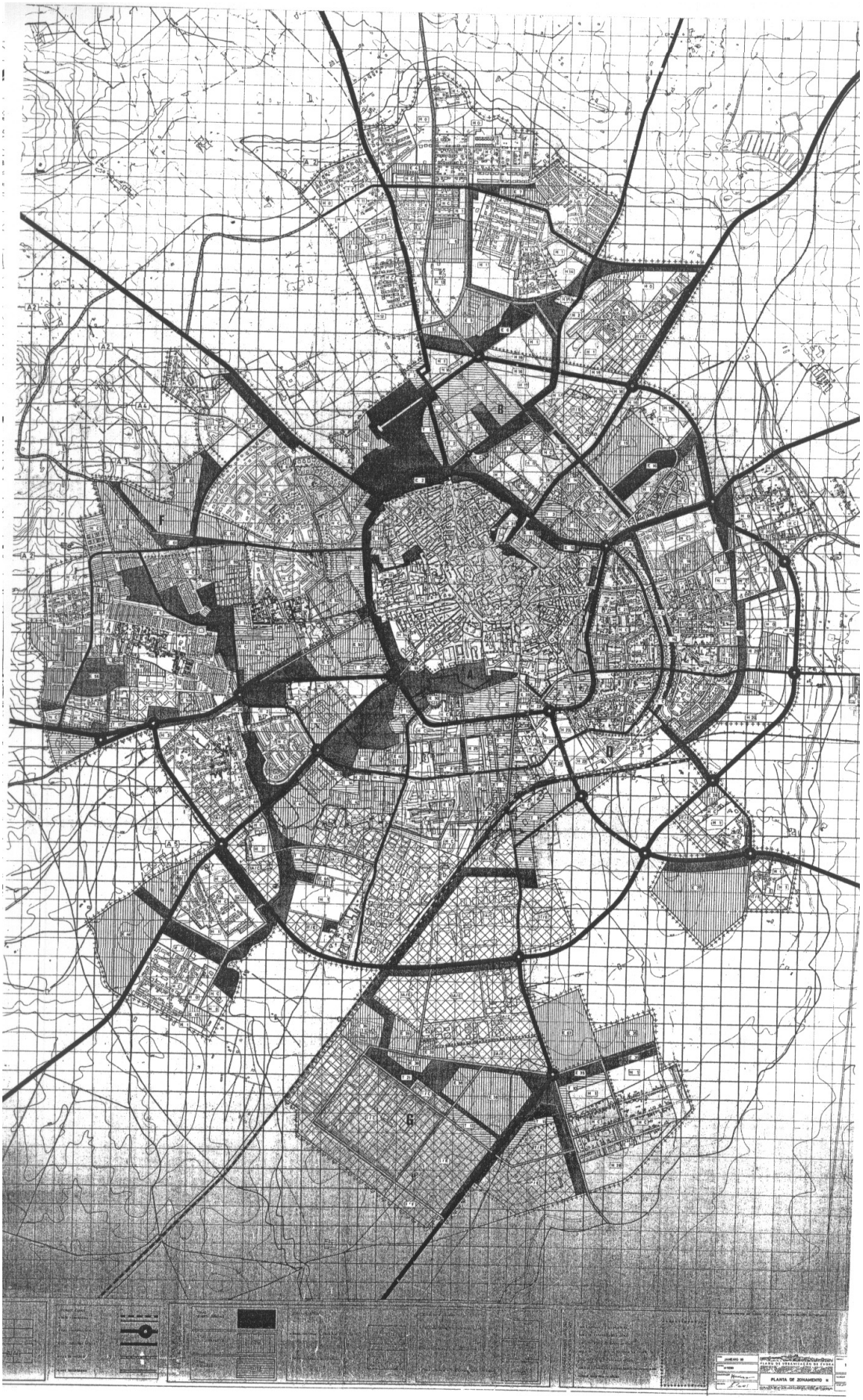
6.2.7 O Plano de 2000

(Plano em vigor, após publicação em Diário da República de 28 de Março de 2000)

A característica fundamental deste Plano é, quanto a nós, a forma extremamente elaborada de tentativa de controlo total do solo urbano e de municipalização do mesmo num processo lento, mas inexorável.

Sob o ponto de vista da forma ("shape") este Plano não divergindo, nem do Plano CIPRO, nem da revisão de 1992, apenas dá sequência a intenções entretanto surgidas e a alterações aos dois Planos – original e revisão – que foram levadas a efeito e executadas, nomeadamente a circunvalação, ou variante sul, cujo traçado executado diverge do traçado previsto nos Planos de 1985 e revisão de 1992.

O Plano, no designado PITE (Parque Industrial e Tecnológico de Évora), consagra o sector sul da cidade, como a grande área vocacionada para a indústria, na esteira do que o Plano de 1945 iniciou, embora admita o aparecimento de equipamentos desportivos, quer de apoio à habitação, quer para a construção de um estádio municipal e pista de atletismo (mais uma vez são retomadas propostas antigas, embora alterando a localização), de terciário indiferenciado e de uma feira de grandes dimensões, para substituição da actual feira de S. João que se realiza anualmente no rossio de S. Braz, vocacionando este espaço para *"…*



Plano 2000 (foto cedida pelo Arquivo Fotográfico da CME)

terciário e grande terreiro que dialogue com as muralhas…" (Diário da República n.º74, de 28 de Março de 2000), numa tentativa de, através da figura do Plano, já que este é *"… de cumprimento obrigatório…"*, fazer prevalecer as intenções do executivo camarário da época em que o Plano foi desenvolvido e que tinham sido objecto de contestação popular.

Ainda sob o ponto de vista da "shape" do Plano, este faz uma aposta forte no sector norte, numa aparente tentativa, e resposta a si mesmo, de *"Atenuar a descontinuidade urbanística e vivencial entre o interior e o exterior da muralha…* [e] *… Acentuar a imagem urbana exterior à muralha"* (Regulamento do PUE, 2000: art. 84º, 1) e 4)). Porém, a tipologia de ocupação do solo que preconiza: T1 – *"… ser promovida pela Universidade de Évora a urbanização deste espaço… "* (Regulamento do PUE, 2000: art. 90º, c)), pelas características de utilização do edificado universitário, se, por um lado, trará uma considerável massa estudantil à área, por outro lado, após o período normal de funcionamento, restará mais uma área deserta,[57] como outras sem que a intenção de criar um *continuum* urbano entre a cidade herdada e o arrabalde se concretize como tecido urbano vivido plenamente.

O Plano propõe um "anel" rodoviário que retoma propostas anteriores sem, no entanto, se instituir como um limite urbano, mesmo que o troço sul tenha essa característica, pois que, ao enveredar por, a nascente e a norte, se transformar numa via interior do tecido urbano, perde aquela que poderia ser uma sua mais-valia: ser a nova "muralha" que integraria o espaço e, consequentemente, os cidadãos num sentimento de pertença à cidade.

Mas não serão estes aspectos de forma e estrutura urbana que constituem o principal atributo do Plano em análise. O fundamental deste instrumento de política urbanística, reflexo de um "olhar" particular sobre a "coisa urbana" é a introdução do conceito de perequação[58] e, embora seja um instrumento de reequilíbrio e de justiça social introduzido governamentalmente, a sua aplicação é da responsabilidade dos municípios, através de instrumentos reguladores em planos urbanísticos.

No caso eborense, a introdução daquele instrumento no Plano 2000 traduziu-se no articulado do Regulamento do PUE, e na perequação regulamentada está subjacente um índice médio de construção, calculado pela equipa do plano, com base na edificabilidade média

da cidade (0,35, ou seja, são edificáveis – Superfície Total de Pavimentos – 35% da área do terreno sobrante, após serem retiradas a este as áreas que, por aplicação legal, há que ceder para arruamentos, passeios e espaços livres).

Esta edificabilidade média é, porém, um dado viciado (sem pôr em causa a honestidade dos cálculos a ela conducentes) uma vez que usa como base de cálculo a "cidade existente" e não a "cidade futura".

Exactamente porque não existe uma ideia da cidade que se quer - "uma ideia de cidade" no panorama regional, nacional e transfronteiriço -, o índice médio baseado na cidade existente pode ter um efeito contrário ao que se pretende e um efeito perverso sob o ponto de vista da própria cidade porque, sabendo-se por experiência[59] que os investimentos privados são feitos, principalmente, na construção de habitação, remetendo para a Administração Pública a construção de equipamentos e serviços, por efeito da aplicação da perequação, com base no índice médio 0,35, e também por efeito do disposto no art. 114º do referido Regulamento,[60] poderão manter-se expectantes todas as áreas em que, apesar dos índices propostos, a "fatia" de 0,65 a doar ao município seja de tal forma grande que inviabilize a operação financeira, ficando a cidade adiada, enquanto espaço uno, de *continuum* urbano denso.[61]

Sob o ponto de vista da imagem urbana, respectiva morfologia e relações com a envolvente, são notórias as intenções do Plano em definir cidade, por contra-ponto com a ruralidade, nomeadamente na frente sul, para a qual se afirma: *"E29 – espaço destinado a nova estação ferroviária, a construir como interface com transportes rodoviários regionais, só se justificando se for construída nova linha-férrea, na direcção de Espanha. Deverá marcar a entrada na cidade, confrontando-a com o espaço agrícola…"* e *"H23 – área de chegada à cidade através do novo eixo de Beja. Enquanto não for construída a nova estação (E29), a sua frente sul deverá marcar o limite da cidade, como constituindo uma nova muralha…".*

Entre outros, um dos aspectos que o Plano 2000 introduz como novidade no planeamento urbano em Évora[62], respondendo em parte a críticas que em sede das discussões públicas sobre o Plano Estratégico foram feitas pelo autor e por outros participantes, quer ao executivo, quer aos serviços técnicos da CME, é a reserva de parte da Superfície Total de Pavimentos a

construir em cada área de expansão para outras funções que não as meramente habitacionais, reintroduzindo deste modo a cidade diversificada, em que se misturam funções numa mesma área e/ou edifício, dando continuidade à cidade herdada.

As percentagens variam em função dos índices de construção permitidos, sendo nula para a tipologia H0, 5% para H1, 10% para H2 e 15% para H4. Porém, como a maioria das áreas de expansão são classificadas como H1, aquela diversificação de actividades supostamente anti-"zonning", na acepção da Carta de Atenas, traduzir-se-á em pequenos comércios que, numa área predominantemente habitacional, tenderão a desaparecer por falta de clientes, estes algures no centro da cidade onde, por força da aplicação das verbas do PROCOM (EVORACOM, no caso específico da cidade), os espaços públicos foram reabilitados criando ainda maior apetência pelo centro, em detrimento dos possíveis policentros que as periferias poderiam oferecer, subsistindo apenas os escritórios se forem previstos em sede de loteamento.[63]

Mesmo nas áreas designadas por T (de T1 a T21), zonas terciárias,[64] onde, caso a caso, são determinadas quer as condições de edificabilidade e de distribuição funcional da área a edificar, quer, pontual e especificamente, a percentagem de área a afectar à função habitacional, o Plano não garante a cidade diversa e dinâmica, pois a função habitacional nunca ultrapassa 50% da Superfície Total de Pavimentos a edificar.

Por opção política, inserida nas opções ideológicas e programáticas da maioria do executivo que detinha o poder autárquico no momento da elaboração do Plano, a cidade, apesar da inovação de alguns aspectos do Plano, continuava a ser olhada através de uma perspectiva dual: o Centro Histórico, onde se deveriam concentrar as actividades urbanas que constituíam o pólo aglutinador da vida urbana, e o exterior do Centro Histórico, onde a função principal seria a habitação, mesmo que, também aqui, pudessem aparecer funções de complemento e apoio à cidade-dormitório: uma piscina aqui, um clube de ténis ali, etc.

Pensar a cidade contemporaneamente, policêntrica, com capacidade para gerar vida urbana fora do centro tradicional, significaria, aos olhos do poder, perder o controlo da própria cidade, uma vez que *"… toda esta obsessão pelos centros históricos é um álibi para não perceber o que está à volta…"* (Rem Koolhaas citado por PORTAS, 2005b: 487) e o que está à volta são, fundamentalmente,

"… As famílias que adquiriram os lotes pertenciam, conforme o pretendido, aos mesmos estratos sociais que recorriam aos 'clandestinos'… Do ponto de vista formal esta iniciativa urbanística [200 lotes vendidos pela CME no Bairro do Bacelo] *pode não apresentar grande qualidade; mas todas as construções dispõem de boas condições de habitabilidade…"* (CARVALHO, 1995: 59).

Investir na cidade polinucleada, dotar cada centro de condições de convivialidade que as paredes do Centro Cultural e Recreativo do bairro onde se jogam as cartas, velho beneficiário dos tempos do PREC e sempre dependente do subsídio camarário, não era uma prioridade e um objectivo do poder autárquico.

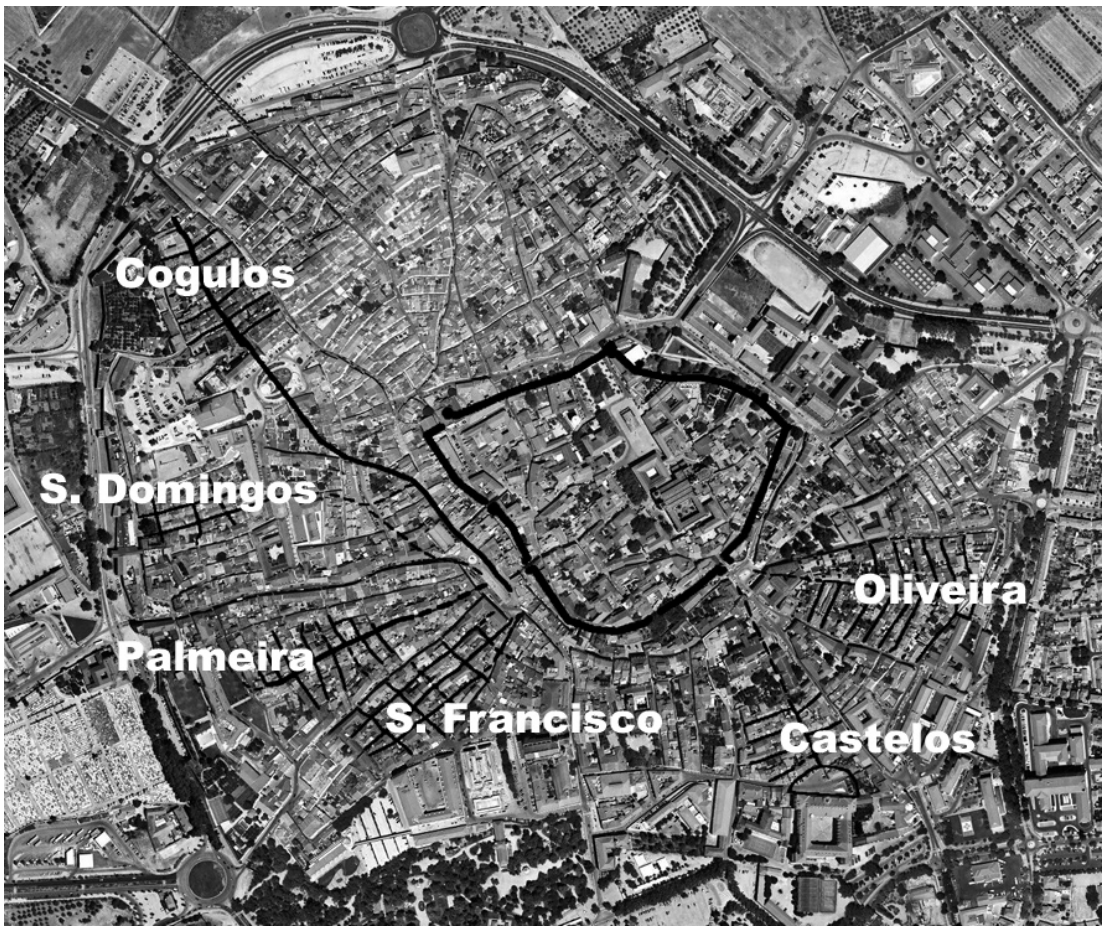
Investir nos espaços públicos dessas novas "centralidades",[65] ao desobrigar os moradores de exigirem mais investimento no seu bairro e permitir-lhes pensarem colectivamente nos assuntos da *polis*, pode fazer emergir desses centros, novos espaços de troca: as sementes de mudança que os espaços públicos da cidade acolhem e oferecem e que podem ser perigosos para a perpetuação do poder instalado. Havia que travar esse processo e o Plano 2000 transcreveu-o para o papel em que foi desenhado.

Num olhar mais demorado sobre o Plano 2000, verifica-se que, seja por imposição da legislação reguladora deste tipo de planos, seja por opção-desígnio dos autores, não há um único centímetro quadrado da área interna ao perímetro traçado que não esteja milimetricamente descrita e descriminadas ao pormenor todas as possibilidades máximas que o Plano lhe atribui, isto é, estamos perante um plano que pode ser classificado de *restritivo* no qual *"… restringem a oferta potencial de solo para construção e, em nome de valores respeitáveis, ainda que por vezes não consensuais, podem contribuir para a alta dos valores dos terrenos…"* e não deixa margem para o aparecimento quer do modelo *expansionista*, porque *"… não agrada… a grupos políticos que rejeitam por princípio… processos de decisão que não controlem, antes, de forma taxativa"*, quer do modelo de *regulação variável"* e, *"… para evitar potenciais malfeitores* [gestores públicos de orientação politico-partidária diferente ou promotores privados] *incorre-se no abuso de poder que significa querer eliminar de uma penada a incontornável incerteza que diferencia um plano de um projecto"* (PORTAS, 2005b: 454 a 459).

Concluir-se-á, então, com o Professor Nuno Portas que estamos perante um Plano que não desenha ou projecta a cidade, antes a asfixia numa rede de normativas e imposições, porque *"… o desenho ou o projecto de cidade em democracia* – [será] *aquele que, sem restringir, para além do mínimo necessário ao interesse colectivo, as aportações que hão-de vir a seu tempo, permite ultrapassar o planeamento abusivamente controleiro num planeamento legitimamente orientador"* (PORTAS, 2005b: 467).

6.3 … e os bairros…

Como os "faubourgs" medievais, a cidade contemporânea também cresceu por "urbanizações" fora da muralha. Mas, de um modo geral, os núcleos medievais, pela sua situação geográfica e pelo estatuto social dos moradores face à cidade-mãe, organizaram-se urbanisticamente para terem vida própria, independente da vida da urbe cercada, em que, como ali, o espaço público, muito mais do que os espaços privados, domésticos, era o determinante



Os limites da cidade romana e o conjunto de arrabaldes medievais periféricos (foto cedida pelo Arquivo Fotográfico da CME, tratamento da imagem pelo autor)

que faria com que esses arrabaldes subsistissem enquanto unidades morfológicas, com vida urbana, o mesmo é dizer com espaços de trocas, conviviais, e complementares do próprio fogo, mesmo quando este possuía espaço não coberto privativo, normalmente associado à produção de géneros que complementassem a economia das famílias.

A esta categoria de arrabalde acediam os conjuntos urbanos que se situavam quer junto às portas das cidades, quer de forma autónoma no "campo", apoiando-se ambas as categorias na estrutura viária pré-existente.

Os arrabaldes que cresceram a partir das portas da cerca, naturalmente que se estruturaram com base na morfologia dos rossios, uma vez que era aqui que a vida da cidade se fazia e, também, porque daqueles espaços dependia a sua existência e permanência; aqueles que cresceram mais afastados da urbe, apoiaram-se na via que, também ela, conduzia à porta mais próxima e ao rossio.

Se os primeiros não careciam de espaços públicos próprios, servindo-se daqueles que se geravam do encontro da via com a porta – o rossio – e dos que eram interiores à cidade, os segundos adoptaram estruturas urbanas organizadas que lhes permitiram ter vida própria, independente da vida que a cidade e os seus rossios ia mantendo.

Assim, é ainda possível identificar, em alguns casos, as praças no interior dos arrabaldes periféricos, verdadeiros centros onde se concentravam as actividades e serviços de suporte à vida no arrabalde.[66]

Seriam, pois, duas entidades urbanas distintas sem que qualquer delas perdesse qualidade de vida, nomeadamente a qualidade do espaço urbano, uma vez que o tinham estruturado para que fosse possível essa separação e essa independência.

6.3.1 …arrabaldes periféricos à cidade medieval

Dado que os arrabaldes que se desenvolveram junto às portas tiveram a sua génese, desenvolvimento e motivações para o seu aparecimento diferentes dos restantes,[67] e porque não constituíram entidades urbanas autónomas da cidade-mãe,[68] não se enquadram na análise e objectivos que nos propomos, pelo que deles não nos ocuparemos.

Os arrabaldes medievais periféricos à cidade, à semelhança da prática seguida para as "cidades de fundação", apresentam-se com:

- a) uma estrutura linear simples, crescendo ao longo da via até se confundir e "coser" com o arrabalde nascido às portas da cidade que, entretanto, também tinha crescido em sentido contrário; porém, neste crescimento linear, fosse pela existência de um poço, de um qualquer acidente topográfico ou por vontade da comunidade, num determinado momento a via abria-se e formava um terreiro, verdadeiro centro do aglomerado que, em situações limite de grandes extensões lineares, poderia permitir ainda a formação de outros terreiros, cuja génese e finalidades eram as mesmas, muito embora diferissem no espaço, tornado longo, embora não muito longo pois a chegada de mais "candidatos à cidade", cedo obrigaria à transfiguração morfológica linear numa outra de vias transversais à via original, a fim de evitar o excessivo alongamento do arrabalde, dificultando cada vez mais a relação dos seus moradores com a cidade, objectivo primeiro para terem optado entre o campo e a cidade (ou suas proximidades);

- b) uma estrutura que, embora simples no seu traçado, evidenciava já uma intenção de organização do espaço, independentemente dos "destinos" que a via em que se apoiava viesse a ter; essa estrutura contava, obviamente, com a via que a ligaria à cidade mas duplicava-a, apenas no comprimento que lhe convinha para albergar os moradores previstos, associando ambos os arruamentos – já que a via/estrada, pela utilização urbana que lhe era cometida naquele troço, tinha efectivamente o estatuto de rua – as travessas que, em geral, permitiam o escoamento das águas pluviais (e "outras que aparecessem") e garantiam a unidade ao conjunto; a duplicação da via estruturante poderia acontecer uma vez – arrabalde de duas ruas – ou três, não sendo comuns, senão mesmo raras, as situações de arrabalde com sucessivos acrescentos paralelos à via inicial;[69]

- c) uma estrutura aparentemente simples mas, na realidade, mais complexa a qual, embora também se apoie, como as anteriores, na via de ligação à cidade-mãe, estrutura-se por ruas perpendiculares àquela, aproveitando a posição topograficamente superior da via estruturante para, a partir dela, se "pendurarem" ruas escoantes;[70] também nesta tipologia

Arrabalde de Cogulos – estrutura e ligação viária à cidade (foto cedida pelo Arquivo Fotográfico da CME, tratamento da imagem pelo autor)

de arrabalde a praça/largo é conseguida à custa do alargamento da via original,[71] muito embora seja um traçado consciente e não fruto do acaso, como o demonstra a sua regularidade.[72]

Em Évora, segundo os autores consultados[73] e por observação directa, quer no local, quer pela cartografia, são ainda evidentes as estruturas urbanas de alguns dos arrabaldes que terão tido o seu início na Idade Média.

Mas se nos arrabaldes que se formaram a partir das portas a densificação posterior, e a própria reorganização do tecido urbano decorrente de ajustes para implantação do aqueduto da Água da Prata,[74] por exemplo, pôde alterar-lhes a fisionomia de tal forma que hoje se torna arriscado afirmar-lhes uma estrutura concreta e fixada cartograficamente, os arrabaldes de implantação periférica mantêm quase que intacta a estrutura original.

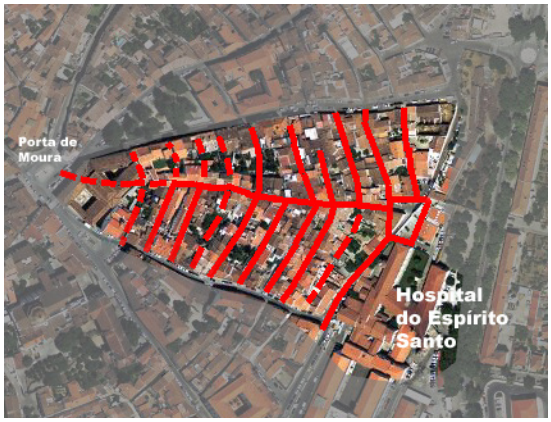
Descrevem-se em seguida os arrabaldes que, pela clareza do desenho da sua morfologia e estrutura urbanas, são consensuais, evitando-se a descrição daqueles que, embora aparentem a sua filiação temporal na Idade Média, não serão tão consensuais pela proximidade do seu desenho ao desenho urbano praticado já nos séculos XVI e XVII e que, pela proximidade aos arrabaldes medievais, completando a tessitura

Arrabalde de S. Domingos. É visível a estrutura em quadrícula e o largo do arrabalde (foto cedida pelo Arquivo Fotográfico da CME, tratamento da imagem pelo autor).

urbana da cidade, destes colhem os alinhamentos e orientação de implantação.

Pela sua complexidade e extensão, o arrabalde dos Cogulos é o que, morfologicamente, maior destaque apresenta, pois, estruturando-se a partir da via de Scalabis, cresceu descendo as encostas do outeiro, para um e outro lado, apresentando uma estrutura de clara "espinha-de-peixe".

Embora não possamos afirmá-lo baseados em documentos coevos disponíveis, pela análise da sua morfologia somos tentados a prescrever-lhe uma praça que seria a "porta" de entrada no arrabalde e que ocuparia parte do que viria a ser o convento de S. Domingos, uma vez que não é plausível ter-se o arrabalde implantado depois do próprio convento sem que tivesse consagrado uma praça de maiores dimensões do que aquela que hoje é ainda detectável. Porém, esta hipótese levanta questões do foro da história da própria instituição conventual que não estamos em condições de discutir fundamentadamente. Por um lado, a inexistência de fontes documentais mais variadas e precisas sobre este período da história da cidade e sobre a localização de diversos equipamentos e edifícios, em parte devido à natural evolução da toponímia, sempre sujeita às preferências, às modas e aos interesses políticos, em detrimento da sua outra função mais nobre que é o registo da história dos lugares, e, por outro lado, a naturalmente limitada capacidade para o entendimento da componente espacial dos lugares, das cidades e da arquitectura por parte dos investigadores em História, conduz a uma relativa pouca consistência em teses onde são parcas as informações documentais, mas onde as informações "no terreno" podem conduzir ao colmatar da restante outra informação em falta.



Arrabalde da rua da Oliveira (foto cedida pelo Arquivo Fotográfico da CME, tratamento da imagem pelo autor)

Tal é o caso da rua da Oliveira que, pouco ou nada referenciada, apresenta no local matéria bastante para se afirmar que a sua existência (eventualmente com outro topónimo) é prévia à rua Mendo Estevães,[75] e que apresenta o mesmo tipo de estrutura que o arrabalde dos Cogulos sem que, porém, tenha criado uma praça no

Arrabalde de S. Francisco. Estrutura em quadrícula, com início no terreiro de Alconchel. A diferente morfologia fundiária das propriedades, e a diferente tipologia edificatória dos edifícios a sudoeste, fazem-nos crer ter-se situado aí o largo do arrabalde (foto cedida pelo Arquivo Fotográfico da CME, tratamento da imagem pelo autor)

seu interior, transferindo-a para a extremidade nascente, ao mesmo tempo que, na extremidade oposta, usava o terreiro da porta de Moura. Embora a morfologia urbana actual esteja alterada pela presença do tribunal, o qual foi precedido pelo palácio do conde de Farrobo no mesmo local, é visível o corte que aqueles edifícios perpetraram na rua da Oliveira, no troço que a ligava ao terreiro e que dava sentido à sua função estruturante do arrabalde.

Os arrabaldes de S. Francisco e de S. Domingos, provavelmente beneficiando do facto de terem sido instituídos pelas respectivas ordens religiosas, são os que apresentam a estrutura urbana mais racional e mais consentânea com o "urbanismo internacional" praticado naquela época, pois as suas semelhanças com as "bastides" do norte de Espanha são flagrantes, nomeadamente uma das que estão na génese desta tipologia urbana: Puente la Reina e Sangüesa.

Organizam-se, o primeiro em três ruas e o segundo em duas ruas longitudinais paralelas,[76] que terminam numa praça de traçado regular, mediando entre as ruas, as travessas que asseguram quer o acesso rápido para os terrenos de cultivo adjacentes, quer o escoamento das águas pluviais, evitando a sua acumulação na praça, de cota mais baixa, facilitando ainda a constituição de quarteirões e, por isso, a referenciação espacial. Enquanto a praça do arrabalde de S. Domingos ainda faz parte da morfologia urbana da cidade

Arrabalde da Palmeira ao longo da actual rua dos Mercadores (foto cedida pelo Arquivo Fotográfico da CME, tratamento da imagem pelo autor).

actual: o largo dos Penedos, a praça do arrabalde de S. Francisco foi, entretanto, absorvida por parcelas hoje edificadas mas cujo cadastro denota a sua não contemporaneidade com o arrabalde.

Arrabalde dos Castelos e a truncagem, feita pelo convento do Carmo, na rua que ligava o arrabalde à cidade (foto cedida pelo Arquivo Fotográfico da CME, tratamento da imagem pelo autor).

Apontado, quer por Maria Ângela Beirante, quer por Afonso de Carvalho, como sendo a génese do posterior bairro da Judiaria, o arrabalde da Palmeira terá sido o primeiro assentamento judeu fora da cerca romano-goda, após a sua expulsão do limite da cidade, situando-se, nesses primeiros tempos, junto de terrenos de cultivo, em regime de regadio, que, conjuntamente com outros contributos, garantiam a subsistência da cidade. É uma organização linear, a partir de um arruamento cujo início é no terreiro de Alconchel (actual praça do Giraldo), que gradualmente vai abrindo travessas, as quais permitirão o assentamento de um maior número de famílias que entretanto vão sendo atraídas à cidade, assemelhando-se à estrutura “espinha-de-peixe”.

O arrabalde dos Castelos, embora afastado da cidade, deve a sua origem ao castelo que existia no local onde hoje se ergue o quartel de Lanceiros (actual quartel da Região Militar Sul), e beneficia, assim, do terreiro fronteiro à entrada do castelo, não tendo por isso criado nenhuma praça ou largo próprio. Posteriormente, à ilharga deste arrabalde, irá aparecer o largo Alves Branco. A via que o ligava à carreira que se estendia entre o terreiro da porta de Moura e o terreiro de Alconchel, cordão umbilical que lhe conferia o “sentimento de pertença” à cidade, foi absorvida pelo convento do Carmo, muito embora se distinga ainda, na morfologia deste, as contingências da sua existência e exista ainda um apontamento da rua (rua dos Castelos) que se ligava à actual escadaria da travessa das Peras.

6.3.2 … da cidade medieval com arrabaldes à cidade do século XX…

Com justificação na apatia económica do país, no esforço posto na descoberta de novas rotas económicas e na colonização de novos territórios, na macrocefalia nascente da capital, ou justificando-se pelo regime de exploração agrícola e de propriedade, a cidade, desde o segundo amuralhamento, foi crescendo interiormente mas, a um ritmo tal, que ainda no Século XXI permanecem várias áreas por ocupar, como o detectou a equipa do Plano Conceição Silva em 1970 e é ainda visível para quem percorra a periferia interior daquele amuralhamento.

Como mostrámos, seguindo um padrão de desenvolvimento comum às cidades medievais ocidentais, Évora não fugiu ao paradigma dos crescimentos lineares que ainda hoje se verificam: a infra-estrutura de comunicação impõe o assentamento ao longo dela e só posteriormente, pelo crescimento contínuo e de tentativa de aproximação àquela infra-estrutura, se faz o contacto entre "urbanizações" que cresceram inicialmente sob a forma linear.

Decorrentes da imensa área urbana que o segundo amuralhamento da cidade disponibilizou, os séculos XV e XVI assistem não a um crescimento para lá dos limites, mas sim ao crescimento interno da cidade traduzido em malhas de preenchimento entre os arrabaldes medievais. Estes novos tecidos urbanos, na sua condição de preenchimentos, vão caracterizar-se pela progressiva ocupação dos talvegues, deixados livres no período medieval. Contudo, e mais uma vez, a "cidade nova" adaptar-se-á à topografia dos lugares e irá resolver, através do desenho urbano, as questões da infra-estruturação, isto é, ao talvegue será cometida a função de "colector" de águas e os arruamentos transversais, à semelhança dos arrabaldes medievais, serão traçados como se de ramais se tratassem, muito embora, devido à evolução dos meios de transporte, apresentem já um perfil transversal sem semelhança com as suas congéneres medievais.

Mesmo quando é reutilizado o traçado em quadrícula, o mais racional e, por isso, o mais utilizado ao longo dos tempos, desde Mohenjo-Daro, passando pelas cidades provisórias egípcias, pela cidade grega sintetizada por Hipódamo de Mileto, pela cidade romana, pelas "bastides", pelas cidades coloniais, pela cidade iluminista ou pela cidade barroca, pela racionalidade burguesa de Cerdà, as diferenças situam-se na importância dada à via, isto é,

à largura da mesma, função do desenvolvimento dos transportes e da crescente importância destes na vida das urbes.

É desta conformação à topografia e à necessidade de resolução das questões do saneamento que deriva uma aparente semelhança e intenção de desenho com a cidade ideal, radial, divulgada principalmente no século XVI, aparência essa que é notória nos crescimentos de preenchimento a sueste, e não tanto naquele que também aconteceu a norte, entre o arrabalde rural de Aviz e o arrabalde dos Cogulos.

Embora fossem do conhecimento do poder, quer a teoria social e política de Thomas More, expressa na *Utopia* e traduzida numa cidade ideal cuja forma nunca é claramente exposta mas cuja organização social, política e administrativa é copiosamente descrita (MORE, 1997), quer a *Cidade do Sol*, de Tommaso Campanella, que este autor situa no Equador e cuja organização política, social, cívica e espacial descreve minuciosamente,[77] quer os modelos de desenho urbano dos tratadistas do Renascimento, cujas cidades ideais inicialmente "presas" aos modelos medievais da quadrícula evoluíram para modelos estrelares (ROSENAU, 1988: 61-84), quer ainda as realizações de Pio X em Roma, com o seu esquema tridentino, em boa parte devedor da cidade ideal de Filarete, uma vez que na cidade ideal deste as vias eram convergentes na praça, lugar do poder, à semelhança do esquema papal, cujas vias são convergentes na sede eclesiástica da Igreja Romana, estabelecendo o plano apenas os alinhamentos das edificações e as cérceas a praticar em cada parcela.

Em Portugal, tal como em Espanha, eventualmente como consequência do esforço que estes dois países despendiam para "darem novos mundos ao mundo" não há investimentos notórios nesta afirmação do poder através do urbanismo neste período, reservando-se ambos os países para o fazerem nas cidades, o segundo no final do Século XVII (San Sebastián, por exemplo) e o primeiro já na segunda metade do Século XVIII, adoptando ou iniciando novo modelo urbanístico que, embora afirmando o poder central e centralizado, não o reduz a um ponto: a entrada do Palácio, uma estátua central, um obelisco, etc, mas irá traduzi-lo numa praça, interior à malha, no caso espanhol, exterior e monumental no caso português (Lisboa e Vila Real de Sto. António).

A massa construída do convento do Carmo (fotos do autor)

Não é de estranhar, assim, que ao contrário de outras cidades documentadas no livro de Duarte d'Armas, Évora não tenha crescido para fora das suas muralhas medievais, apresentando-se como uma cidade sem arrabaldes *"… não por não os ter, mas por os ter absorvido…"* (BEIRANTE, 1995: 52), à semelhança do que viria a acontecer no último quartel do Século XX, relativamente aos clandestinos de Évora.

Durante os sécs. XV, XVI e primeira metade de XVII a cidade viu alterada a sua fisionomia não tanto consequência dos crescimentos internos já referidos, mas, sobretudo, devido às realizações arquitectónicas que se foram sucedendo. Algumas de carácter pontual, representando apenas o emparcelamento de umas tantas pequenas propriedades medievais (o designado por vários autores por "lote gótico"), para darem origem a pequenos palacetes ou casas solarengas, necessárias para afirmarem a importância económica e social crescente dos seus detentores, outras vezes constituindo verdadeiras operações urbanísticas que alteraram o "fácies" urbano do tecido pré-existente.

Sintomaticamente, as alterações significativas, relativas ao aparecimento de casas apalaçadas ou solarengas, iniciam-se na zona sul da cidade e só depois, eventualmente por esgotamento das possibilidades, aliadas à sobrevalorização que os lotes medievais vão adquirindo, se transfere o interesse para a zona norte. É assim que os edifícios referidos por Túlio Espanca apresentam, em geral, uma cronologia concordante com o exposto. Afinal, o processo de fazer cidade e da sua renovação, segue de perto a mesma metodologia racional que

sempre teve, relativamente à sequencia de ocupação do território e às variações económicas fundiárias.

Hoje, como ontem, de intervenção mais "pesada" são as realizações ligadas ao poder e, por isso, o Colégio do Espírito Santo, da Companhia de Jesus – actual Universidade –, assume o carácter de cidade dentro da cidade, pelo volume de construção do edificado e pelo peso institucional que adquire e que projecta para além dos muros da própria cidade. Obra emblemática, quer da Companhia, quer do poder político, irá alterar a imagem da cidade, chamando a si o papel de primeiro plano e remetendo para segundo plano o pano de muralha da cerca romano-goda, que dominava a vista de nascente desde o Século III.

Também a construção do Convento do Carmo alterou, nesse aspecto muito mais profundamente que a Universidade, a estrutura e o tecido urbano junto à Porta de Moura, impondo-se ao tecido medieval pré-existente, mesmo que o esplendor da imagem arquitectónica exterior não tenha comparação com a Universidade, tendo, contudo, e no tocante à imagem exterior da cidade, um peso real e simbólico maior na vista de sul.

Ainda no contexto de intervenções que alteraram a estrutura urbana e, consequentemente, o seu próprio tecido, o convento das Chagas também alterou a fisionomia da zona, quer interrompendo traçados medievais (arrabalde das Covas), quer a morfologia do Largo de Aviz, o qual, ao invés daquilo que hoje é, apresentava um carácter muito mais consentâneo com o que é próprio de terreiros interiores, junto às portas das cercas: espaço amplo, compreendendo actividades e funções comerciais e artesanais de serviço ao exterior e, ao mesmo, tempo, actividades de recepção aos que entram na cidade, à semelhança do que, ainda hoje, perdura no terreiro interior da Porta de Alconchel, a nova.

Embora com um impacto menor, também a construção do convento de Sta Clara alterou o tecido urbano onde se implantou e, sob o ponto de vista da fisionomia da rua de Alconchel (actual Serpa Pinto), impôs uma volumetria nada consentânea com o padrão existente, e ainda agora visível, de casas térreas ou de um sobrado.

Assiste-se, assim, no período referido, ao preenchimento da área urbana que tinha por limite a cerca nova sem que, contudo, o crescimento demográfico tenha obrigado ao seu preenchimento total, tendo a cidade, por isso, chegado ao Século XXI com vastas áreas intra-muros ainda por preencher ou com baixíssima densidade de ocupação.

Estas áreas, porém, eram propriedade dos conventos – São Domingos, Sta Mónica e Calvário, no primeiro caso, São Francisco no segundo – facto que explica o seu não preenchimento por crescimentos urbanos, uma vez que, embora numa escala reduzida, eram o garante de subsistência dos frades e freiras daquelas ordens.

Corroborando a tese do amuralhamento medieval de áreas de produção agrícola, sobretudo hortícola, que garantissem a subsistência dos habitantes da cidade em situações de guerra ou de pestes, estão as cercas conventuais acima referidas mas, de uma forma persistente até ao presente, está também o flagrante desalinhamento do designado Hospital da Universidade que é testemunho bastante da sua implantação numa outra estrutura urbana, ou, pelo menos, fundiária, se considerarmos que se trataria de uma área de hortas, à semelhança de outras de topografia plana junto às muralhas medievais.

Quando olhadas sob o ponto de vista patrimonial, as fortificações seiscentistas, mesmo sem o esplendor e o valor de organismo coeso e uno, de projecto completo como o de Almeida, apresentam o valor de intervenção militar, cujo objectivo não era “fazer cidade”, mas tão só, protegê-la como, aliás, era a intenção do engenheiro Sebastien Le Prest, senhor de Vauban, percursor e “pai” da tipologia utilizada em Évora.

Mesmo sob este estrito ponto de vista, tenha sido por incapacidade financeira do Estado, tenha sido por incapacidade de concretização de um projecto que se queria maior dentro do período de tempo em que as fortificações tinham razão de ser (cf. LIMA, 1996), tornando-se obsoletas após esse período, a realidade é que, com exclusão do Forte de Sto. António e a muralha abaluartada a sul/nascente, a cidade continuou confinada à cerca medieval. Isto é, se a grande propriedade a sul lhe tolhia a expansão nesta direcção, o Forte de Sto. António instituiu-se como uma barreira intransponível a norte “adiando” a cidade para além dele. Espartilhada, restava-lhe expandir-se para nascente e para poente.

Faltava, contudo, para efectivar essa expansão, a explosão demográfica que impusesse o crescimento para o exterior, após o esgotamento da capacidade interior, e faltava-lhe, sobretudo, a vontade.

Mas nem só de pedra se fizeram as alterações morfológicas da cidade, no período de tempo que mediou entre o aparecimento dos arrabaldes medievais e o século XX. Se a cidade é uma simbiose entre as *gentes* que a habitam e os espaços que estas *gentes* constróiem, os quais, ao mesmo tempo, condicionam os seus construtores, aqueles espaços terão a ocupação e serão usados do modo que, a cada momento da vida da cidade, se mostrar mais consentâneo com a ideia de cidade que colectivamente os cidadãos vão construindo, ou não, mesmo que esta ideia seja apenas uma imagem difusa, não racionalizada nem registada, seja sob a forma gráfica ou a forma musical ou verbal.

6.4 … espaços públicos e jardins…

Na Évora romana, à semelhança das outras cidades do Império, o espaço público, além das vias que compunham o mosaico de cardos e decumanos, era por inerência da função e por exclusão de partes, o *fórum*. Neste, fosse pelas actividades religiosas, pelas actividades políticas ou pelas actividades comerciais, palpitava a vida da cidade e, assim, era neste espaço público, regular, que a urbe se desenvolvia e encontrava a razão primeira para a sua existência.

Tal facto não invalidou que as actividades comerciais fossem "descendo", invadindo as ruas, com especial ênfase para as ruas que se ligavam directamente às vias que, no território, estabeleciam a rede do Império: a actual rua de Aviz, antigas vias para Mérida (por Évoramonte e por Redondo), para Santarém e para Tomar (actual estrada de Arraiolos), a actual rua Serpa Pinto, antigas vias para Lisboa, Beja, Alcácer do Sal e Serpa.

Com o encerramento da cidade, ou de parte dela, pela muralha, terá sido na porta oeste (porta de Alconchel) que se terão concentrado as vias de/para as povoações acima referidas, constituindo a área fora da muralha uma promessa de desenvolvimento da actividade comercial que a cidade, até pelo encerramento entretanto efectuado, já não estava em condições de albergar.

No caso de Évora, mercê da topografia pré-existente ao assentamento romano e que este não alterou substancialmente, os rossios vão localizar-se: na actual Pç. do Giraldo, na Porta da Moura e nas Portas de D. Isabel e Nova.

Se nestas duas últimas portas a topografia actual, comparada com a dos terrenos intra e extra-muros, não nos levantam dúvidas quanto à sua originalidade, já nas duas restantes citadas, dadas as pendentes das actuais ruas 5 de Outubro e de S.Manços, temos alguma reserva em fazê-lo, pondo como hipótese tratarem-se os terraplenos, contíguos à Porta de Moura e à Porta de Alconchel (a primitiva), de sedimentações de partículas transportadas pelas águas pluviais desde a acrópole para sul e poente, respectivamente.[78] Importa, todavia, reter a morfologia dos rossios citados, comparando-os, e explicando aquela.

No tocante à morfologia urbana do rossio de Alconchel, ou praça do Giraldo, não deixa de causar alguma estranheza a discrepância cronológica e o levantar de hipóteses de equipamentos urbanos existentes na praça, e entre estes equipamentos e a morfologia da própria praça.

Aceitando como plausível o amuralhamento da cidade, reduzindo-lhe a área "administrativa", face àquela que se deduz ter tido, e aceitando a existência de um arco triunfal no local onde hoje se ergue a fonte quinhentista da praça, então teremos que admitir ali um espaço alargado, eventualmente de geometria racionalizada, com funções urbanas que "pré-definiram" a morfologia actual, próxima do rectangulo, diferente da morfologia do rossio da porta de Moura, no qual não há registos de equipamentos pré-medievais e que apresenta uma morfologia próxima do escoamento natural de águas pluviais irradiando a partir da porta: o polígono irregular do qual as águas pluviais escoavam pelos talvegues até atingirem as zonas aplanadas das hortas e ferragiais.

Aproximando-se da figura rectangular, que é permanente desde a origem deste espaço público, a praça do Geraldo, que foi pontuada a norte pela ermida de Sto. Antoninho, posteriormente substituída pela actual igreja de S. Antão, e a sul pelos Paços do Concelho,[79] apresentou-se desde a sua génese como a "praça da cidade".

Mas, para a configuração espacial e funcional da actual praça, a principal contribuição foram as tendas que, ao longo do tempo, se foram implantando no local comercialmente mais

privilegiado. Estas tendas[80] evoluiram, posteriormente, para assentamentos permanentes, mantendo até hoje as funções comerciais bem definidas no piso térreo.

De início monta-se a tenda diariamente, a qual cobre e protege o terrado dividindo o espaço assim definido em dois: a zona anterior para os passeantes e a zona posterior para o vendedor e seus pertences (carro de bois ou de muares, e eventual colchão, incluídos); esta tenda, mercê da continuada afluência de clientes, irá adquirir o estatuto de pano suportado por quatro paus espetados no chão, mas de carácter permanente; posteriormente, se o negócio assim o justificar, a zona posterior adquirirá o estatuto de construção provisória (de madeira ou, contemporaneamente, de chapa metálica), mantendo a tenda/pano a cobrir a área dos compradores, ou mesmo de construção definitiva, "se o poder assim o consentir" como transparece da notícia da permissão de D. Dinis, em 1286, para que seja erigida na barbacã de Évora uma "tenda de pedra e cal" (CARVALHO, 2004: 60); também esta sofrerá evolução posterior para cobertura com materiais mais perenes e prumos de madeira ou mesmo pedra. Com a sucessão contígua de tendas "evoluídas", está definida a morfologia da rua comercial: uma arcada que protege os visitantes/clientes e um espaço encerrado que é o local de venda, provavelmente com um balcão, que será recolhido à noite, que medeia entre o comerciante e o cliente.

A fase seguinte é o aumento de cércea na propriedade para, no piso superior, se instalar a habitação do comerciante, usando para tal toda a área correspondente ao piso térreo. Porém, como princípio de independência das funções, mesmo que concomitantes na parcela e pertencentes à mesma pessoa, o aceso aos pisos superiores é feito por porta distinta daquela que relaciona o espaço comercial com o espaço agora (com a arcada) tornado público, ainda que, para permitir uma ligação interna entre o piso térreo, comercial, e os pisos superiores, habitacionais, a escada se inicie bem depois de transposta a porta do fogo. Ficará, assim, garantida a comunicabilidade entre todos os pisos, térreo incluído, sem necessidade de sair da propriedade.

Fases posteriores determinarão, por aumento dos rendimentos provenientes da actividade comercial, o aumento do número de pisos e, em alguns casos, a sumptuosidade dos mesmos, como se verifica nos edifícios da praça do Giraldo.

Além da aplicação da tipologia descrita na praça, ela estendeu-se ao longo das ruas que naquele espaço da cidade tinham (têm) origem e que, também num processo lógico de "fazer" cidade, tiveram a sua génese na função comercial, de troca com os habitantes da urbe, para quem os rossios se começaram a tornar pequenos, face ao crescimento demográfico que, necessariamente, arrastou um aumento do consumo. Verifica-se também nestes arruamentos a evolução das tipologias no sentido de denotarem, cada vez mais, o poder económico dos seus proprietários/comerciantes.

Esta tipologia de praça, de que descrevemos a génese e evolução, é comum a diversas povoações, não constituindo, por isso, um paradigma de Évora, nem do Alentejo ou Portugal (cf. LINAZASORO, 1978 e, também, GRANDCHAMP, 1992).

Constitui, isso sim, uma tipologia medieval lógica, dentro da lógica de economia da época e de formação e crescimento das cidades daquele período, tendo permanecido, com alterações mínimas, até ao presente validando, deste modo, a justeza das opções de "projecto" do tipo original.

Há, porém, a ressalvar que é esta evolução histórica da rua comercial porticada que diferencia a praça portuguesa da *plaza mayor* espanhola, uma vez que a primeira acontece de forma espontânea e a segunda de forma projectada, regrada, sendo usada em Portugal, pela primeira vez, na cidade iluminista – a Lisboa do século XVIII –, quando em Espanha era já conhecida desde o século XVI,[81] tendo sido "exportada" para as colónias através da denominação de *Plaza de Armas*.[82]

Deste modo, é errado pretender ver na praça portuguesa uma compreensão menor do fenómeno social e económico que determinou o aparecimento das *plazas*, mesmo num período em que o monarca era comum aos dois países. Quando as condições sociais e económicas o determinaram, a *plaza* foi erigida também em Portugal,[83] muito embora, pela sua génese e desígnio político, nunca tenha adquirido o carácter de "centro urbano", local privilegiado de fórum da cidade, de reunião e lazer dos cidadãos, que adquiriu em Espanha.[84]

O Rossio de Alconchel (actual praça do Giraldo), que já referimos, instituiu-se, a partir do século XIV, nas funções comerciais e de centro urbano, num novo *fórum*, criando com o *fórum* original e a rua que ligava ambos um *centro comercial*.

Este *centro comercial*, juntamente com as suas "extensões" ao longo das antigas "carreiras" que circundavam a muralha romano-goda para norte (rua Ancha, rua da Lagoa, rua de Aviz) e para sul (até à porta de Moura), adquiriu tal "dimensão" urbana que conseguiu absorver, até à data, as pulsões "consumistas" dos cidadãos da urbe e da sua *área de influência*, dificultando a sua substituição "natural" pelo rossio de S. Braz, mesmo que, "administrativamente", este tenha sido designado seu "herdeiro".

Afirma-se que a substituição foi apenas administrativa porque até ao presente, embora tenha sido transferida ou criada a feira anual do concelho no rossio de S. Braz, as funções comerciais diárias que se implantaram no rossio medieval, a praça do Giraldo, mantêm-se ali e nunca tiveram apetência pela ocupação do rossio exterior à segunda cerca, assim como as funções de lazer, comunicação/lugar de encontro, de reunião, de discussão pública dos assuntos da cidade, de espaço de negócios,[85] se mantiveram no "fórum" medieval.

O rossio de Alconchel, ou praça do Giraldo, admitindo que não tenha tido, desde a sua consolidação como centro da cidade, o envolvimento do tecido urbano "espesso" que actualmente tem, era, desde a época romana, como já referimos, o espaço urbano "predestinado" a ser o novo fórum da cidade, quando as condições políticas, económicas e sociais o exigiram.

Ao contrário, o rossio de S. Braz, embora tivesse sido "designado" para suceder ao rossio de Alconchel nas funções comerciais, nunca conseguiu adquirir a importância que este último obteve desde que se iniciou naquelas funções urbanas, motivo pelo qual nunca conseguiu substituí-lo. Deve-se essa incapacidade, quanto a nós, a duas ordens de factores: uma, à ausência de factos urbanos significantes sob o ponto de vista urbano, social ou de ordem simbólica, outra à relação de escalas da cidade com o seu prometido "rossio/novo centro".

Enquanto a escala da praça do Giraldo se coadunava com a escala da cidade, quer com a cidade romana "alargada", quer, melhor, com a urbe resultante do amuralhamento do século III, ou seja, nunca a escala do rossio de Alconchel se "sobrepôs" à escala da cidade, no caso do rossio de S. Braz as escalas de um e de outra, mesmo na actualidade, são assimétricas: a escala do espaço do rossio "obriga" a uma cidade maior, mais densa, que faça convergir as suas atenções para aí, não através da ocupação da sua área central mas, antes, pela

densificação do seu perímetro, pelo uso do espaço de uma forma diversificada, implantando um elemento de grande carga simbólica e prenhe de significado para os habitantes, já que o *facto urbano*[86] é o próprio espaço imenso a que nos estamos a referir.

Haverá ainda, para que a área do rossio de S. Braz possa vir a ser um novo centro da cidade, que criar "espessura" no entorno, que densificar as áreas que serão as suas "costas", (a sul daquele espaço), transformá-las, ainda mais, em zonas de vida urbana diversificada, intensa e rica – prenhe de motivações que atraiam os "urbanitas", que os façam ali deslocar-se -, factores que, em conjunto, "obrigarão" ao aparecimento de um "novo rossio de S. Braz".

Desde a Antiguidade que o jardim é conhecido como espaço de fruição visual e de contacto com a natureza, remontando a imagética ocidental à mítica Babilónia, cujos "Jardins Suspensos" preencheram sonhos e desejos variados. O jardim era o éden, o oásis, no meio da secura envolvente, adoptando diversas formas e usando diversas espécies, conforme o local onde se implantasse, não perdendo, todavia, no Mediterrâneo e na sua área de influência próxima, o carácter de espaço de produção.

A ideia de grandes áreas urbanas, plantadas com espécies vegetais, destinadas à fruição pública, é recente na história urbana, uma vez que, mesmo existindo desde a Antiguidade, esses diferentes jardins, ora construídos com a finalidade de serem exclusivamente espaços de fruição e contemplação, numa postura muito próxima do actual conceito de jardim, outros sendo áreas de produção hortícola e/ou frutícola, concomitantemente à função lúdica, como já dissemos, tiveram sempre um carácter privado ou de uso restrito a estratos dirigentes da população, mesmo se, em determinadas e específicas situações topográficas, eles pudessem ser usufruídos visualmente pela cidade, como, a título de exemplo, o eram os jardins/hortas da Renascença italiana ou, mais prosaicamente, os quintais arborizados de Évora, cujas copas de laranjeiras, de limoeiros ou as espécies trepadeiras que extravasam os limites impostos pelos muros confinantes com as vias públicas.

Até ao século XVIII o jardim era o que se podia ver, eventualmente cheirar, dos quintais-jardins que ocupavam os logradouros das parcelas, mas nunca era um "jardim" que permitisse a fruição total do espaço, salvo nas situações em que as componentes lúdica, de recreio, e

de produção estavam separadas, como era o caso das hortas e ferragiais que rodeavam a cidade.

Será necessário esperar pelo século XVIII para que o conceito de jardim público, de uso restrito às classes dominantes, fizesse o seu aparecimento, cuja expressão portuguesa encontramos no "Passeio Público" da Lisboa de Pombal, coincidindo, não por acaso, com o Romantismo emergente, quer na música quer literatura.

Esta "necessidade" do jardim será um conceito desenvolvido principalmente no Século XIX, como consequência da reacção à crescente industrialização, com o corolário de malefícios que lhe eram apontados – desde os malefícios à saúde até aos malefícios à moral burguesa e aristocrática, que associava a degradação física das hordas dos trabalhadores, de cuja força de trabalho e condições degradantes do mesmo beneficiava, à degradação da moralidade e dos "bons costumes", cuja expressão máxima se concentrava nos "slums" londrinos que, juntamente com a indústria nascente, constituíam o novo limite da cidade.

É esta "necessidade" de moralizar, de fazer retornar aos "bons costumes campestres", que está na origem da "purificação" que o movimento *Garden Cities for Tomorrow* vai introduzir sob a forma de propostas de cariz urbano, reagindo assim, também, aos movimentos filantrópicos-socialistas, embora parte destes, à sua maneira, pugnassem pelo regresso aos campos, mesmo se este regresso não tivesse por intenção imediata a fusão/disseminação da cidade no campo ou a invasão daquela por este, constituindo antes uma utopia de renascimento social, baseada em novos princípios de relações produtivas que, por isso mesmo, necessitava de se afastar da sociedade burguesa existente, cortando todas as relações com aquela.

O jardim público do Século XIX assumirá, assim, na cidade burguesa o papel de espaço "pedagógico", local onde a burguesia pela primeira vez e de forma assumida se expõe, traz para o exterior, viabiliza a visibilidade dos seus hábitos de relacionamento interpessoal, até aí mantidos afastados dos olhares populares pelos altos muros, gradeamentos e coches e liteiras, guardados por vigilantes, facilitando a "aprendizagem" desses mesmos modos pelas ignatas classes populares, "moralizando-as", "domesticando-as" e, ao mesmo tempo, criando os "pulmões verdes" que a industrialização/poluição dos ares tinha vindo a tornar "necessários".

Às fortificações do século XVII, passado que foi o seu "período funcional", restou ficarem como testemunho de um momento da história da cidade e, por imperativos militares, que perduraram para além do necessário, à semelhança de todo o tipo de imperativos legais foram, também elas, um constrangimento ao crescimento da cidade, como já referimos, tendo apenas permitido o aparecimento, já em pleno Século XIX do que iria acontecer um pouco por todo o país: o "boulevard" e o jardim público, heranças de um movimento que teve o seu expoente na Paris haussmaniana e no Ring vienense.

Se em Lisboa, no início de Oitocentos, a actual avenida da Liberdade teve a sua origem no jardim público murado, da autoria de Reinaldo Manuel, ainda no século XVIII (FRANÇA, 1978: 37), repetido posteriormente mas de menor escala no Jardim da Estrela, este vedado com gradeamento, locais reservados à elite burguesa[87] onde a entrada, pese embora a designação de "público", era paga e rigorosamente vigiada (cf. SILVA, 1989 e, também, FERNANDES, 1991), na cidade de Évora de finais do século XIX o "boulevard" só timidamente se fez sentir na avenida de ligação da cidade à Estação de caminho-de-ferro e o jardim público, sem, no entanto, assumir, como noutras cidades portuguesas, o carácter de avenida larga, de largos passeios recheados de frondosas árvores que fizessem a delícia da burguesia, nos seus passeios até ao "novo rossio" - o largo da estação -, que a ligaria ao mundo.

Ainda dentro deste espírito romântico do jardim público como nostalgia de um passado semi-inventado, as ruínas da cerca medieval, entretanto absorvida pelos "plateaux" dos baluartes seicentistas, são exponenciadas a monumento, para observação e fruição bucólica, com a construção das ruínas fingidas por Cinatti (1865), garantindo aquelas o ambiente romântico tão caro à burguesia com pretensões culturais e que já tinha lido ou sido influenciada pelas leituras de Pugin ou de Ruskin, adoptando o "estilo de ruína" mais consentâneo com aquilo que poderia elevar o orgulho pelo passado: o Gótico nos países do Norte, o gótico tardio e a Renascença no Sul e, mais especialmente, em Évora, no jardim público, uma vez que tinha sido a cidade da preferência do rei D. Manuel, coincidente com o enriquecimento fácil que as "Descobertas" tinham permitido.

Terá sido devido ao abandono militar que, nas esplanadas dos baluartes, a natureza se manifestou. Porém, o aproveitamento desse manancial de "propostas" apenas foi usado nos

baluartes do Príncipe e do Rossio, e aterro da cortina que os une. No baluarte de Machede, pese embora a sua abertura, no final do Século XIX, para dar continuidade à rua do mesmo nome que, por força da intervenção militar seiscentista, se viu privada da sua porta medieval, o movimento romântico não se manifestou, mantendo-se até hoje o referido baluarte votado ao abandono. A este abandono não será alheia a composição social da área em causa – as ruas de Machede e de Mendo Estevães e, mais longe, o largo que antecede a Porta Medieval de Mendo Estevães – associada às funções urbanas que, ainda hoje estão presentes: a habitação, que é preponderante, e o Hospital–Prisão de Estudantes, abandono esse nada comparável ao investimento no "Jardim Público" já referido, este situado numa zona "nobre", cujos "pergaminhos" são bem visíveis no Palácio/Palacete Barahona (1866) e no designado Palácio D. Manuel.

Também no coração da cidade se manifestou este gosto romântico. A secularização dos bens conventuais (1834) permitiu que, na área do no antigo terreiro do convento de São Domingos e parte da cerca deste, se viesse a construir uma das grandes obras do século XIX em Évora, inserida num movimento "cultural", cujos antecedentes nacionais são o Teatro Nacional de São Carlos (1793), em Lisboa, e o Teatro Nacional São João (1798), no Porto.

Em Évora nasceria o teatro Garcia de Resende (1892), cujos interiores se inspiraram no teatro-ópera italiano, mas cujo exterior é uma massa informe desprovida de quaisquer preocupações compositivas, que se impõe à imagem da cidade quando observada de oeste, tendo havido apenas a preocupação de construir, para conforto da burguesia emergente tão carente de pergaminhos nobiliárquicos, uma fachada pesada, com pretensões neoclássicas, que rematasse o espaço do terreiro.

Este terreiro, por força do aparecimento daquele edifício, seria beneficiado e "elevado" o seu estatuto urbano. Isto é, de terreiro, mercê de um projecto ao "espírito da época" e em concordância com o estatuto sócio-económico dos frequentadores daquele teatro, passou a jardim público com os inevitáveis canteiros e caminhos ensaibrados que serpenteavam por entre aqueles[88].

Estas realizações são a expressão da aspiração de modernidade tardia sem que essa modernidade tenha extravasado o limite imposto pela muralha, revelando, mais uma vez, o atavismo de uma cidade incapaz de abraçar causas urbanas que signifiquem alterações ao *status* conhecido.

Com a desobstrução do templo romano, no centro da acrópole primeva, se a cultura, o país e o conhecimento ganharam, a cidade ganhou mais prestígio, a somar àquele que a presença de reis lhe foi conferindo ao longo de séculos. Este prestígio teve como corolário o "alindamento" do espaço a norte do templo, transformando-o também num "jardim público" para cuja dignidade bastava a presença de vetustez das ruínas, mesmo que, mais uma vez, o projecto e a realização repetissem a tipologia do "jardim biscoito", traduzido em "lombrigas"-caminhos que serpenteiam entre os canteiros e que a presença das árvores serve para conferir uma aura de mistério, romantismo e alguma picardia nas relações interpessoais dos que ali se deslocavam/deslocam.[89]

Um dos aspectos da morfologia urbana de Évora, ainda hoje visível, que denota a origem rural dos residentes/construtores é a permanência e o uso das "ruas por detrás dos quintais". Trata-se de uma viela, com pouco mais de 1,5m de largura, que dá acesso aos quintais de um quarteirão, muitas vezes com acesso reservado aos moradores dessa unidade morfológica, e cuja serventia e uso se assemelha à relação do quintal com o campo, nas povoações rurais e montes organizados. Isto é, reserva-se a entrada principal da casa para a função de representação social, remetendo-se para tardoz as funções práticas, nomeadamente o escoamento de águas e os abastecimentos.

Gradualmente estes espaços semi-públicos de utilização restrita foram-se tornando obsoletos e foram sendo anexados às parcelas que com eles confinavam, alterando o seu estatuto para espaço privado, mantendo, porém, o carácter de espaço não edificável. Contudo, pela sua localização e pelo estatuto que lhes era atribuído, numa clara permanência dos modos de vida rurais, estão na origem da paisagem urbana de Évora uma vez que, tendo sido áreas de produção de subsistência, mantiveram até há bem pouco tempo os elementos vegetais – árvores de fruto, principalmente, com destaque para o limoeiro -, cujos ramos e frutos contribuíram para a composição pitoresca das ruas e participaram, mesmo sendo privados, na "rede" de espaços verdes da cidade.

Se no exterior da porta de Aviz, pela magnitude do perímetro amuralhado medieval, não se chegou a formar nenhum rossio, na acepção social e económica do termo, no seu interior, a confluência de ruas, outrora talvegues de escoamento natural das águas pluviais, originou um "alargamento", que antecede a porta, de dimensões consideráveis e que deu origem ao actual largo. Este foi definido na sua forma irregular, até bastante tarde, pelas extremas das propriedades com ele confinante, nas quais as hortas e as vinhas eram o modo preponderante de uso do solo, situando-se junto à porta os serviços relacionados com o tráfego de entrada e saída da cidade: principalmente ferrarias e albergarias (cf. CARVALHO, 2004). Apesar de ter sido promovido o calcetamento desta área no final do século XIX (cf. BARBOSA, s/d), só em 1943 é executado um projecto para o "embelezamento do largo de Aviz", aquirindo este espaço, a partir dessa data, o *fácies* que ainda mantém hoje: "jardim biscoito" pontuado por um chafariz.

Devido à sua origem e à envolvente que o configurou, no largo de Aviz perduram até ao presente os modos de utilização do espaço que já se encontravam na sua origem, muito embora adaptados à actualidade, ou seja, o seu traçado, devido às funções que albergava (e ainda alberga), mesmo quando objecto de projecto específico, nunca se aproximou da morfologia da praça, preferindo a de "alargamento" de rua(s) e o tipo de comércio que se distribui pelos edifícios que conformam o espaço mantem as características de relacionamento preferencial com o exterior (cf. SIMPLÍCIO, 1997). Nem mesmo a construção do jardim, aproximando-se da imagem de um espaço de lazer burguês e citadino, retiraram o carácter semi-rural do largo, subsistindo na área junto à porta medieval as festas de expressão popular em honra de Sto. António, à revelia das festas oficiais da cidade (S. Pedro).

De carácter diferente do largo de Aviz é o largo das Alterações, situado junto à porta de Alconchel (a nova), no final da rua de Serpa Pinto. Embora a designação denote a génese do espaço – alargamento -, morfologicamente ele aproxima-se mais de uma praça do que de um largo, eventualmente devido à condição social dos moradores da envolvente e da própria rua de Serpa Pinto, embora persistam ainda na zona alguns dos edifícios que outrora albergaram serviços destinados aos forasteiros e viajantes: a albergaria, a estrebaria, o chafariz e tanque conexo para os animais, a taberna. Tal como o largo de Aviz, e comparativamente aos largos

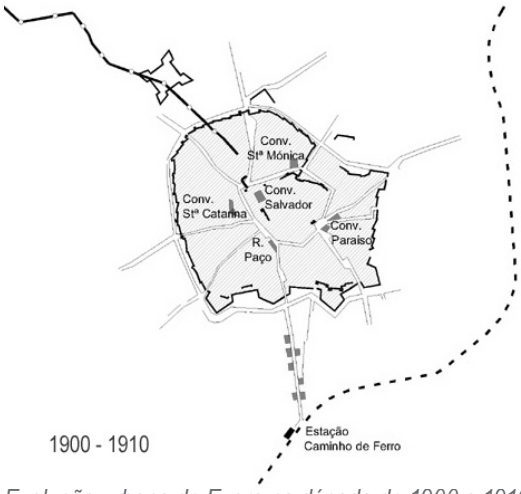
que antecedem outras portas, as dimensões do largo das Alterações estão directamente relacionadas com a importância da respectiva porta para a economia da cidade e para o lugar que esta ocupa na hierarquia dos *lugares centrais* da região.

7. … ARRABALDES DA CIDADE CONTEMPORÂNEA OU SUBÚRBIOS?

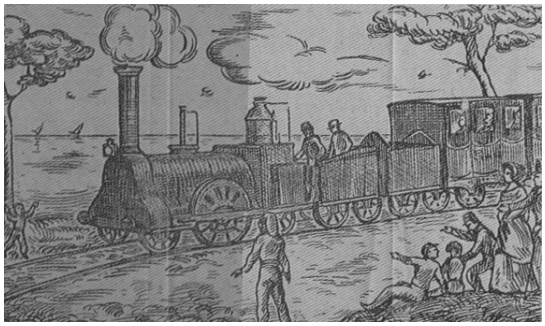
Como já acima mostrámos, a cidade esteve, praticamente até ao início do século XX, "presa" no interior dos seus limites, tendo-lhe estes conferido o sentimento de pertença que lhe garantia a unidade urbana, feita da cidade física e da comunidade humana que nela habita, que dela se "alimenta" e que a projecta no território, granjeando para o todo o estatuto de *lugar central*. Nem mesmo quando, em meados do século XIX, a revolução liberal alterou as relações políticas e algumas relações económicas, a cidade se alterou, isto é, não se desencadeou nenhum movimento de expansão urbana, provavelmente porque as alterações decorrentes daquela mudança política não foram suficientemente importantes que tivessem alterado as relações de produção vigentes, dado que tardariam a chegar a Portugal os "ventos de mudança" que já grassavam um pouco por toda a Europa, nomeadamente a industrialização, a qual, quando ocorreu, se cingiu à capital e, mesmo assim, só algumas décadas mais tarde.

Aliás, no período fontista, a extensão do caminho-de-ferro até Évora não teve como objectivo a transformação da base económica da região, no sentido de a industrializar mas, tão-só, diminuir os tempos de transporte da matéria-prima até Lisboa,[90] e posteriormente aos seus arredores. Esta atitude consubstanciou-se não, como já se referiu, na industrialização da cidade ou da região, mas apenas na alteração da paisagem, uma vez que, para a produção do carvão de que a capital carecia para alimentar as indústrias nascentes, procedeu-se à desmatação dos campos e à sua simplificação como paisagem, com a plantação de sobreiros nas áreas onde predominava a azinheira, pois aquele, pelo seu volume e pelo seu valor económico na produção da cortiça, justificou o abate/consumo rápido daquela para dar lugar àquele. Com extensas áreas livres da presença das espécies que formavam o mato, rapidamente o sonho de um Alentejo "celeiro de Portugal" se instalou, sabiamente explorado anos mais tarde no consulado salazarista, e o trigo passou a ser o "bilhete postal" alentejano, perpetuando, todavia, a relação do homem com a terra, visto que todo o trabalho rural continuava a assentar, praticamente, na força braçal, estando adiada, por momentos, a mecanização agrícola que iria ter consequências para a reconfiguração das cidades.

7.1 O caminho-de-ferro, fonte de progresso e transformação social, não aproveitado pela cidade.



Evolução urbana de Evora na década de 1900 a 1910 (fonte: http://www.cm-evora.pt Documentos /Urbana/ default.htm)



A Nova Tecnologia de Comunicação, portadora da novidade, do progresso e do desenvolvimento (fonte "l'Urbanisme" n.º 309)

A chegada do caminho-de-ferro à cidade, se bem que contestada por Ramalho Ortigão, como já o fizera relativamente à proposta de transformação do jardim público na actual avenida da Liberdade em Lisboa, constituiu, por si só, um hipótese de crescimento para sul, alargando os limites físicos de Évora e os limites do próprio conceito de relação da cidade com o território, uma vez que este deixava de se confinar ao termo concelhio, para se situar, pelo menos, em todo o território "bafejado" pelo caminho-de-ferro. A nova porta assim criada continuou com a morfologia que todas as anteriores usaram: no "exterior" um "terreiro" (neste caso um terreiro com a dimensão do país) e no "interior" também um terreiro, o próprio Largo da Estação, local de intercâmbios vários, desde as pessoas às mercadorias, motivando ainda o aparecimento dos armazéns "intramuros", o aparecimento das novas abegoarias, os "hangars" para o repouso, tratamento e alindamento dos novos "animais de tracção": as locomotivas e suas carruagens.

Este novo terreiro "exterior à urbe" só não induziu o comércio de proximidade devido à distância que o separava da cidade habitada, distância não despicienda face aos meios de transporte existentes à época, e devido ainda à incapacidade financeira ou ao desinteresse do crescimento da urbe na sua direcção, pois, como nota Teresa Barata Salgueiro *"Se a cidade*

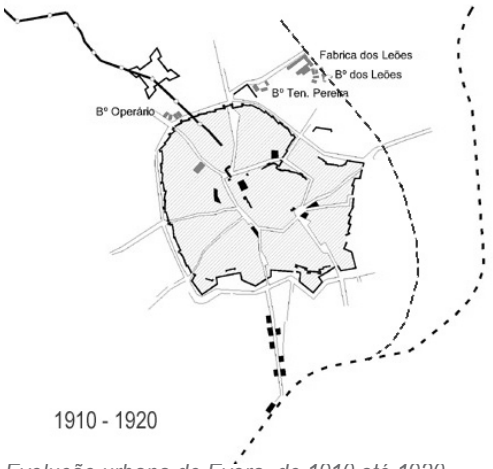
O terreiro sul – novo rossio -, a estação de caminho-de-ferro e os silos cerealíferos (foto do autor)

é dotada de estação de caminho-de-ferro esta converte-se num pólo de atracção, pois representa o progresso e a facilidade de ligação com outros lugares. Muitas vezes a estação fica à margem das localidades… e torna-se necessário construir uma via que ligue o centro da povoação ao novo transporte… pode funcionar como suporte da urbanização de um bairro… Quando liga ao centro, é por aqui que as actividades terciárias tenderão a migrar e a expandir-se" (SALGUEIRO, 1992: 191).

Ao contrário do que aconteceu noutras cidade portuguesas (Cf. FERNANDES, 1991: 118), a chegada a Évora do caminho-de-ferro não se traduziu num crescimento urbano significativo em direcção àquele, salvo uma artéria que, partindo da Porta do Rossio, ligava o perímetro da cidade à Estação, registando-se nessa artéria a implantação de alguns armazéns, nomeadamente a Companhia União Fabril, e, mais tarde, instalações para-militares (Guarda Nacional Republicana) que ali tinham possibilidade de alojar tropas, animais e material e, usando o novo meio de transporte rápido, da sua sede acorrer a um qualquer ponto do território. Isto é, a vida da cidade muralhada pouco ou nada se alterou com a chegada do caminho-de-ferro, traduzindo, assim, a situação quer de capital administrativa da região, sem necessidade do motor industrial para crescer e desenvolver-se, quer de segunda residência de grandes proprietários agrícolas, cujo rendimento advinha da exploração da terra e não da aplicação de capitais na área da construção e do arrendamento urbano e, muito menos, na indústria, já que esta, devido ao atraso endémico do país, dava ainda os primeiros passos, mas na capital.

Registe-se, contudo, a visão futurista que a Companhia dos Caminhos-de-Ferro imprimiu quando projectou o traçado da linha do caminho-de-ferro, afastando a estação da cidade pré-existente, na tentativa (mesmo que inconsciente ou ingénua) de transformar aquela infra-estrutura num elemento estruturante do crescimento urbano, embora, mais tarde, 1905 (cf. www.

cp.pt), com a construção do ramal de Mora e a continuação da linha de Évora até Vila Viçosa, a nova via de comunicação tivesse vindo a constituir uma "nova muralha" definidora do limite da cidade a nascente, limite que o ramal de Reguengos, situado mais a sul e inaugurado em 1927, nunca chegou a constituir até ao presente, por ausência de capacidade ou de necessidade da própria cidade crescer até ele, mesmo que se tenha vindo a implantar um bairro clandestino nas suas proximidades.



Evolução urbana de Evora, de 1910 até 1920 (fonte http://www.cm-evora.pt Documentos /Urbana/default.htm

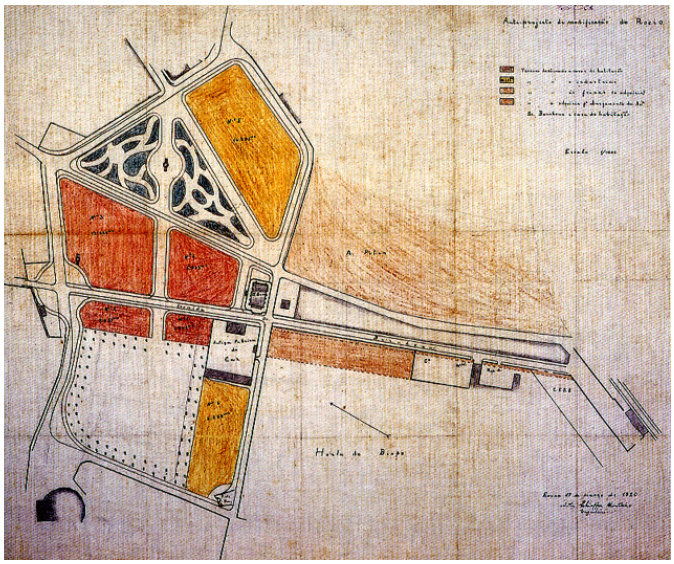
De uma forma lógica na construção da cidade, ir-se-ão posteriormente situar junto ao caminho-de-ferro quer o novo mercado e entreposto do gado, pois esta era uma região de fornecimento de bens à capital e, consequentemente, as transacções e transporte desse mesmo gado ficava assim facilitada, quer, mais tarde, os silos cerealíferos, beneficiando da proximidade do caminho-de-ferro com os mesmos intuitos e objectivos.

Se sob o ponto de vista de crescimento da cidade o caminho-de-ferro teve uma influência nula, sob o ponto de vista do desenvolvimento económico revelou-se uma mais-valia, mesmo que posteriormente subaproveitada pelas forças económicas eborenses e regionais.

7.2 Crescimentos para fora do limite medieval: primeiros passos…

7.2.1 O Rossio de S.Braz e a avenida da Estação

Obviamente que o tecido urbano não iria ficar indiferente por muito tempo e, por isso, regista-se, em 1920 o "Projecto de Reordenamento do Rossio de São Brás" (Eng. Schiappa) onde pontuava isolada a respectiva capela, memória de um tempo em que, a cada porta da cidade, correspondia, a uma "distância sanitária" considerada conveniente, uma "ante-porta", ao mesmo tempo local de "encomendar a alma" para quem partia e de "agradecimento por estar vivo", para quem chegava e, fundamentalmente, verdadeira "alfândega sanitária" onde se vigiavam



Projecto de reordenamento do Rossio de S. Braz, da autoria do eng. Schiappa (fonte "Riscos de um século", Câmara Municipal de Évora)

e mantinham, se necessário, aqueles que fossem suspeitos de serem portadores de doenças que, por propagação, pudessem fazer perigar a saúde pública da cidade.

Este Projecto de Reordenamento, provavelmente perante o desinteresse ou incapacidade da cidade em imprimir um cunho de crescimento urbano para fora das muralhas, limitou-se a programar uma ocupação que ficava aquém das possibilidades dimensionais do Rossio, mas muito além das capacidades e necessidades com que a cidade poderia ter sonhado pois o Rossio, se a cidade, dinamicamente, tivesse sabido aproveitar as possibilidades de crescimento que o caminho-de-ferro trouxe, teria sido o novo centro urbano desde essa época. Baseadas no projecto, acabaram por se estabelecer duas tipologias de ocupação periférica que perduram até hoje: a sul e a nascente, grandes lotes onde se edificariam grandes moradias e uma escola primária, destinadas quer a proprietários rurais, quer a funcionários da administração; a poente, um bairro de características populares, porém ocupado pela média/baixa burguesia urbana.

O parque de escolas do Rossio Oriental, de tipologia "Centenários", só construído muito tempo após o projecto de reordenamento. Em baixo, o bairro do Rossio Ocidental (fotos do autor).

Quer o crescimento da cidade em direcção à estação de caminho-de-ferro, quer a

Na avenida da estação: Casa "modernista", 1935, Arq.to E. Moreira Santos, e, abaixo, Casa de "sabor português-suave" ou "casa-portuguesa", 1934, Arq.to Raul David (fotos do autor)

posterior concretização do plano de ordenamento do Rossio, muito embora se situassem fora do limite da cidade, dado o seu carácter de implantação de equipamentos de âmbito regional e indústria, no primeiro caso, e dada a sua dependência e génese no próprio Rossio de S. Braz, no segundo caso, confere-lhes o estatuto de expansão da cidade e nunca de arrabalde, pois continuaram a viver e participar de um espaço que a cidade já tinha assumido como seu, um espaço já mentalmente interiorizado: o Rossio e, mesmo que outrora pudessem ter sido considerados "estranhos" à cidade, estão hoje na área considerada central.

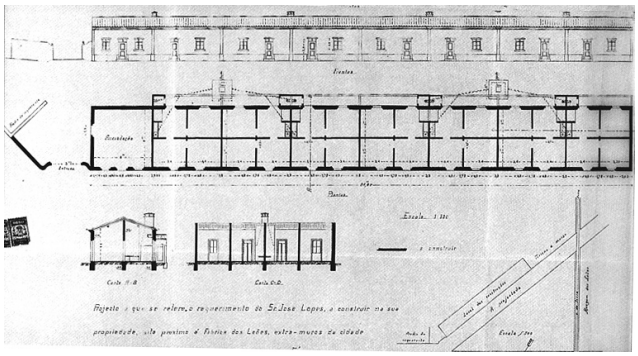
Sem outra razão que não fosse alguma disponibilidade económica e a vontade de passar além dos limites tradicionais da cidade, iniciou-se a densificação da avenida da estação do caminho-de-ferro e a apetência pela zona do chafariz d'El-Rei correspondendo estas duas áreas de expansão da cidade herdada às novas "portas" que um novo *limes* poderia vir a consagrar: a "porta do mundo", junto ao caminho-de-ferro, e a "porta de Beja", já que era esta, e em parte ainda é, a saída/entrada de Beja.

Na avenida da estação, a par dos edifícios de indústrias, armazéns e GNR, pontificam as moradias de uma burguesia endinheirada, em que alguns dos seus membros mostram um espírito de "abertura" às novas ideias e ao mundo, contrastando com o atavismo de outros que, tendo-se libertado do espartilho da cidade muralhada, manifestam os seus propósitos na arquitectura que encomendam: uns modernistas, outros tradicionalistas. Porém, nem uns nem outros com peso social suficiente para motivarem os seus pares a participarem na expansão da cidade, ficando como solitários percursores e impotentes transformadores de Évora, numa época e num momento em que Lisboa começava a viver um dos momentos altos do

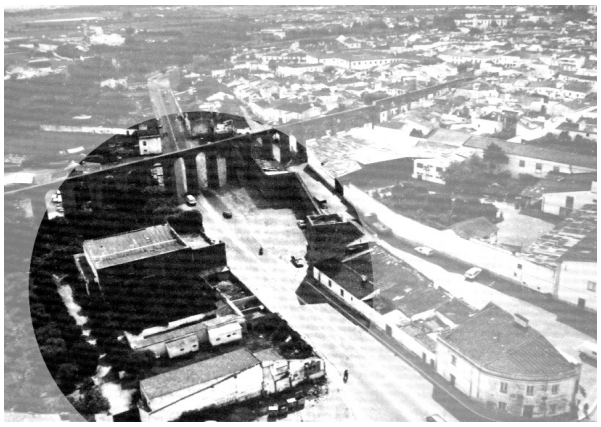
modernismo, quer no subúrbio fino da Costa do Sol, quer nas novas avenidas que entretanto se iam enfeitando de obras dos arquitectos da vanguarda.[91]

7.2.2 A Fábrica dos Leões e os bairros operários

Embora, aparentemente, a presença do caminho-de-ferro permitisse a implantação da indústria em qualquer ponto do seu traçado, na fundação da Fábrica dos Leões,[92] já no século XX, tal facto não se verificou devido a dois factores: o primeiro porque a mão-de-obra residia na cidade e, por esse motivo, a indústria deveria situar-se a uma distância suficientemente curta daquela, de modo a permitir as deslocações a pé dos operários ali empregados,[93] o segundo porque, com a abertura do ramal de Mora, aquela proximidade tornou-se efectiva, ao mesmo tempo que permitiu àquela unidade industrial beneficiar, também, da proximidade da principal rodovia que servia Évora: a estrada internacional Lisboa – Madrid, actual E.N. 4.



Projecto do conjunto de moradas junto ao baluarte de S. Bartolomeu (fonte "Riscos de um século", s/d, CME)



O desaparecido bairro Operário e as também desaparecidas construções adossadas à muralha, junto à porta da Lagoa (fonte J. Carvalho, "Évora, Administração Urbanística")

Pode situar-se no aparecimento da referida fábrica o segundo momento de extravasamento da cidade para além dos limites ancestrais, ditados pela muralha medieval e pelos baluartes do século XVII, uma vez que, junto ao baluarte de S. Bartolomeu, mais próximo da fábrica que a porta de Aviz, saída natural para os operários moradores na cidade dado o carácter popular da área intra-muros entre a rua da Mouraria e o largo de Aviz (carácter que ainda hoje mantêm),

foi construído um edifício, cuja tipologia de fogos indica claramente a quem se destinam. Concomitantemente à construção legal deste conjunto de habitações de cariz económico – o projecto foi licenciado pela CME -, apareceram quer o designado bairro Operário, junto à porta da Lagoa, quer o designado bairro dos Leões, junto à fábrica.

7.2.3 A CP e os bairros ferroviários

Uma vez que os meios humanos se concentraram em Casa Branca, nó ferroviário na linha do sul de onde se ramifica a linha para Évora, ou porque *"… o caminho-de-ferro teve um impacto muito reduzido no desenvolvimento das aglomerações…"* (GASPAR, 1972: 352), a construção do ramal e a inauguração do mesmo e da estação, no século XIX, não tiveram como consequência a construção, na mesma época, de um bairro que congregasse os funcionários da CP e suas famílias em Évora, mesmo tendo em conta tratar-se do *lugar central* da região. Tal bairro surgiu já só na década de 1930-1940 do século passado, numa localização adjacente à linha de Vila Viçosa, mas imediatamente a seguir à passagem-de-nível que garantia (garante) a ligação da cidade às áreas a sul do novo limite urbano. Sendo um bairro de pequeníssima dimensão, organizado segundo um "cul-de-sac" à volta do qual se distribuem vivendas geminadas com terreno de recreio-cultivo que não é vedado, destinado a funcionários da CP, quer pela localização, quer pelo traçado urbano, quer ainda por se tratar de um bairro

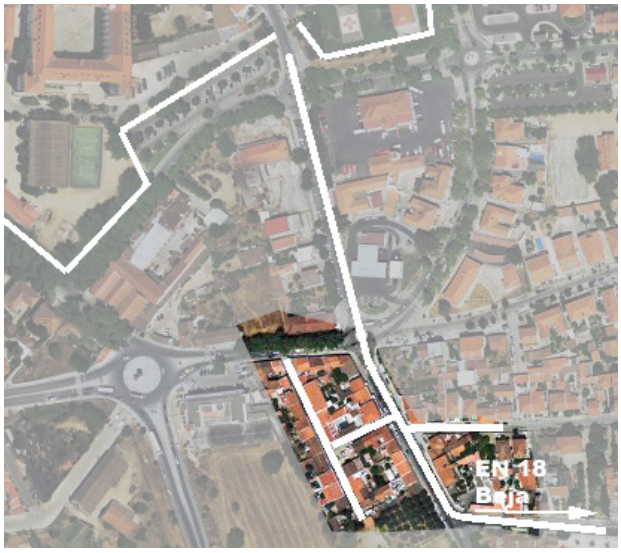
O "cul-de-sac" do bairro ferroviário (fotos do autor)

O conjunto das avenidas da estação e o bairro Ferroviário, a sueste. foto aérea cedida pelo Arquivo Fotográfico da CME, tratamento da imagem pelo autor)

"privado", além de não participar no processo de expansão e crescimento da cidade também não se instituiu como referente da "modernidade (que o comboio trazia diariamente) moderada" que as suas propostas (concretizadas) construtivas e arquitectónicas patenteiam, tendo-se remetido para a condição de "ghetto", que procurou, que hoje se designa pomposamente: condomínio privado.

7.2.4 Bairro do Chafariz d'El-Rei

A sul da cidade herdada, na zona do chafariz d'El-Rei misturam-se as duas formas de, à época, "fazer cidade": o talhão de certa dimensão onde se constroem os "chalets" que pretendem mostrar e demonstrar o endinheiramento de quem os mandou construir e os detém, e a tipologia da casa de rendimento em "cruzeta", chã, já não a transposição da imagem do "monte" para a cidade, mas ainda sem adoptar uma imagem exterior declaradamente urbana, como aliás convinha à sua posição de subúrbio. Devido à sua proximidade da cidade, podendo desta colher os benefícios da urbanidade, o núcleo, sob o ponto de vista urbanístico, é um subúrbio, mesmo que a escassos metros da muralha, estruturando-se inicialmente apoiado na EN 18, viria a criar uma paralela a esta, a poente. De notar que este é um dos pontos em que, ainda hoje, a relação entre a cidade histórica e o campo circundante permanece, porque, quer por força dos diferentes planos, quer, principalmente, pelo tipo de propriedade que se estende até aqui – a grande propriedade a sul da cidade e que só muito recentemente deu lugar a alguns destaques, embora, também, eles de grandes dimensões -, pode conservar-se aquela relação.



Estrutura urbana do subúrbio Chafariz d'El-Rei, a sua relação com os baluartes seiscentistas e com o campo cultivado, à esquerda do bairro (foto aérea cedida pelo Arquivo Fotográfico da CME, tratamento da imagem pelo autor)

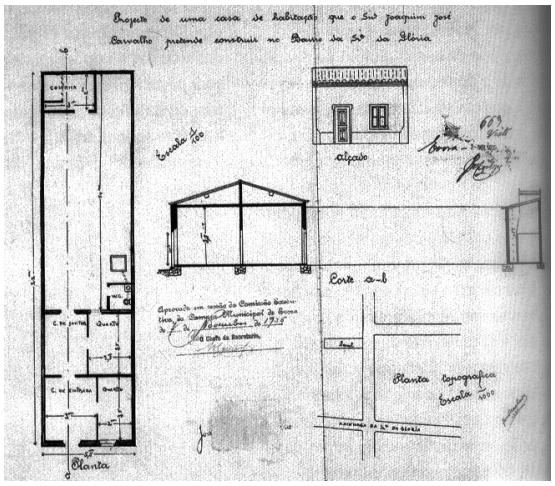
7.3 Os suburbanos e "clandestinos" de 1ª geração: os filhos da parcela e os filhos dos "avos".

7.3.1 Bairros de Sta. Maria e de N.ª Sra. da Glória

Na mesma década, a oeste da cidade, muito embora ainda sem a expressão urbana que mais tarde viriam a adquirir, apareceram dois núcleos dispersos que respondiam às solicitações das famílias oriundas do meio rural que, por isso, transportam vincadamente os seus modelos espaciais, de arquitectura e de modos de vida.

Os bairros de Sta. Maria e de N.ª Sra. da Glória, respectivamente. Estruturas urbanas e ligações à cidade (foto aérea cedida pelo Arquivo Fotográfico da CME e tratamentode imagem pelo autor).

Estes dois núcleos, bairro de Sta. Maria e bairro da N.ª Sra. da Glória, apoiaram-se em caminhos de servidão às quintas ou, melhor, caminhos entre propriedades: o primeiro entre a quinta do Serrabulho e a quinta da Malagueira, o segundo na azinhaga da Sra. da Glória, de ligação dos moinhos do mesmo nome à cidade, e são a resposta à demanda do urbano, enquanto nova oportunidade de progresso económico, sem que no entanto isso signifique o abandono dos modelos de origem, e nasceram fora da cidade e, consequentemente, longe da vista das autoridades municipais, para quem a cidade terminava na estrada de circunvalação, tal o entendimento que acabou por ser consagrado no Regulamento publicado em 1937.



"Projecto de uma casa de habitação que o Sr. Joaquim José Carvalho pretende construir no B.º da Sra. da Glória – Aprovado em Sessão da Comissão Executiva da Câmara Municipal de Évora de 7 de Novembro de 1935" (fonte "Riscos de um século", s/d, CME)

Ambos apresentam o mesmo tipo de estrutura urbana, afinal resultante da estrutura fundiária que lhe está na origem, do maior lucro que é possível obter e da tipologia do "monte", adaptada agora à situação de suburbano: pequenas propriedades que foram vendidas em "talhões"[94] a partir de uma outra propriedade maior, talhões que, numa primeira fase, serviram para a construção da casa da família (própria ou para alugar) e, numa segunda fase – a mais aguda do êxodo rural em direcção às cidades, a que Évora não conseguiu ficar imune (década de 40, do século XX) -, para, no logradouro, ser construída uma sequência de habitações mínimas,[95] dispostas na maior dimensão da propriedade podendo, se esta for suficientemente larga e se se justificar o investimento em novas construções, apresentar dupla sequência, com um pátio – corredor que lhes serve de logradouro colectivo e única fonte de luz e arejamento.

Esta tipologia de implantação e a mesma tipologia arquitectónica, em circunstâncias idênticas, serão repetidas noutras zonas da cidade, denotando a mesma origem dos que acorriam à cidade e o mesmo processo de obtenção de lucros com a expansão urbana. Só muito depois, por alteração da origem dos que passaram a ser os actores da expansão de Évora e, por isso, do quadro cultural de referência, é que serão alteradas quer a relação com a propriedade, quer a tipologia desta, quer ainda, como corolário, a estrutura e a morfologia urbanas dessas expansões.

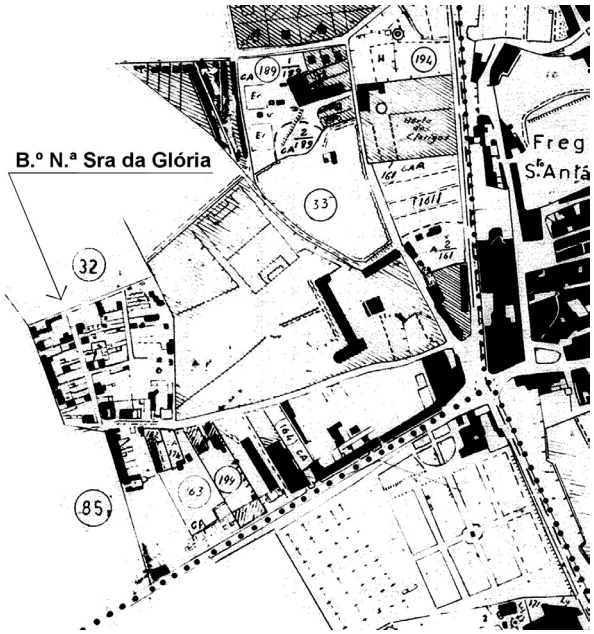
Pátio do Matos e pátio anónimo, ambos em Sta Maria (fotos do autor)

Dois pátios do bairro da N.ª Sra. da Glória (fotos do autor)

Mais tarde, quando do êxodo rural maciço na década de 40 e da debandada da década de 60 do século XX, por força da mecanização da agricultura, grande parte dos actores foi fixar-se nos subúrbios da capital

dando origem a bairros tão “alentejanos” como o Prior Velho ou ao crescimento de velhos lugares perdidos dos concelhos de Cascais e Oeiras, como Abóbada, Trajouce, Outeiro de Polima, usando a mesma tipologia urbana que Sta. Maria e a Sra. da Glória estavam também a experimentar: o pátio de várias moradas.

Em Évora, nestes mesmos bairros e noutros que entretanto foram surgindo, se a morfologia da propriedade não se alterou, a tipologia da edificação foi-se alterando em função da menor pressão social para a obtenção de uma morada. É assim que, quer num, quer noutro dos bairros em análise, se mescla a tipologia dos pátios com a da vivenda unifamiliar, ambas a ocuparem a mesma estrutura fundiária de base: a parcela ou o “avo”.



Estrutura da propriedade em 1951, com algumas modificações entretanto ocorridas mas de cujos sucessivos registos se desconhece as datas (imagem cedida pela CME e tratamento da mesma pelo autor)

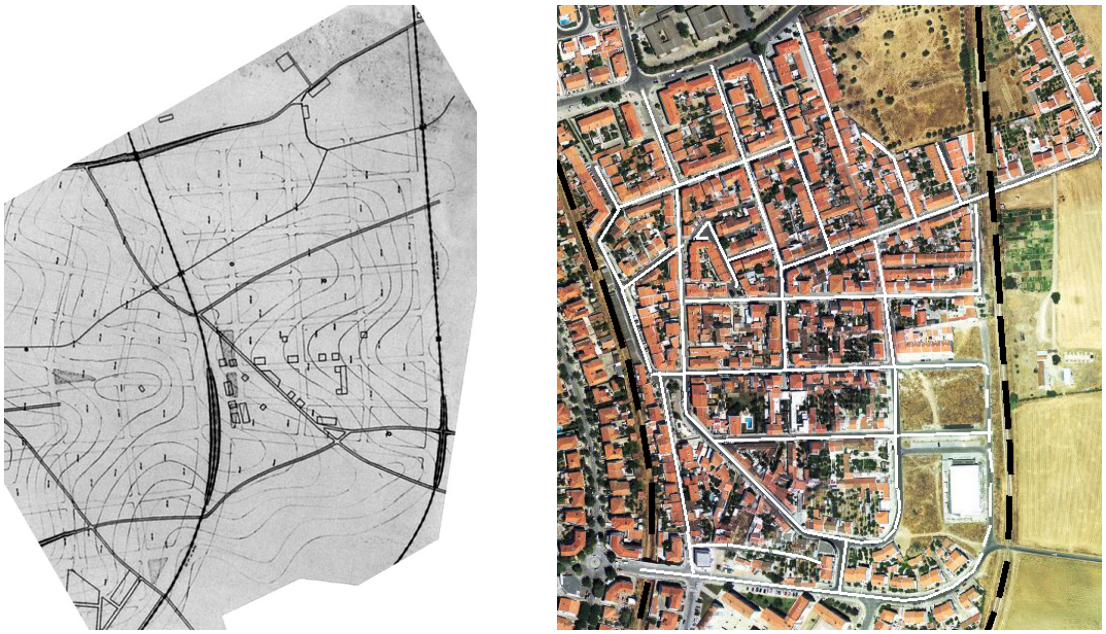
Estas edificações, de estrutura construtiva simples, repetem, também elas, os “modos de fazer” aprendidos nos meios rurais, mesmo que agora a taipa ou o adobe tenham sido substituídos pelo tijolo maciço, e por isso se diminuam as espessuras das paredes, e as varas de eucalipto tenham dado lugar ao barrote de pinho: duas paredes-mestras exteriores e uma parede central, mais elevada para garantir a inclinação das duas águas (já que o terreno a tardoz é do próprio). Por força do progresso e da regulamentação, a instalação sanitária é adossada à construção principal e a cozinha é remetida para a extremidade da parcela. A estrutura espacial, divergindo do “modelo” consagrado pela experiência, para dar resposta às exigências regulamentares das áreas mínimas, mantém o “tipo”; assim, o espaço inicial, canonicamente divido em quatro partes iguais, cede lugar ao mesmo número de compartimentos, sem que estes sejam iguais; canonicamente é também mantida a distribuição funcional: poupando-se a área de um

corredor, a entrada no fogo é feita pela "casa de entrada" que é, ao mesmo tempo o espaço de distribuição para um quarto que contactará com o exterior através de janela e a "casa de jantar" que, necessariamente, estará em contacto com o logradouro formando com este o núcleo de maior vivência da habitação.

7.3.2 Bairro de N.ª Sra. da Saúde

Quase da mesma época é o embrião do actualmente designado bairro da N.ª Sra. da Saúde.[96]

Nascido Poço Entre-Vinhas ou, dada a sua localização específica, poderia ser, também, "Entre-Linhas": entre as linhas de Vila Viçosa e de Mora, cuja origem é um pequeníssimo núcleo de pequenas construções adossadas a uma estrada rural e outras, a norte daquelas,



Estrutura do território em 1937 e estrutura urbana actual (imagens cedidas pelo Arquivo Fotográfico da CME, com tratamento do autor)

dispersas no campo, este bairro,mercê da sua proximidade à cidade, cedo foi adquirindo um "facies" urbano a que não é alheia a densidade do construído.

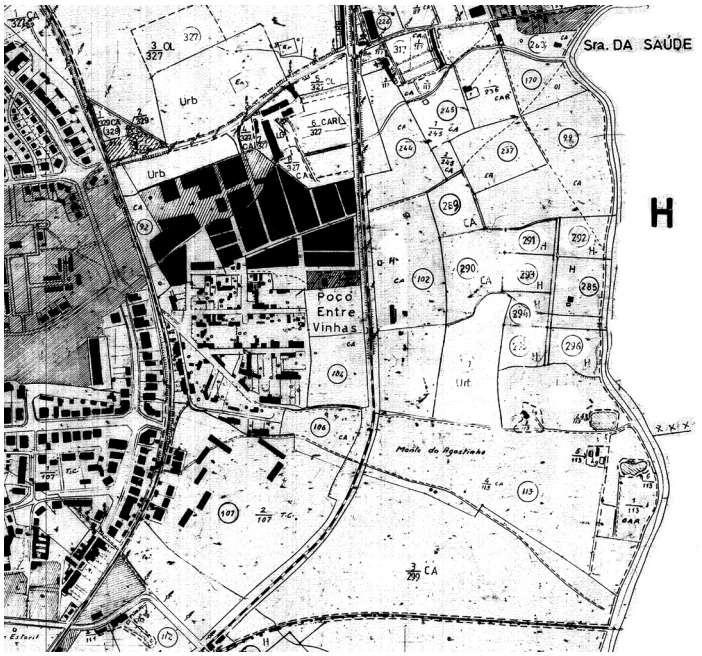
Embora, como se referiu, o 1º Plano de Urbanização, aliás, Ante-Projecto do Plano de Urbanização da Cidade de Évora, 1937-1939, tivesse sido rejeitado pela administração central e o Plano De Gröer previsse a urbanização de toda a área entre os dois ramais de caminho-

de-ferro, foi o traçado viário do 1º plano que prevaleceu na estruturação do que viria a ser designado por bairro N.ª Sra. da Saúde, muito embora na expansão posterior a malha tivesse adoptado como elemento estruturante o traçado da antiga estrada rural, que entretanto se instituiu como via de acesso ao bairro clandestino de Sto. António, havendo entre ambas as malhas um ângulo de que resultaram quarteirões em cunha mas, devido à sua origem, de que não resultou espaço público de lazer.

Como é visível na comparação entre o extracto do Plano de 1937-39 e a fotografia aérea de 2000, o "desencontro" entre as malhas urbanas é o resultado directo da estrutura da propriedade existente à data da expansão do bairro e dos princípios que orientaram a morfologia urbana: a primeira, quadrangular, cuja limite norte é oblíquo relativamente às extremas laterais, claramente cumpridora do traçado viário do Plano, independentemente dos resultados financeiros (êxito ou desastre) que a atitude de cumprimento pudesse vir a ter, a segunda, posterior, de "shape" rectangular mas com as extremas maiores orientadas em função da estrada rural, cujo traçado é consequência dos objectivos estritamente lucrativos da operação, ou seja, arruamentos perpendiculares à via de servidão, com a métrica (entre arruamentos) estritamente necessária à constituição do maior número de lotes, inexistência de previsão de espaços públicos, de perfil transversal dos arruamentos de dimensão apenas suficiente para que se cruzassem dois veículos, sem recurso a passeios.

Ruas "do Plano 1937-39"/eng. Mário Azevedo e pátios (fotos do autor)

Porque no Plano 1937-39 apenas o traçado viário estava desenhado a divisão cadastral dos quarteirões, a tipologia e índices de ocupação dos lotes, resultantes do acto jurídico-administrativo resultante da operação de parcelamento, estavam ausentes, facto que permitiu uma maior liberdade, quer aos loteadores dos quarteirões, quer aos que



Estrutura da propriedade em 1951, com algumas modificações entretanto ocorridas (imagem cedida pela CME e tratamento da mesma pelo autor)

desenharam as construções (eventualmente técnicos habilitados para o efeito mas, provavelmente, mestres-de-obra que, também eles, engrossaram as fileiras do êxodo rural). Naturalmente, por ser uma malha resultante de um Plano, a largura dos arruamentos considerava a existência de passeios a ambos os lados da faixa de rodagem, o que justifica hoje a diferença de qualidade dos espaços-canal desta zona do bairro e a falta de qualidade na zona em que o traçado apenas obedeceu à ideia de lucro.

Na maioria dos casos a largura das parcelas não permitiu aos proprietários, moradores no local ou não, a adopção de outra tipologia que não fosse a moradia individual, embora se registem alguns casos de tipologias de habitação colectiva, numa ocupação em pátio, em todo semelhante ao já referido para os bairros de Sta. Maria e Sra. da Glória.

Mesmo na ausência de regulamento, ou exactamente por isso, é patente a unidade tipológica e morfológica no tecido urbano pertencente à primeira fase do bairro, correspondente à malha urbana definida pelo 1º Plano, não sendo alheia àquela unidade quer a origem dos moradores, quer a origem e "know-how" da maioria daqueles a quem foi confiado o acto de construir: os mestres-de obra, fixando deste modo, em cada construção, um "canôn" aprendido no exercício da profissão e que, por isso, era como que uma reprodução das edificações rurais, agora com as ligeiras adaptações ao ambiente e cultura urbanos.

Na malha mais tardia, a arquitectura já tinha atingido o grau de "língua morta",[97] porque os donos de obra já não fundavam as suas raízes na ruralidade mas antes na urbe, tendo

esperança que a imagem das casas que mandavam fazer lhes alterasse o estatuto social, e os mestres-de-obra disponíveis já não o eram.

Tendo-se perdido o "cânon" com os Mestres desaparecidos, sobraram as soluções engendradas entre o dono de obra e o desenhador habilidoso, às quais não faltou a decoração "kitsch", algumas vezes usando um léxico em que se misturam elementos das mais diversas proveniências, mas na maioria das vezes usando pequenos pedaços de uma gramática arquitectónica feita da simbiose entre a geografia do lugar e a cultura daí resultante, que é, ao mesmo tempo, agente de transformação da geografia. Porém, os pequenos pedaços de gramática não compõem um discurso digno e eloquente, resultando amiúde num tagarelar patético e vagamente perceptível nas suas intenções, que no caso das construções que se foram amontoando nesta "2ª fase" do bairro, lembram a ruralidade perdida exclusivamente pela colagem de "clichés" aos novos materiais de que a modernidade ia sendo feita.

7.3.3 Bairro de Almeirim

Assinalado no Plano Conceição Silva como um subúrbio da cidade a ser considerado e desenvolvido como tal no futuro, o bairro de Almeirim é uma área de origem clandestina com características especiais ou diferentes daquelas que os bairros clandestinos conheciam ou viriam a conhecer, uma vez que resulta de um acto filantrópico do proprietário da herdade onde o bairro se implantou e, talvez por esse motivo, apresenta uma tal regularidade quer de traçado, quer de estrutura da propriedade, que não nos é permitido inclui-lo no grupo genérico dos "clandestinos".

Estruturado a partir de três ruas paralelas entre si e perpendiculares à estrada do mesmo nome, com uma "travessa" que liga as três (duplicada pós 25 de Abril) a meio do seu comprimento, o bairro respondeu à demanda de uma ruralidade que uma parte dos chegados à cidade e alguns outros empregados do proprietário-filantropo requeriam; não já uma ruralidade que o "monte", propriedade do dono da terra e, por isso, na directa dependência da manutenção das relações contratuais de trabalho entre assalariado-inquilino e patrão-senhorio, e sem recurso à agricultura de subsistência que poderia minorar os magros proventos auferidos sob a

A estrutura linear do bairro de Almeirim, triplamente repetida, e os equipamentos construídos já após o 25 de Abril (foto aérea cedida pelo Arquivo Fotográfico da CME, tratamento gráfico do autor)

forma de salário de jorna, mas sim uma ruralidade de propriedade da terra e de propriedade da morada, com logradouro suficiente para garantir a subsistência, mesmo que em alguns casos a aquisição se tenha prolongado por anos de prestações pagas ao filantropo.

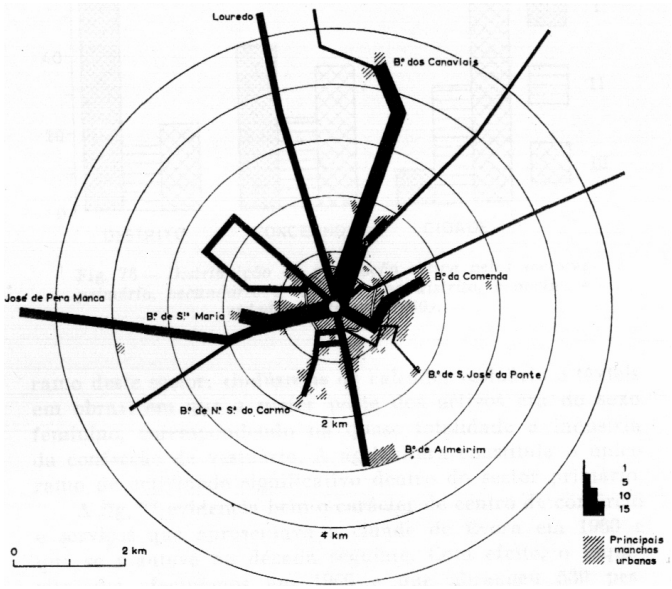


Gráfico das carreiras urbanas de Évora na década de 60-70 do século XX, em que se verifica, reforçando o carácter de subúrbio ou mesmo "nova fundação" do bairro de Almeirim, que apenas para o bairro dos Canaviais há uma maior frequência de autocarros. (fonte Jorge Gaspar "A área de influência de Évora", p. 329)

"Urbanizado" à semelhança de uma povoação autónoma - que o era, face à distância que o separava, e ainda separa, da cidade – também dessa semelhança se ressentiu o bairro sob o ponto de vista dos equipamentos e espaços públicos, ou seja, mesmo tratando-se de um gesto filantrópico, não deixou de constituir um processo de loteamento clandestino, onde

a motivação maior é o lucro, não havendo lugar para tudo o que não se possa vender, ou que não seja necessário para chegar ao que se quer vender: os espaços-canais para futuros arruamentos. Exceptua-se deste panorama a Escola Primária e uma área para a igreja: a primeira foi construída ainda antes do 25 de Abril e a segunda, mesmo não o tendo sido, já estava prevista como lotes não transaccionáveis para fins habitacionais, pois tinham finalidade específica.

E, como "povoação autónoma", estabelece-lhe limites, naturais e "administrativos": a leste um afluente da ribeira de Alpedriche, esta, por sua vez, afluente do ria Xarrama, da bacia do Sado, a oeste a estrada municipal era por si só um limite "natural", para evitar que o bairro "invadisse" mais do que o necessário a herdade de que constitui um destaque, foi encostado ao limite norte daquela, à divisão cadastral e administrativa que a separava da quinta a norte, e a sul foi-lhe estabelecido um caminho de pé-posto como limite de expansão.

Tipologicamente semelhantes ao "monte", por perpetuação do "cânon" (o tipo), mesmo que vão aparecendo alterações que as individualizam e lhes garantem o carácter de aparência única (foto do autor)

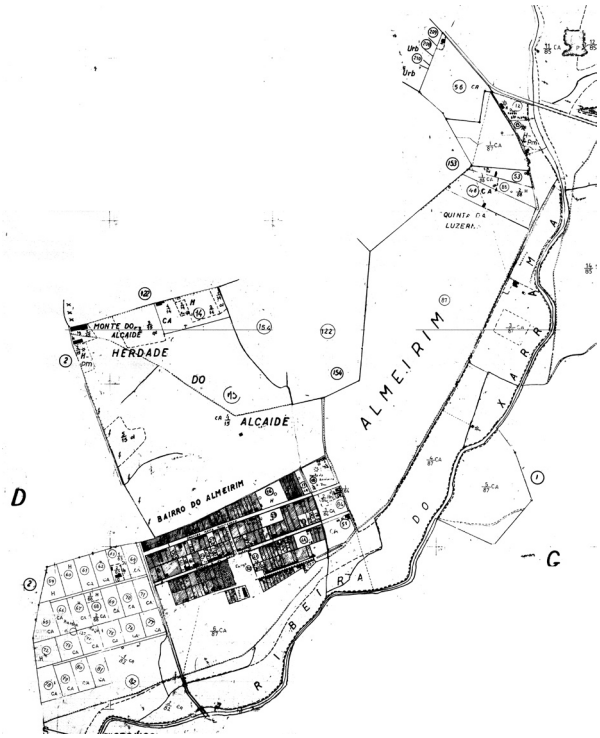
Quer a extensão, quer o perfil transversal das ruas do bairro de Almeirim, de par com a sua condição assumidamente suburbana, ou de "nova fundação" em pleno século XX, conferem ao conjunto um lugar especial na dispersão urbana que caracteriza a cidade de Évora hoje (foto do autor)

A expansão leste, alem da linha de água afluente da ribeira, cujo motivo para a cedência desconhecemos, era constituída por três pequenas parcelas de 7500 m2, eventualmente destinadas a serem posteriormente divididas em unidades mínimas de cultura – 2500 m2 – que, cada uma com independência das outras, promoveria um loteamento ou, menos arriscado sob o ponto de vista legal, uma divisão em avos.

Deste modo, só após o 25 de Abril o bairro é provido de outros equipamentos o que não significa que não se tenham instalado os serviços

mínimos que, à semelhança da solução encontrada em diversos aglomerados rurais, usaram uma parte do espaço habitacional – um ou os dois compartimentos adjacentes à via pública – para lhe darem uso comercial: a venda e/ou a taberna. Estes serviços mínimos, numa forma lógica de relação com o bairro mas, também, com o abastecimento vindo do exterior, situaram-se (situam-se ainda, alguns) nas edificações mais próximas da estrada de servidão do bairro, a estrada de Almeirim.

Após o 25 de Abril, num processo que se alastrou a algumas zonas do país, em especial ao Alentejo e à faixa litoral, a Câmara Municipal de Évora, através dos Serviços Municipais de Habitação dos concelhos de Évora, Redondo, Viana do Alentejo e Portel, promove a execução do projecto, e posterior construção, de blocos de habitação colectiva para alojamento de famílias carenciadas, edifícios que se irão implantar nas áreas ainda não comprometidas com construções, mesmo que tivessem de há muito "promitentes compradores-construtores", e promove ainda o loteamento, com oferta dos respectivos projectos-tipo, de outros "lotes" que não tinham sido construídos ou vendidos pelo "filantropo" ou seus herdeiros, abandonando a ideia mítica da pequena propriedade com casa e terreno para agricultar (os tempos estavam já a mudar e com eles a relação do homem com a terra, pese embora a "explosão ideológica" de regresso aos campos que a Reforma Agrária despoletou), ficando o projecto pela banda contínua de edificações unifamiliares, num "compromisso entre o que era e o que virá a ser", que constitui até hoje a



Estrutura da propriedade em 1951, com algumas modificações entretanto ocorridas. Com a passagem a propriedade urbana, a parcelização é apenas representada a negro. Contudo é observável, a poente do bairro original, um loteamento ilegal que, entretanto foi legalizado, do mesmo modo, também é visível, e contrastante, a estrutura fundiária que envolve o bairro, a qual se mantem praticamente inalterável até à data. (Imagem cedida pela CME e tratamento da mesma pelo autor)

"fachada" do bairro, uma vez que se implantaram na faixa adjacente à estrada de servidão.

A composição, a distribuição e até a tipologia e tecnologias construtivas das edificações que foram completando o tecido urbano, seja por fazerem parte do mesmo grupo social que demandou a cidade – os rurais -, seja por responderem de uma forma lógica, racional e se inserirem na tradição, no "cânon", são em tudo semelhantes, ou mesmo iguais (eventualmente denunciando um número restrito de mestres que ia "ditando" a arquitectura pela repetição do "cânon"), ao modelo que mostrámos acima, referido ao bairro de N.ª Sra. da Glória.

Contrariamente à maioria dos bairros de génese ilegal em Évora, como em diversas localidades e áreas do país, o bairro de Almeirim aparenta ter sido "projectado" para um espectro temporal muito para além do que é habitual em situações semelhantes e mesmo naquelas em que o planeamento oficial intervém, mesmo se tivermos em conta que os limites eram, e são, rigorosos, ou talvez por isso. Se as razões de índole social estão subjacentes à dimensão dos talhões, não é menos correcto que os perfis dos arruamentos parecem estar expectantes relativamente à futura densificação do bairro, não sendo plausível colocarmos como hipótese de "projecto" a simples perpetuação da imagem da paisagem urbana do Alentejo, uma vez que ruas com perfis transversais de cerca de 13 metros não são comuns nas malhas urbanas da região, salvo em situações excepcionais.

7.3.4 Bairro de N.ª Sra. do Carmo

Assinalado na década de 1940/1950, corresponde também este subúrbio clandestino à demanda da cidade, consequência do êxodo rural, que já referimos para outros bairros semelhantes – Sta. Maria e N.ª Sra. da Glória –, tem uma estrutura linear, apoiada na antiga estrada para Viana do Alentejo, cingindo-se a um estreito triângulo confinado por aquela estrada e um caminho a tardoz, correspondendo, eventualmente, a uma antiga horta, na sequência de outras mais a norte – horta do Bispo, horta das Figueiras e mesmo, junto à muralha abaluartada, a horta dos Soldados, onde hoje se situam o jardim e parque infantil –, uma vez que a linha de água que caminhava junto à cerca medieval, alimentada pela lagoa que deu o nome à porta norte, percorria esta extensão ladeada pelas hortas referidas e irrigando-as, até se juntar à

De estrutura linear ao longo da estrada para Viana do Alentejo, o bairro de N.ª Sra. do Carmo é, morfologicamente, o resultado da divisão em parcelas ou talhões de uma quinta (foto aérea cedida pelo Arquivo Fotográfico da CME e tratamento gráfico do autor)

ribeira da Torregela, mais a sul, pois, a partir desta ribeira a zona sul da cidade era (é) fundamentalmente ocupada pela grande propriedade de cultura de sequeiro.

Como praticamente todos os outros bairros clandestinos, quer em Évora, quer no resto do país, toda a área "loteada" é usada ora para a constituição de talhões ou parcelas, ora para os espaços-canal de acesso àquelas, não havendo lugar a áreas para outros fins, nomeadamente o largo ou praça, pois isso constituiria uma diminuição nos lucros da venda podendo, em alguns casos e dependendo da época, constituir também uma menos-valia, uma vez que seriam espaços expectantes, que as autarquias não iriam tomar como encargo o seu arranjo, uma vez que não tinham sido cobradas taxas pelo loteamento, e que poderiam ser apetecíveis de ocupação por grupos sociais indesejáveis, enquanto vizinhos, nomeadamente os nómadas que poderiam tornar-se sedentários aí.

O bairro apresenta ainda hoje a estrutura urbana original, bem como praticamente a mesma malha urbana, visto ter sofrido apenas ligeiras alterações, as quais se consubstanciaram no aparecimento de edifícios nos logradouros das pequenas propriedades de que se compõem este bairro, semelhantes aos que foram construídos inicialmente. Também neste bairro, embora em menor número, em alguns dos talhões o proprietário tenha optado pelos pátios, aumentando deste modo os seus rendimentos.

Quer as pequenas edificações iniciais, quer os conjuntos dos pátios, apresentam as mesmas características tipológicas já apontadas para outras situações, isto é, preservam na arquitectura a imagem da ruralidade, mesmo que urbanisticamente não haja qualquer relação

com o meio de onde vieram os que aqui chegaram, salvo nas situações que, posteriormente, mercê de acertos no desenho do espaço público, os proprietários ou inquilinos puderam fazer, aumentando a área do talhão com a criação de um logradouro anterior, como marca de "identificação urbana" – a vivenda – e até de ascensão social.

7.3.5 Bairro do Frei-Aleixo

Também da década do bairro de N.ª Sra. do Carmo, no bairro do Frei-Aleixo, se bem que mais tarde os proprietários de pequenas courelas tivessem adoptado o parcelamento menos oneroso e com maiores rendimentos, foi construído um conjunto de pequenas casas cuja morfologia urbana faz recordar algumas das intervenções filantrópicas do final do século XIX e início do século XX, em especial aquelas que punham a enfâse nas relações sociais no interior do quarteirão.

Ao longo da estrada para Estremoz, o bairro do Frei Aleixo apresenta dois núcleos, correspondentes às propriedades que os originaram, sendo, porém, o núcleo oeste mais antigo e, por isso, com uma malha urbana mais densa, correspondendo a talhões e construções que respondiam a uma procura menos exigente, porque com menores recursos (foto aérea cedida pelo Arquivo Fotográfico da CME e tratamento gráfico do autor)

É um conjunto de 16 casas, dispostas paralelamente entre si, com acesso por ruas paralelas, e 8 outras casas, também paralelas entre si, mas com a dupla função de habitação e pequenos comércios, adoptando o conjunto das 24 edificações a forma de um rectângulo cujo interior é dividido em logradouros com pequenas hortas mas com acesso por passagem-corredor comum. Esta passagem é também acessível pelas ruas adjacentes às edificações destinadas ao comércio. Neste é retomada a tipologia da "loggia" ou arcada protectora dos clientes.

Embora edificado sem projecto licenciado, e não se afastando da imagem estereotipada da "casa alentejana", trata-se sem dúvida de uma intenção, não só social mas, também, urbana

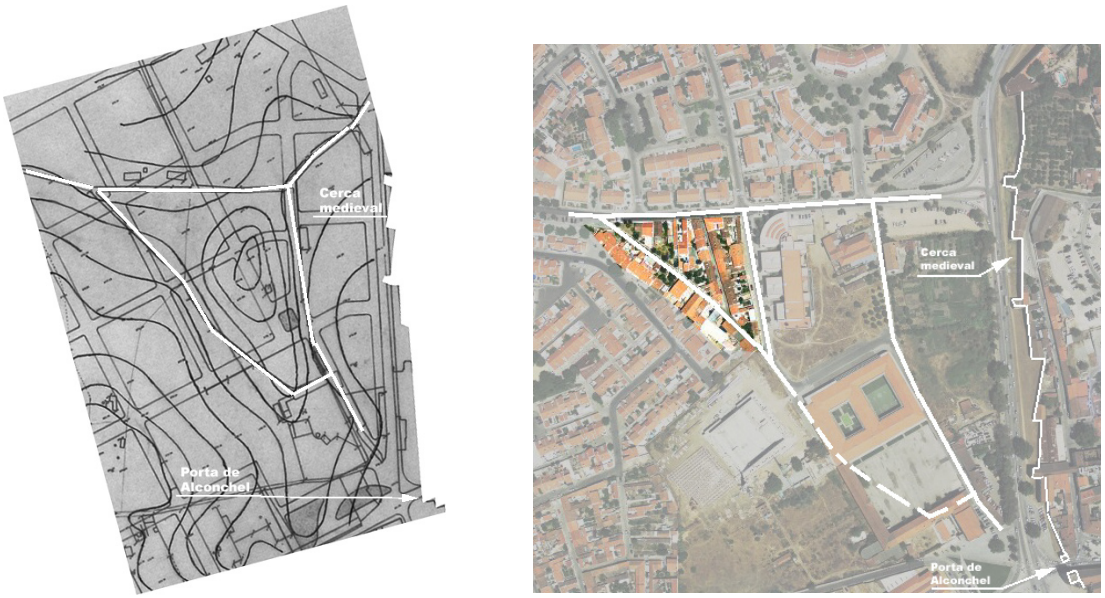
O conjunto coeso de edificações com logradouros em pátio, com espaço central, qual "rua por detrás dos quintais", que facilita e propicia o seu uso como espaço público ou semi-público (foto aérea cedida pelo Arquivo Fotográfico da CME e tratamento gráfico do autor)

que, a ter sido repetida, constituiria hoje uma "marca" desse período e poderia ter servido como referente para futuras intervenções no "fazer cidade", de que Évora era tão carecida. O seu carácter inovador manifesta-se também na assumpção de "unidade de habitação", independente do traçado das vias e, portanto, cuja morfologia seria indiferente ao lugar, uma vez que não faz depender a sua existência e a sua forma da EN 18 – Évora/ Estremoz .

Ao contrário do conjunto urbano-arquitectónico descrito, as expansões clandestinas no Frei-Aleixo, posteriores àquela, usando a EN 18 como eixo estruturante, irão adoptar uma estrutura em "espinha de peixe", se bem que "diferida", isto é, a norte o conjunto de ruas perpendiculares à estrada nacional não irá coincidir com o conjunto de ruas, também perpendiculares à EN 18, a sul, denunciando tratarem-se de parcelamentos com origem em diferentes propriedades, embora adoptando a mesma tipologia de relacionamento com a estrada e a mesma falta de preocupação com os espaços públicos que não servissem para acesso directo às parcelas.

7.3.6 Outros bairros à semelhança dos anteriores: periféricos e limítrofes

Tratam-se de bairros que, embora participem no "movimento" de alargamento da cidade através de novos "arrabaldes" afastados da cidade herdada e legal, a única oficialmente reconhecida juntamente com aquela que os planos iam delineando, surgiram fora do contexto de elementos estruturantes lógicos para o seu aparecimento, elementos que os justificassem e até os fizessem prever em momentos críticos da economia rural. E foi de tal forma "ilógico" o seu



O bairro dos 3 Bicos estruturou-se em função das vias que limitavam a propriedade inicial. De notar, à direita, onde actualmente se encontra a Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Alentejo, o outeiro registado no levantamentotopográfico de 1937 e referenciado na "Planta das Muralhas de Évora" (cf. LIMA, 1996: 75) que serviu de protecção visual ao aparecimento do bairro (foto aérea cedida pelo Arquivo Fotográfico da CME com tratamento gráfico do autor).

aparecimento que tardaram em crescer e em se desenvolverem vistos todos eles terem surgido na década de 1960/1970, terem passado por períodos de procura da cidade, por vicissitudes várias com a Câmara Municipal, pelo aumento dos rendimentos da classe média-baixa que justificaram a explosão de bairros periféricos e, mesmo assim, só muito recentemente (última década do século passado) terem conhecido alguma "animação" no preenchimento da malha urbana, embora nem tudo tenha sido completado.

O bairro dos Três Bicos, mesmo tendo-se implantado "às portas da cidade", na intersecção de três caminhos rurais que estão na origem do topónimo, devido ao limite "natural" que os caminhos constituíam, ficou limitado no seu crescimento. Organiza-se segundo duas ruas paralelas a um dos caminhos periféricos e, de arquitectura de modelo rural, evoluiu para modelos mais citadinos e portadores de imagens exteriores que, como aqueles modelos citadinos, possam transmitir o estatuto social do proprietário ou do morador.

Assinalado o embrião do bairro das Pites na década de 1940/1950 sob a forma de um número ínfimo de construções ilegais, que poderiam constituir apenas edifícios de apoio à agricultura, na década seguinte apresenta já uma proto-estrutura urbana que viria a evoluir para um núcleo estruturado na década de 1970/1980, se bem que, apesar da sua "história", tem as mesmas características de outros bairros já descritos: ausência de centro, monofuncionalização

Relação do bairro das Pites com a estrada de Estremoz, e estrutura do mesmo bairro. Dentro de um círculo assinala-se o embrião do bairro, já referenciado no levantamento cadastral de 1951 (foto aérea cedida pelo Arquivo Fotográfico da CME com tratamento gráfico do autor).

na vertente habitação, salvo o aparecimento de uma padaria de média dimensão, instalada em várias construções erigidas ao longo do tempo, no logradouro de um dos lotes. Um Plano de Pormenor recente apenas teve como objectivo a legalização dos lotes e das construções, tendo, por força de novos alinhamentos impostos, contribuído para a destruição da imagem ordenada que o bairro tinha, apesar da sua origem e consequente ausência de "regras urbanísticas" ditadas pelo município, o que não significa ausência de regras aceites entre proprietários dos "avos" e das parcelas, muitas das vezes ditadas pelo "saber fazer" dos mestres-de-obra que construíram ou orientaram as construções.

Limitado pela antiga azinhaga e pelo aqueduto da Água da Prata, a estrutura do bairro da Torralva é o resultado daquelas limitações "naturais" e do objectivo único do processo de loteamento ilegal: a total ocupação do solo por "lotes", "perdendo-se", financeiramente, apenas as áreas das vias de servidão daqueles (foto aérea cedida pelo Arquivo Fotográfico da CME e tratamento gráfico do autor).

Com origem na média e pequena propriedade dividida em "avos", numa zona dificilmente visível das vias usualmente percorridas pelo poder e pela fiscalização, o bairro da Torralva disso beneficiou, mesmo estando implantado junto a um monumento nacional: o aqueduto da Água da Prata[98]. O traçado do bairro reflecte a estrutura da propriedade prévia existente,

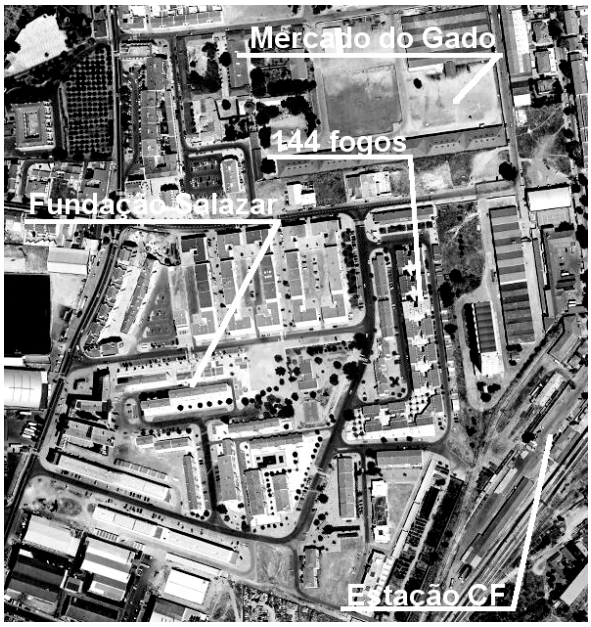
isto é, pequena(s) courela(s) com servidão pela antiga azinhaga de acesso ao mosteiro de S. Bento de Cástris.[99] Como outros bairros clandestinos, o bairro da Torralva ao invés de ser um arrabalde da cidade, pela ausência de espaços públicos de troca, não gerou o aparecimento dos serviços que usualmente vão preenchendo e completando aqueles espaços transformando-os em espaços vivenciais mas, ao implantar-se longe da cidade legal e junto ao aqueduto que, pelo seu volume e marca do homem na paisagem, estabeleceu um novo "limite" para a cidade, mesmo que por enquanto seja apenas um bairro monofuncional.

7.4 Os suburbanos de 2ª geração

Se até 1974 os bairros clandestinos foram surgindo, em geral para responder a necessidades de alojamento que as alterações económicas foram ditando e que forçaram a procura da cidade como local onde as famílias oriundas do meio rural poderiam tentar a sobrevivência que o campo lhes negava, origem essa que a arquitectura patente nesses bairros não nega e, inclusivamente, corrobora e reforça, as alterações políticas, e de imediato económicas, que o 25 de Abril trouxe provocaram alterações profundas no *fácies* das cidades, nomeadamente em Évora.

O bairro Garcia de Resende, dando continuidade ao bairro da N.ª Sra. da Saúde e, como este, tomando como limite da cidade o ramal de caminho-de-ferro de Vila Viçosa (foto aérea cedida pelo Arquivo Fotográfico da CME, com tratamento informático do autor)

Essas alterações, que se traduziram posteriormente numa valorização do casco histórico urbano, que conduziu à sua classificação como *património mundial*, que se traduziram posteriormente em tentativas de controlar o "fenómeno clandestino" (cf. CARVALHO, 1990: 59), e que se traduziram em acções de promoção de diversa índole, traduziram-se, também, no período imediatamente após o 25 de Abril, mercê dos rendimentos inesperados que a crescente politização e partidarização das



Localização e conjunto de edifícios de habitações sociais – 144 fogos entre a Fundação Salazar e a estação dos Caminhos-de-Ferro -. (foto aérea cedida pelo Arquivo Fotográfico da CME)

relações laborais e da "funcionalização" de largos milhares de trabalhadores, na proliferação indiscriminada de loteamentos clandestinos, agora já não para responder às necessidades de habitação dos que chegavam do campo mas, sim, para responder às necessidades dos próprios habitantes da cidade, fosse para melhorar as condições de habitabilidade em que tinham vivido até aí no interior do casco histórico, fosse para alterar a sua imagem social (passavam de inquilinos a proprietários), fosse ainda para aplicarem no "investimento seguro" que a terra representava.[100]

Se alguns destes investimentos se fizeram em bairros clandestinos pré-existentes ou em bairros que, apesar de clandestinos, ensaiavam os primeiros passos para preencher as áreas entre a periferia e o centro, como foi o caso do bairro da Torregela, em 1980, a maioria dos investimentos concentrou-se em zonas limítrofes, alargando os limites da cidade mas não deixando de viver da sua monocentralidade, aspecto aliás que a administração municipal que geriu o município duas décadas, veiculando as posições partidárias que representava, queria ver reforçada (cf. CARVALHO, 1990: 122).

Acrescente-se a esta "explosão" de clandestinos a construção de dois bairros de "Habitação Económica", lançados ainda no período anterior ao 25 de Abril: o designado "Bairro das Caixas", que expandiu a malha urbana do bairro da N.ª Sra. da Saúde para sul e induziu o aparecimento de uma pequena expansão, o bairro Garcia de Resende, que preencheram a área entre o ramal de Mora e o "limite" que constituía (e constituí) a linha de caminho-de-ferro do ramal de Vila Viçosa, e o bairro da Horta das Figueiras, a sul, construído pela Fundação Salazar.

Conjunto dos "144 fogos" (foto do autor)

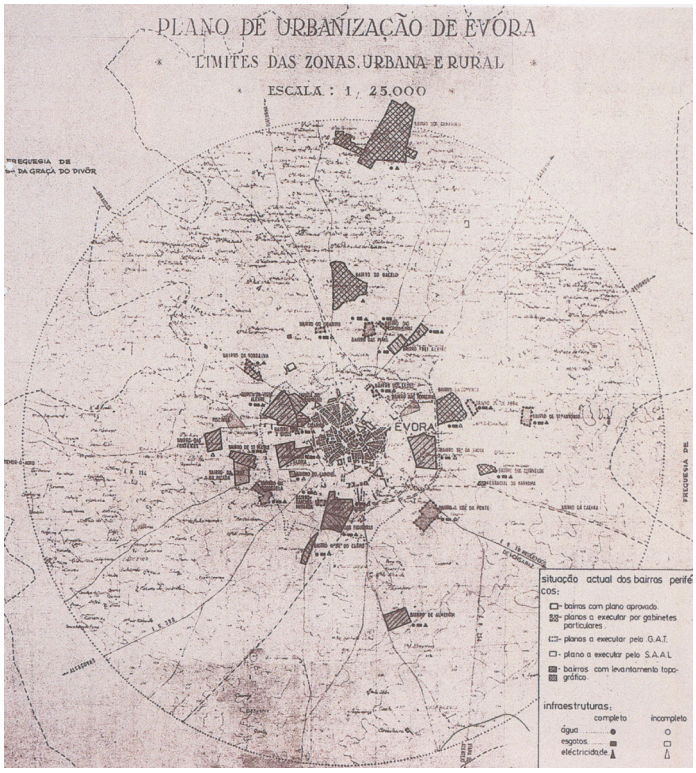
Embora sejam bairros monofuncionais – habitação em exclusivo -, a grande diferença entre eles, sob o ponto de vista urbanístico, está no facto de o primeiro ter sido implantado numa área em vias de consolidação, o bairro de N.ª Sra. da Saúde, e adjacente a outra consolidada, a Zona de Urbanização n.º 1, que embora não constituísse uma nova centralidade urbana, já possuía algum comércio acantonado na rotunda sul da sua avenida mais carismática: a avenida D. Leonor Fernandes, dispensando o novo bairro dessa "obrigação", e o segundo bairro, a Horta das Figueiras, ter sido implantado no campo e não possuir qualquer serviço, nem qualquer equipamento de suporte à vida urbana que se pretendia e que a arquitectura evidencia.[101] Mais tarde, com projecto do GAT de Évora, surgiria, entre o bairro da Horta das Figueiras e a estação de caminho-de-ferro, um empreendimento de habitação social, designado por "144 fogos", onde se retoma o discurso experimental ensaiado nos anos 70 do século passado por diversos arquitectos[102] e, também, em diversas operações SAAL da área de Lisboa: a criação de áreas interiores à banda contínua de blocos, onde se prevê que se desenvolva a vida colectiva dos moradores.

O bairro "Fundação Salazar" (foto do autor).

No período de 1975 a 1980, outros bairros surgiram os quais, mercê da sua localização periférica, alargaram como nunca o limite da cidade, à semelhança dos seus congéneres arrabaldes medievos, muito embora sem com eles se poderem comparar: a norte o bairro

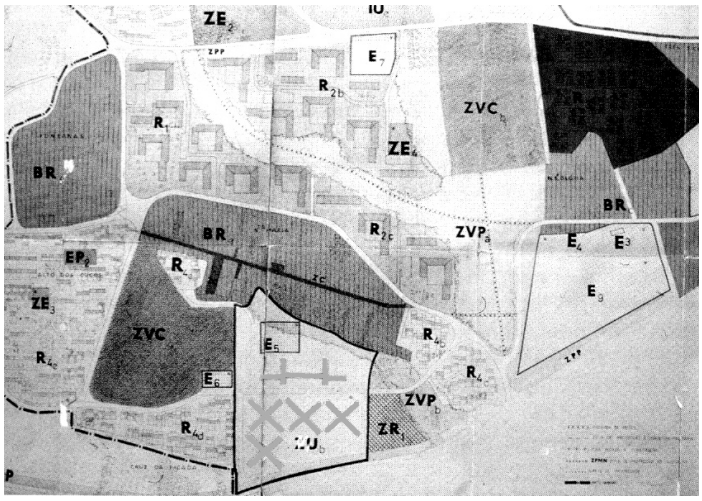
clandestino do Bacelo e, adjacente a este, o posterior bairro legal das Corunheiras, a nascente os bairros clandestinos 25 de Abril e de Sto. António, a poente o também clandestino bairro das Fontanas e o legal bairro do Escurinho, destinado a alojar retornados das ex-colónias, de construção pré-fabricada, e provisório até hoje, e a sudoeste o bairro clandestino da Casinha com dois núcleos: um, frente ao parque de campismo, outro mais afastado para poente.

O bairro dos Canaviais, já referenciado no Plano Conceição Silva e admitido em sede de plano como possível subúrbio a legalizar, foi crescendo lentamente conhecendo maior aceleração após o 25 de Abril, voltando a um crescimento de ritmo menor, até à recente "descoberta" pelos construtores locais, despoletada pelo Plano de Pormenor que alterou os índices previstos anteriormente, tornando "apetecíveis" os talhões existentes pela perspectiva de lucro rápido que o loteamento dos mesmos permitiu, tendo à data uma relação de verdadeiro subúrbio com a cidade, provocando, à escala de Évora, o mesmo tipo de conflitos que os subúrbios da capital provocam: entupimento das vias motivados pelo movimento pendular, ausência de centro e de serviços e comércios a ele ligados, dificuldade de acesso aos equipamentos e serviços sedeados na cidade ou na sua zona periférica.



Localização dos bairros, sendo claramente visíveis: o bairro de Almeirim, a sul, os bairros de N.ª Sra. da Saúde e Comenda, a nascente e, a norte, o bairro do Bacelo. Exterior ao perímetro do aro próximo e também a norte, está o bairro dos Canaviais. Para se compreender o fenómeno "clandestino" na cidade de Évora (semelhante ao de tantas cidades portuguesas na mesma época), compare-se esta imagem, presumivelmente de 1979, com aquela elaborada no âmbito do "plano Conceição SIlva"(foto cedida pelo Arquivo Fotográfico da CME)

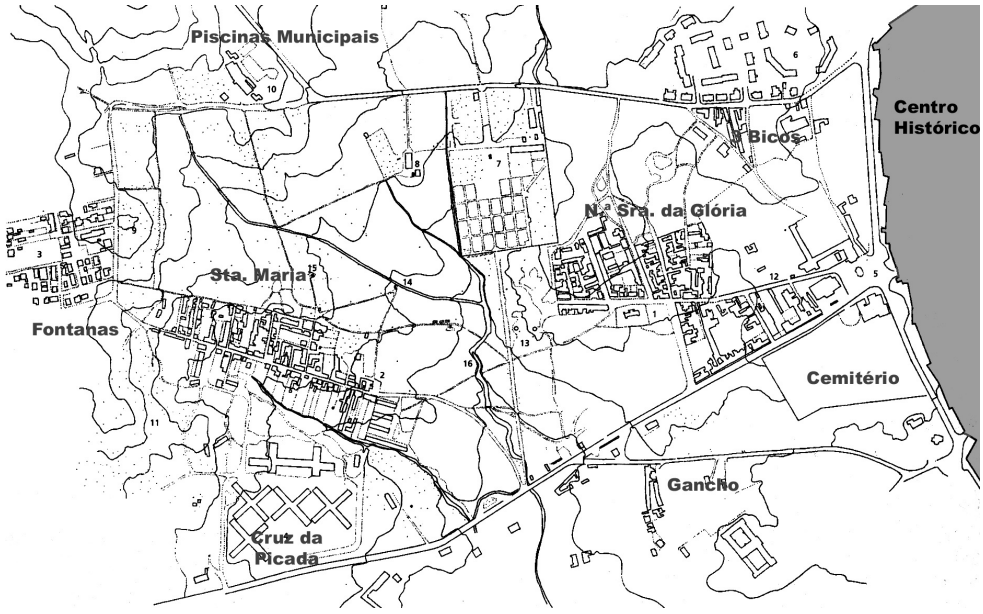
Nascido de uma bifurcação viária, as edificações foram-se dispondo ao longo destas vias e os talhões, por vezes quintas, traçados perpendicularmente àquelas. O aparecimento de vias de terra batida a partir



Plano da Zona Oeste previsto e posteriormente alterado pelo Plano de Extensão Oeste (fonte: Enrico Molteni, "Álvaro Siza, Barrio de la Malagueira, Évora", p. 15).

daquelas vias deu-se mais tarde e correspondeu, como na maioria dos loteamentos clandestinos, à chegada à cidade de centenas ou milhares de famílias substituídas pela maquinização agrícola. Porém, se parte dos moradores deste bairro enveredaram pela construção civil, muitos houve que, apesar do seu novo estatuto, continuaram no exercício da sua profissão nas quintas que envolvem o bairro: trabalhadores rurais.

Esta raiz rural, como já referimos, a propósito de bairros clandestinos próximos da cidade, manteve-se e traduziu-se na organização espacial do aglomerado e na arquitectura predominante, tendo, no entanto, vindo a ceder gradualmente às novas formas de habitar e de usar o espaço público dominantes na cidade e consequência

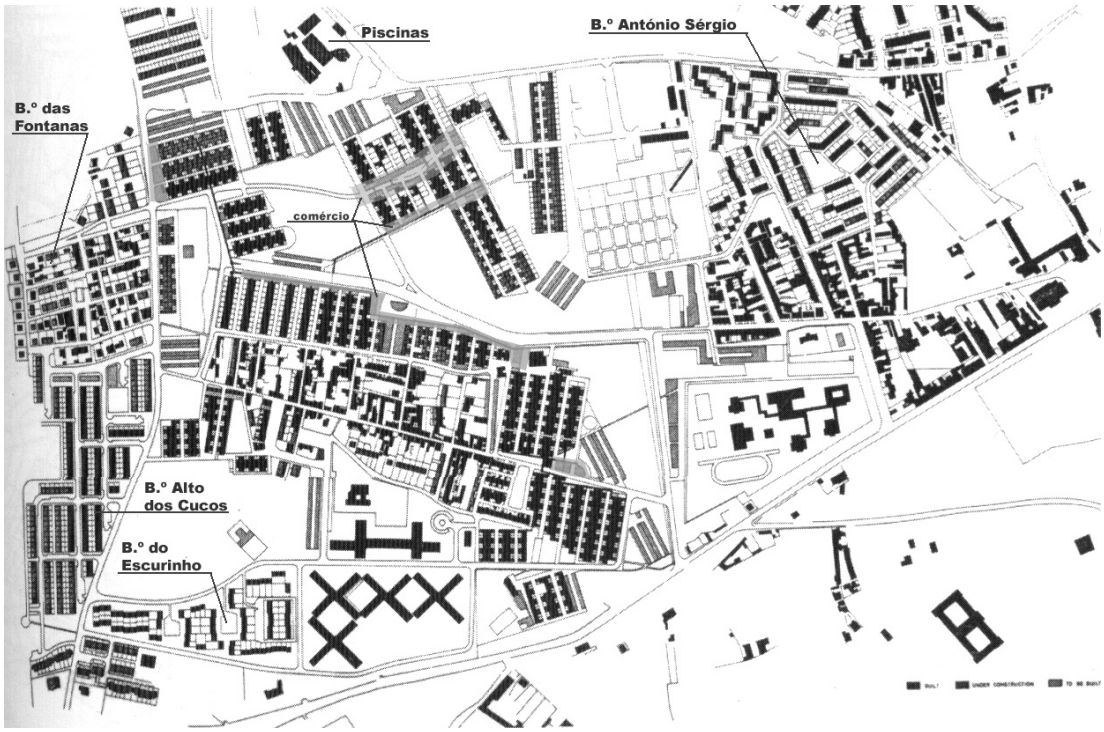


Estrutura da Zona Oeste anterior ao respectivo plano (fonte: Enriço Molteni, "Álvaro Siza, Barrio de la Malagueira, Évora", p. 15).

da alteração sócio-económica dos seus habitantes. Contudo, no bairro dos Canaviais, quer tenha sido pelo seu afastamento à cidade (cerca de 4,5 km) e às dificuldades de a ela aceder, quer tenha sido pela manutenção da mesma actividade profissional por parte de muitos dos moradores, as raízes rurais e ruralizantes são ainda predominantes, nomeadamente na arquitectura das pequenas construções, no alinhamento das mesmas, no perfil transversal dos arruamentos (inexistência de passeios), na relação dos habitantes com a rua (relação directa e uso da rua como extensão da casa) e morfologia urbana que combina, ombreando, o construído térreo com o "vazio" agricultado, que só muito recentemente tem vindo a ser alterado pelas razões acima descritas: o Plano de Pormenor que criou apetências outrora inexistentes.

Consequência da mudança política introduzida pelo 25 de Abril, foi nomeada uma Comissão Administrativa para gerir os destinos do concelho de Évora, até que o novo regime decidisse convocar eleições autárquicas.

Essa Comissão Administrativa, devido à suspensão do Plano Conceição Silva, decidida superiormente, entendeu como acção prioritária para actuação da Câmara, a elaboração de



Zona oeste da cidade com indicação dos bairros e localização das zonas comerciais centrais do bairro da Malagueira. Além destas áreas centrais, são assinaladas a cinza outras duas: uma no início da rua de Sta. Maria e outra no topo oeste do bairro da Malagueira plano (fonte: Enriço Molteni, "Álvaro Siza, Barrio de la Malagueira, Évora", p. 77; "lettering" do autor).

um plano de expansão da cidade, recaindo a escolha na zona oeste, em concordância com as propostas do plano suspenso.

O poder político, para a execução do plano, declarou então a área sujeita a expropriação sistemática e aprovou o Plano de Expansão Oeste, praticamente coincidente com as propostas do Plano Conceição Silva, no que diz respeito às densidades populacionais previstas naquele: 12000 habitantes, mas divergindo na metodologia de abordagem, uma vez que neste PEO se pretendia que esta nova área articulasse e integrasse os bairros existentes (clandestinos) e empreendimentos em curso, nomeadamente o bairro da Vista Alegre, adjacente à estrada de Arraiolos e o bairro da Cruz da Picada, da iniciativa do Fundo de Fomento de Habitação.

Para o preenchimento da área compreendida entre o bairro da Vista Alegre e o bairro clandestino N.ª Sra. da Glória, é encomendado o respectivo Plano ao GAT de Évora[103] e é seu autor o Arq.to Jorge Silva, assim como é autor dos projectos das construções que ali se vieram a edificar.

Este plano, condicionado pela articulação entre um bairro estruturado – a Vista Alegre – e um bairro de origem clandestina, condicionado ainda pelas opções de volumetria do conjunto sugeridas pela Câmara Municipal, condicionado pela estrutura sócio-económica daqueles a quem se destinava o bairro, mas reflectindo as opções e visões urbanísticas do autor para a cidade pós-25 de Abril, acabou por não introduzir na área nenhum embrião de centralidade, deixando que, quer num, quer noutro dos bairros pré-existentes, o comércio e os serviços necessários à vida urbana se tivessem vindo a instalar ao sabor das necessidades e das oportunidades que os empreendedores vislumbrem, saldando-se o bairro em mais um subúrbio da *cidade herdada* que a sua condição de *bairro exclusivamente residencial* reforça.

O troço oeste do aqueduto como limite do bairro (foto do autor)

Para a área do PEO compreendida entre o bairro N.ª Sra. da Glória e a estrada de Lisboa, decidiu o executivo municipal contratar o Arq.to Álvaro Siza Vieira para desenvolver o respectivo plano de pormenor e projectos dos fogos, o designado bairro da Malagueira.

Desenvolvido no respeito pelas directrizes do Plano da Zona Oeste, o plano da Malagueira altera-lhe o *fácies* por rejeição dos princípios daquele plano, que consistiam, basicamente, na previsão de edifícios em altura implantados numa zona verde contínua entre as piscinas e o bairro de Sta. Maria e que no plano de Siza Vieira se traduz por *"…tecido e volumetria com base nas características dos bairros de Sta. Maria e da Sra. da Glória… zona de expansão de baixa altura…características arquitectónicas fixadas…* [por] *projectos-tipo* [e] *por um regulamento bastante condicionante da imagem exterior…"* (CARVALHO, 1990: 52), resultando num tecido denso, compacto, nas zonas de construção, mas de um modo geral de densidade quase rarefeita se olhado no conjunto das várias partes com a zona central, que pretende ser o elemento espacial aglutinador, enquanto esse papel, ao nível superestrutural, é cometido ao aqueduto, desenhado para ser, a um tempo, "espinha dorsal" e, a outro tempo, elemento funcional, distribuidor de infraestruturas.

O espaço público, linear, onde são omnipresentes o espaço automobilístico, os espaços verdes e o jardim, não potencia a sua utilização por lhe faltarem quer a densidade urbana periférica, quer os espaços de convívio tradicionais da cidade mediterrânica (foto do autor, num domingo)

Neste sentido, o plano da Malagueira, se "repete" a estrutura em "espinha-de-peixe" que as estruturas urbanas dos bairros a que se refere patenteavam, como já explanámos por ocasião da "apresentação" daqueles bairros, "inova" na zona oeste ao propor o modelo da *cidade dispersa*, cujos *"... efeitos desagregadores tinham sido antecipados sob forma culta e progressista, pelo imaginário da própria modernidade. Desde que a promoção fosse pública e a concepção confiada aos melhores arquitectos (CIAM, Carta de Atenas, 1933/43) e que apontava expressamente para a cidade-território"* (PORTAS, 2006: 367), *cidade dispersa* a que o aqueduto não consegue conferir unidade, devido à sua debilidade enquanto *elemento primário*[104] (eventualmente faltar-lhe-á o lastro da vetustez que o aqueduto seiscentista adquiriu

com o tempo), e que a área central, verde, demasiado grande e de escala diferente da do próprio bairro, está longe de constituir.

Embora um dos troços do aqueduto se institua como "porta" da cidade, na sua similitude àquelas, a sua localização face ao "exterior" e o espaço que o antecede pelo "interior", impedem que o seja ou possa vir a ser: falta-lhe a possibilidade de constituição de um rossio e de uma praça interior.

Da mesma forma, na sua condição de bairro periférico, pela estrutura urbana pela qual optou, falta-lhe a "centralidade" complementar ao centro da cidade e que poderia ter conferido a urbanidade em falta, patente na quase ausência de comércio nos espaços a ele destinados na avenida (eixo este-oeste), ou na permanente falência daquele que se instala, na recusa, por parte dos investidores locais, de construção dos espaços comerciais previstos para a "Broadway", rua sinuosa, percorrendo transversalmente os quarteirões norte, e na rarefação do uso do espaço público, apesar do cuidado posto na elaboração dos respectivos projectos e da qualidade deste, constituindo paradigma exemplar do que se afirma a sub-utilização do anfiteatro (junto ao lago).[105]

"Las características generales – y negativas – de la periferia se pueden determinar en su configuracion en un tejido construtivo del todo irregular y heterogéneo, que determina un ambiente que carece de la libre armonia del paijase natural, pero que tampoco posee el orden espacial y volumetrico del paisaje urbano que se formó antes del último siglo; sobretodo carece de todos los elementos de organización de la vida asociada, que son características de las ciudades de formación histórica." (ROSSI, 1977b: 69).

Se, sob o ponto de vista do urbanismo e do que Nuno Portas designa por *projecto urbano*, o bairro da Malagueira não é um "faubourg" mas, antes, um subúrbio, o seu valor maior será no campo da Arquitectura, onde esta se cumpre como arte já que é patente que oferece *"…un espacio transferencial en lo cual [los] sueños resuenan como ámbito familiar"* (TRÍAS, 1991: 76).

E a arquitectura da Malagueira adquire aquele "valor maior" porque se oferece, não sob a forma denotativa mas, antes, sob a forma conotativa, apelando à sua dimensão *simbólica*, mesmo se falha, sob o ponto de vista comunicacional, na evocação da casa romana (casa pátio), porque esta já não é um referente que resida na memória dos habitantes, cumprindo,

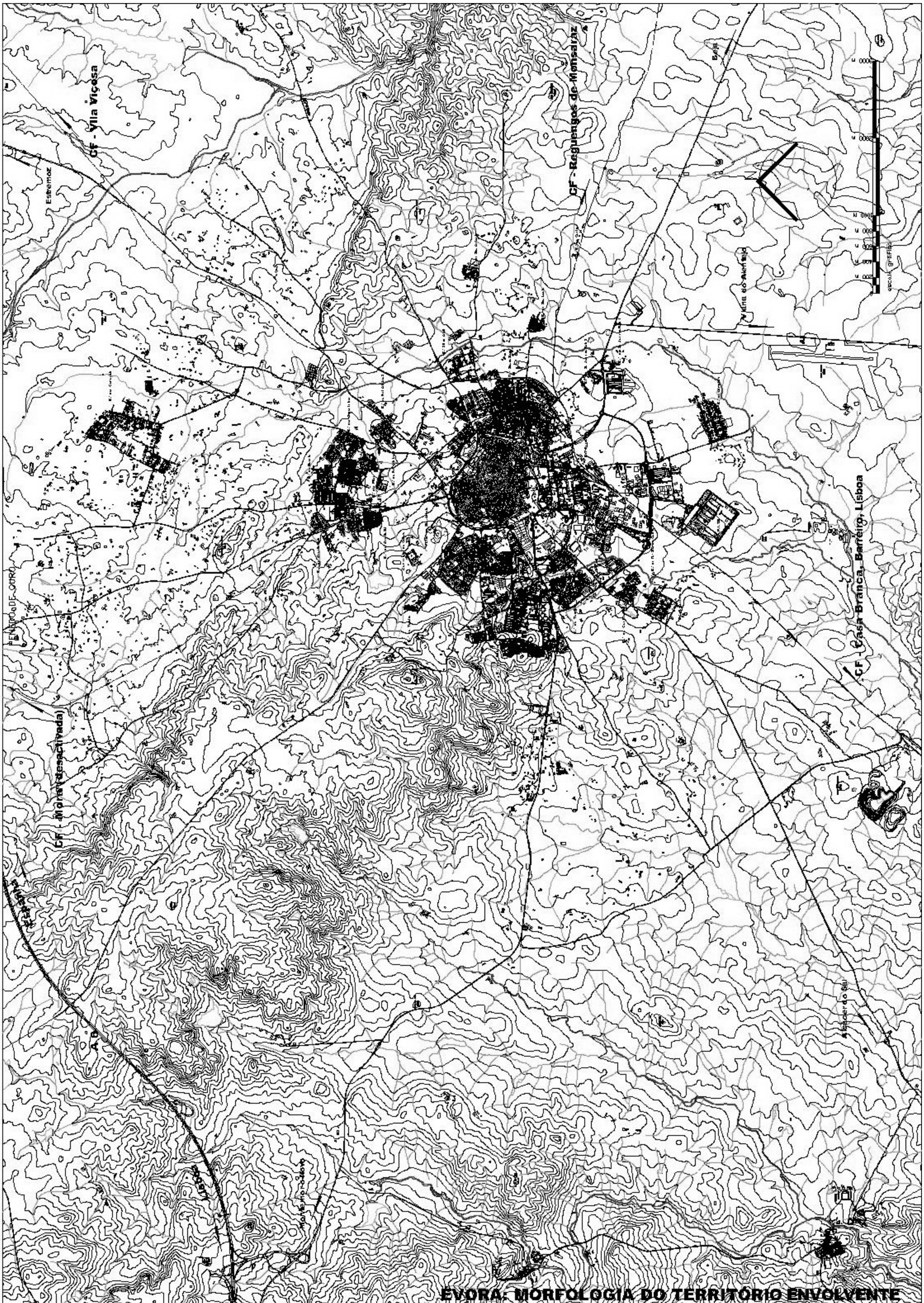
no entanto, a evocação da Arquitectura e do espaço regional quando adopta o formalismo dos "montes", traduzido na geometria pura da forma, no ritmo das portas e das chaminés (se bem que, ao contrário do referente, aqui estas não pertençam ao plano da fachada), mesmo se no restante do que compõe o projecto introduz uma linguagem moderna (por exemplo, a luz zenital sobre as escadas interiores, nas casas da primeira fase), linguagem que se auto-evoca mas que é *a*-simbólica para os moradores, dada a falta de referentes destes relativamente à linguagem adoptada e ao simbolismo de que é portadora.

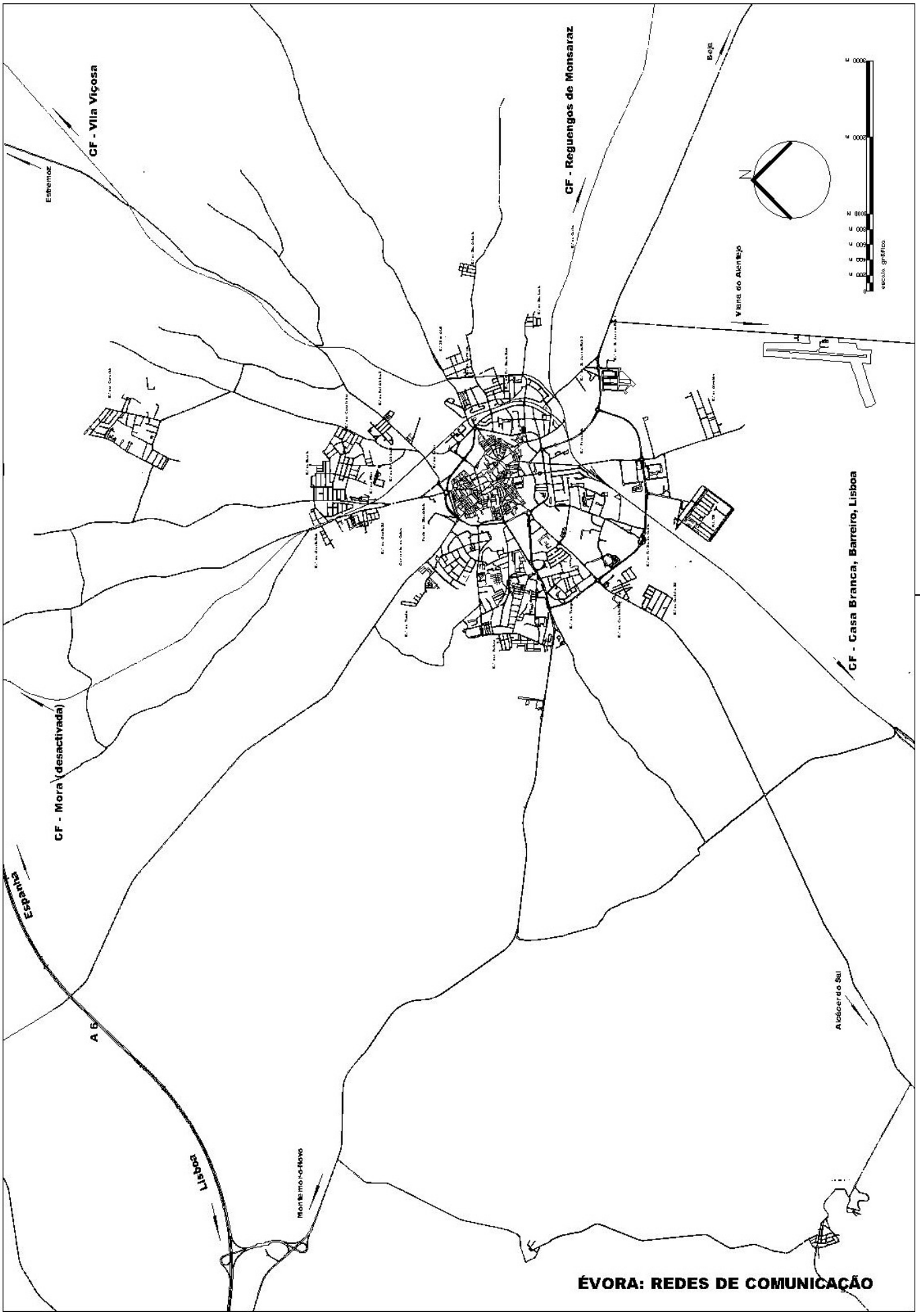
E se, na arquitectura da Malagueira, podemos encontrar todos os paradigmas do Movimento Moderno: o carácter industrial da composição com base na modulação e nos elementos construtivos e o paradigma "racionalista" da referência ao *tipo* de Quatremère de Quincy e de Aldo Rossi – a casa-pátio romana -, o conjunto construído é, todavia, um modelo *híbrido* ao tratar de forma racional a arquitectura mas, ao invés, tratar a cidade como uma entidade descontínua, suburbana, denotando uma atitude subversiva ao usar na definição do todo o *permanente e estático*, no formalismo arquitectónico, e o *dinâmico, em mutação permanente*, na hibridação do campo com a cidade (cf. TOUSSAINT, 2005).

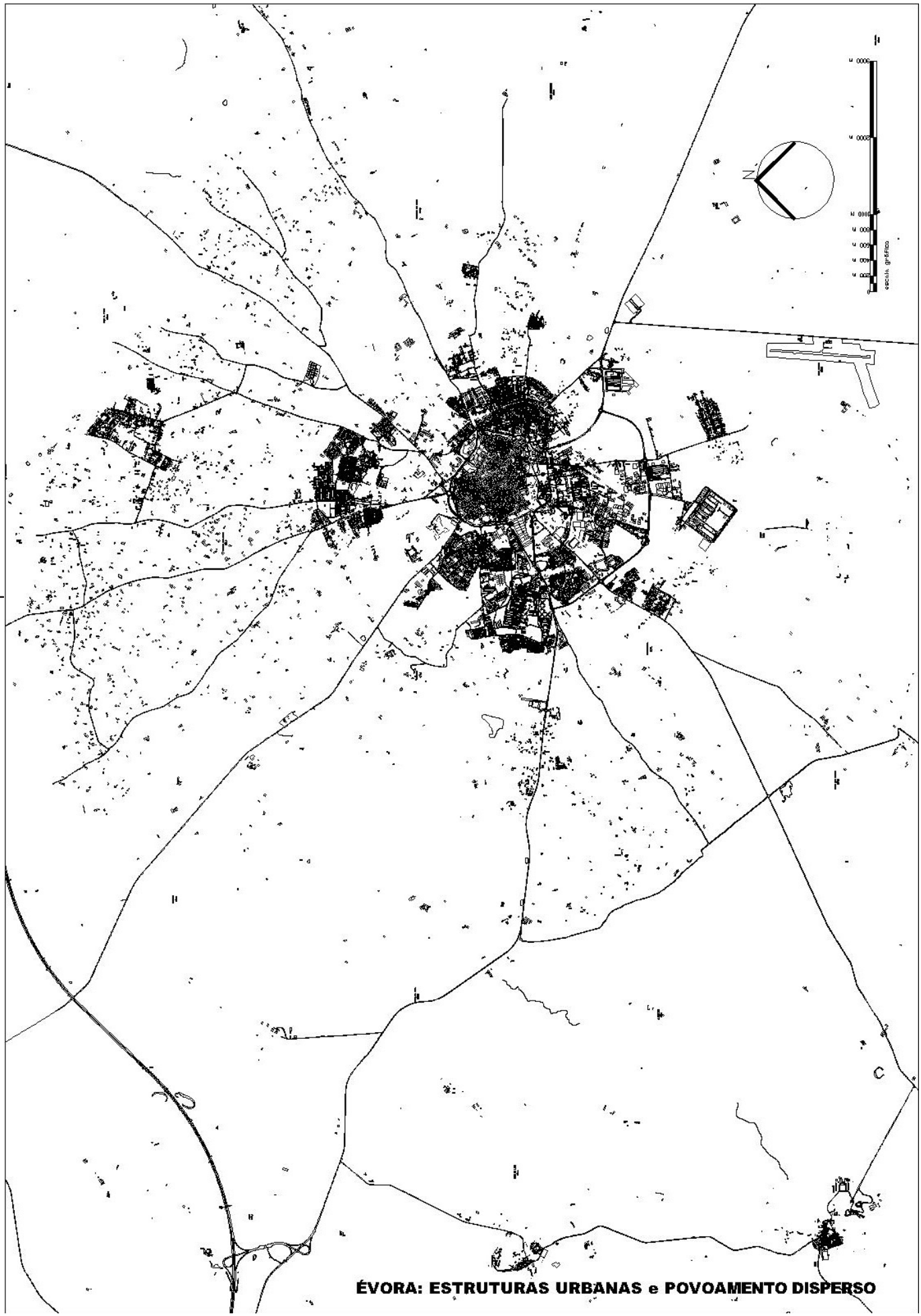
Deste modo, é apenas a arquitectura o elemento aglutinador de uma porção substancial de um território da cidade.

Porém, aquela que, conjuntamente com o desenho urbano adoptado, configura um *facto urbano*, poder-se-ia ter instituído como referente de outros *factos urbanos* que entretanto foram acontecendo e que poderiam ter tido um cunho de unificação da cidade.

Sendo apenas a arquitectura o elemento de suporte, fácil será que, alterada esta, se altere o próprio *fácies* do bairro, o que, em parte, já começa a acontecer em virtude da alteração, não da composição social do bairro,[106] mas sim da base económica dos que o compõem.


CF - Vila Viçosa
CF - Reguengos de Monsaraz
CF - Casa Branca, Barreiro, Lisboa
CF - Mora (desactivada)
ÉVORA: MORFOLOGIA DO TERRITÓRIO ENVOLVENTE


CF - Vila Viçosa
CF - Reguengos de Monsaraz
CF - Mora (desactivada)
CF - Casa Branca, Barreiro, Lisboa
Estremoz
Beja
Viana do Alentejo
Alcácer do Sal
Montemor-o-Novo
Lisboa
Espanha
A 6
N
escala gráfica
ÉVORA: REDES DE COMUNICAÇÃO



ÉVORA: ESTRUTURAS URBANAS e POVOAMENTO DISPERSO

8. PERMANÊNCIAS NO PROCESSO DE CRESCIMENTO DA CIDADE

Ao longo do texto precedente tentámos caracterizar o crescimento urbano de Évora.

Tendo sido um crescimento planeado pela civilização romana, que lhe estabeleceu a matriz na sua génese, no período medieval os arrabaldes primeiro e um limite físico[107] depois, cuja expressão arquitectónica e urbana o remeteu para a categoria, não já de *elemento primário*, mas antes de *monumento*,[108] foram-lhe moldando o *facies*. No século XVII, apesar das fortificações seiscentistas lhe terem configurado os *facies* exteriores norte, sul e nascente, o espaço urbano ia sendo construído no interior.

Depois de três séculos, a cidade voltou a ser desenhada nos planos de 1937-1939, e de Etienne de Gröer e planeada pelos Planos subsequentes, mesmo que estes, num ou outro momento, tivessem, também, "desenhado cidade", como é o caso do Plano Nikita De Gröer que, paralelamente ao próprio Plano, desenhou pequenos troços de cidade (por exemplo, o largo de Machede Velho), ou o caso do Plano Conceição Silva que desenhou ante-visões da zona Oeste. Os planos recentes retomaram a forma de planeamento, deixando o desenho da cidade para posteriores planos de maior pormenor que, na maioria dos casos, nunca chegaram a ver a luz do dia sendo substituídos pela Gestão Urbanística casuística e interpretativa.

De uma forma "avant-la-lettre", o plano Conceição Silva propõe uma *"... maleabilidade do plano..."*, maleabilidade que os planos posteriores recusam, oferecendo apenas uma cidade "rígida" nos princípios (regulamentos, ocupação e destino do solo, etc.) e pouco clara na forma e na sua adaptabilidade às mutações sociais e económicas que pudessem ocorrer.

Da análise ressalta, também, a diferença entre os planos mais recentes. Enquanto o plano Conceição Silva envereda por uma atitude de densificação da cidade, os planos posteriores aceitam a dispersão entretanto surgida com a proliferação de bairros "clandestinos", centrando-se na sua "recuperação", mas mantendo, todavia, as baixíssimas densidades e rarefação que encontraram no terreno.

Uma das características mais marcantes dos crescimentos de Évora foi, quanto a nós, aquilo que chamaremos de "crescimento centrípeto", isto é, estabelecida a cidade romana, e

posteriormente a sua cerca protectora/delimitadora, o crescimento a partir desta fez-se através de dois processos: o estabelecimento, lógico, em redor dos terreiros das portas, mantendo um equilíbrio espacial entre o largo, no interior, e o rossio, no exterior, intimamente ligados pela porta que estabelecia o sentimento de pertença e, também, o estatuto político-administrativo entre os que eram cidadãos e os que o não eram, permitindo o acesso à cidade aos primeiros e impedindo aquele acesso aos segundos, e o aparecimento de bairros/urbanizações/"faubourgs"/ arrabaldes que se foram estabelecer a alguma distância da cidade, induzindo nesta, através dos caminhos que ligavam as duas entidades, a edificação na direcção do arrabalde então estabelecido, não raras vezes usando a tipologia comercial no piso térreo e, sobreposta àquele, a função habitacional do comerciante.

Salvo o caso da Judiaria que, a partir do primeiro assentamento na Palmeira, teve um crescimento próprio "subindo" até à Praça/Terreiro de Alconchel (actual praça do Giraldo), tendo, ainda assim, nesse crescimento "ascensional", sabido reservar para si os espaços públicos que lhe garantissem as funções de unidade urbana autónoma, os restantes casos – Cogulos, Aviz, Mesquita, S.Francisco, S. Domingos, Outeiro da Vila Nova ou dos Castelos -, fosse porque tinham, desde o início do seu aparecimento, aquelas funções urbanas concentradas em centralidades próprias, fosse porque o poder político e fundiário reagiu lentamente e, segundo uma lógica própria de rentabilização do solo, a partir do centro da cidade, os arrabaldes esperaram que a cidade crescesse até eles.

Este crescimento da cidade em direcção aos arrabaldes observou, porém, um surto maior após o novo fechamento da cidade – a denominada cerca nova, medieval -, uma vez que as propriedades, até aí com estatuto rural ou ruralizante,[109] adquiriram um novo estatuto social, defensivo e, principalmente, económico.

Mas esta cerca-muralha, mesmo tendo acrescentado mais-valia às propriedades que encerrou, mercê da imensa área abrangida, não foi argumento bastante para a alteração do uso do solo que a nova condição permitia, antes tendo tido o efeito contrário de induzir o espraimento da cidade, num claro contraponto do que manifestava a cidade original, romana, onde, consequência da área cercada e do aumento populacional, o tecido se densificou,

aumentando a cércea dos edifícios, sem que tal tenha significado perda de qualidade da vivência urbana e respectivos espaços públicos.

A cidade densa concentrou-se na primeira cerca e nas imediações dos terreiros exteriores, a cidade rarefeita e dispersa foi ocupando as áreas urbanas que o novo *limes* proporcionou, preenchendo lentamente os espaços entre arrabaldes.

A construção da cerca medieval, apesar da existência de arrabaldes, que eram os verdadeiros percursores da ordenação do "caos", foi um momento importante do alargamento dos horizontes espaciais pois, ao estabelecer um novo *limes*, permitiu o alargamento dos horizontes mentais dos novos *limitanei* sobre os quais, anteriormente habitantes do "caos", "pesava" agora a tarefa "institucional" de "contaminarem" esse mesmo "caos" (agora para lá da cerca nova). Para o fazerem, face ao impedimento real que a barreira física agora lhes colocava, restavam-lhes as portas da muralha, espaços de contacto e de hibridação entre a ordem e o "caos".

É este duplo papel das portas, as quais não têm um único sentido para serem atravessadas e que estabelecem relações biunívocas entre "civilizados" e "bárbaros", entre interior e exterior, que permite, por osmose e "contaminação", que se vão repetindo no exterior os processos de organização do espaço já experimentados no interior.

As portas, ou melhor, as praças e rossios que as antecedem, respectivamente em função do sentido com que nos aproximamos daquelas, verdadeiros espaços da miscigenação entre a ordem e a desordem, entre a cultura urbana e a cultura rural, transformam quer o habitante da urbe, quer o habitante dos "caos", aproximando-os e, sob o ponto de vista da cidade, vão criando as condições para que a "desordem" venha a aceitar a "ordem", para que a mentalidade rural se vá "urbanizando", imitando-lhe os modos de pensar e agir e, por último, aspire a transformar-se em urbana "de pleno direito", transferindo-se para a cidade ou urbanizando o espaço rural.

E tanto assim é, que os espaços exteriores adjacentes às portas não apresentavam a proliferação e dispersão de implantação do edificado como se de uma paisagem rural se tratasse. Antes se aglomeravam, disputando a largura da fachada confinante com o espaço

público, por onde os habitantes da cidade, os urbanos, se deslocavam, num processo idêntico ao que já era conhecido no interior e muitas vezes, se não mesmo na totalidade das situações, pelas mesmas razões: a extensão da relação entre o cliente e os produtos que o comerciante vende.

Os rossios junto às portas, na cidade densa, caracterizam-se, pois, por este edificado também ele denso, com funções urbanas bem definidas: o comércio e a prestação de serviços aos que demandam a cidade com essa finalidade.

Não é, contudo, este o processo que se virá a verificar no tocante ao crescimento a partir da segunda cerca, embora as portas apresentem, topograficamente,[110] as características que permitiriam, a partir de si próprias e usando a infraestrutura existente, aquele crescimento. A área intra-muros era (é) ainda demasiada para que se justificassem crescimentos para além da superfície encerrada.

Do mesmo modo, devido à importância cívica e comercial dos rossios originais – praça do Giraldo e porta de Moura, principalmente -, à fácil acessibilidade a estes a partir da cerca medieval e à rarefação urbana no "hinterland" entre as duas muralhas, não se formaram rossios junto às portas da nova muralha, embora estivessem presentes nestas os largos interiores. Exceptua-se desta regra o rossio sul, de S. Braz que manteve até hoje a condição de espaço de feira, isto é, também ele espaço de trocas, embora de periodicidade alargada, nunca tendo constituído uma alternativa ao rossio de Alconchel/praça do Giraldo.

O novo surto de crescimento, já para fora das muralhas medievais, só veio a acontecer no século XX e, como descrevemos, de forma semelhante ao descrito para o crescimento medieval e posteriores preenchimentos do perímetro urbano.

Este crescimento recente fez-se também, fundamentalmente, por bairros que surgiram longe do perímetro urbano estabelecido, estruturados a partir das vias de acesso à cidade. O agravamento das condições de vida nos campos em diversos períodos dos séculos XX[111] e a atractividade que a cidade exercia (exerce), geraram a migração em direcção a esta e ciclicamente, na exacta medida dos êxodos rurais, o aparecimento e proliferação do fenómeno dos "bairros clandestinos" os quais, à semelhança dos seus congéneres medievais, vieram a

localizar-se bem distantes da cidade (distância ainda, e sempre, directamente dependente dos meios de transporte disponíveis em cada época).

Todavia, estes bairros periféricos diferenciam-se dos seus congéneres ancestrais por não constituírem unidades urbanas autónomas, onde a vida possa decorrer sem o "auxílio" da cidade pois os meios de transporte postos à disposição dos urbanos, a qualidade das vias de comunicação e, principalmente, a génese desses novos povoamentos não foram de molde a propiciar a autonomia e o crescimento endógeno de cada um, quer pelas razões apontadas, quer pela sua condição face aos processos legais de fraccionamento e infraestruturação do solo e construção de edifícios, processos que não permitem o estabelecimento dos equipamentos e serviços que poderiam induzir a autonomia desses bairros e transformá-los em unidades urbanas, antes os tendo remetido para a condição de suburbanas.

A acrescer aos períodos de êxodo rural, assistiu-se, nos períodos imediatamente próximos do 25 de Abril (pré e pós), a um fenómeno semelhante de proliferação de "bairros clandestinos", embora agora de índole diferente, isto é, já não se tratava de população que demandava a cidade em busca de melhores condições de vida mas de população urbanizada que viu no fenómeno da eclosão dos parcelamentos ilegais uma possibilidade de investimento,quer fosse em casa própria, quer fosse em terra para posterior venda com lucro superior ao normal.

Esta nova fase de explosão dos "clandestinos" revelou-se também na arquitectura, naturalmente, já que as origens e as motivações eram diferentes dos anteriores. O "novo clandestino" não importava os seus modelos dos campos mas, antes, da cidade e dos modelos urbanos que evidenciavam "manifestações exteriores de riqueza", embora refeita numa versão "kitsch", revelando a mesma necessidade de representação do seu novo estatuto económico através da casa.

Notas do Capítulo II

1 Parafraseando o título do livro de J. Rykwert (RYKWERT, 2004)

2 Relembrando, mais uma vez, Stephan Hawking, especialmente os capítulos 8 e 9, onde, a propósito da segunda lei da termodinâmica, explana a concepção do movimento antrópico, segundo o qual o Universo, para ser coerente, de um ponto de extrema ordem caminha para a desordem, originando ciclos com um movimento perpétuo de ordem-desordem-ordem.

3 Para que se possa ter uma noção mais clara das densidades que tratamos, convém ter presente a actual (2002) densidade populacional para a mesma porção de território: 22,91 hab/km2.

4 Admitimos, apenas sob o ponto de vista da organização do território, mesmo na ausência de "provas" validadas pela arqueologia, que para este local se possa utilizar a descrição que é feita para o cromeleque dos Almendres: *"…este trata-se de um sítio cultual com forte carga mágico-simbólica, que denuncia um exemplo singular de reutilização de um mesmo espaço sacralizado ao longo dos tempos"* (http://www.ippar.pt/pls/dippar/pat_pesq_detalhe?code_pass=69690).

5 Usamos aqui o termo na sua verdadeira acepção, isto é, de concentração de monumentos e não, como é comummente utilizado, de algo excepcional.

6 À semelhança do que recentemente tem vindo à "luz do dia", referindo a existência de outros cromeleques na região, para além dos já "consagrados" dos Almendres e de Xerez, havendo, porém, uma matriz, ou tipologia, comum, conforme se depreende das resenhas sobre dois deles, situados na estrada que liga a EN 114 à Valeira: *(Portela dos Mogos) Escavações recentes… verificaram um recinto com planta de forma oval, orientado segundo o seu eixo maior no sentido nascente poente, constituído por cerca de trinta menires e medindo 14x11, 5. No seu interior detectou-se uma linha formada por cinco monólitos que marcam o eixo norte-sul, sendo o central de maiores dimensões. No lado nascente, alguns menires continuam o eixo do maior recinto, formando um alinhamento; (Vale Maria do Meio) 0 recinto megalítico… conjunto de cerca de três dezenas de menires graníticos, formando actualmente um arco de ferradura alongado no sentido nascente-poente, aberto a Este e com* ***5%*** *de declive, medindo cerca de 37m de comprimento, por cerca de 20m de largura máxima.* (http://www.cm-evora.pt/arqueologia/recintos.htm)

7 A permanência do topónimo só é explicável pela continuidade no seu uso, mesmo durante o período em que foi alterado para Liberalitas Iulia, derivado do facto de a aglomeração ser de suposta fundação celta, à semelhança do que é defendido para Évoramonte, Évora de Alcobaça e topónimos de fonética similar em Espanha, França e Inglaterra (PIEL, pp. 43-49 e MORRIS, 1992: 87).

8 Edward T. Hall (HALL, 1994), ao estudar "distâncias de comunicação" fá-lo obviamente baseado nos sentidos do ser humano e, se para o tacto a distância é zero, para a audição conclui pelos 50 metros e para a visão a distância aumenta para os 3/5 quilómetros.

9 *"En la organización del império… Las vías pasaban siempre por lugares de etapa y puntos de referencia, que podían ser 'civitates', o 'mutationes' (cambio de caballos) y 'mansiones' (alojamientos)"* (ROSSI, 1977b: 240).

10 Sintomaticamente, a palavra subsiste até hoje com a conotação inicial: tudo o que tenha a ver com o ambiente e a actividade militar.

11 Local onde se *"… implantou um dos mais antigos povoados pré-históricos da região".* (http://www.cm-evora.pt/itinerarios.htm)

12 No campo vivem os estranhos à cidade, logo à sociedade de crentes. Os exteriores/estrangeiros à cidade serão os "sarahuís", termo do qual derivou, mantendo o mesmo significado geográfico, espacial e pejorativo, a palavra portuguesa saloio.

13 Ou, exemplificando com Évora, *"O rossio de Alconchel [actual Praça do Giraldo] começa a ter importância como novo centro cívico e comercial da cidade em finais do séc. XIII… e urbaniza-se progressivamente durante o séc. XIV"* (CARVALHO, 2004: 51).

14 Cf. http://www.cm-evora.pt/itinerarios

15 *"… topónimo… com o significado de vala, fosso, fosso defensivo…"* (CARVALHO, 2006: 126).

16 À fachada posterior dos edifícios que constituem o lado nascente da praça do Giraldo, correspondia a barbacã e às caves destes o referido fosso.

17 Embora ambos os autores façam referência à área das *centuriae*, não são coincidentes naquela: para Mantas teriam 50 ha, para Linazasoro seriam 112 ha. Esta diferença entre os autores é notória, como também é notória a diferença entre os territórios objecto de análise por aqueles: a metade sul de Portugal e Navarra, respectivamente, e que eventualmente encontrará explicação na tipologia de exploração agrícola que as geografias dos lugares permitiam: o primeiro privilegiando a cultura extensiva, o segundo a cultura intensiva, e, também, no facto de *"… en el centro de las cuales [112 hectáreas] se encuentra situado un pequeño núcleo de población, probablemente un 'vicus'…"* (LINAZASORO, idem). Ou seja, podemos admitir como hipótese que, no caso estudado por Linazasoro, a exploração agrícola era feita pelos "vizinhos", em conjunto, e podemos, ainda, admitir tratarem-se de duas centuriae quadrata (56 + 56 ha) e que, no caso português, à parcela corresponderia apenas uma exploração e que esta, no específico território alentejano, era extensiva e, como tal, cerealífera, se recordarmos a designação de Plínio. É, porém, Linazasoro que adverte para o facto de este "desenho cadastral" ser, em regra, perpendicular à via que o serve, corroborando portanto o ordenamento lógico e racional do território.

18 *"Durante o período da Pax Romana... Construíram-se cidades novas sem muralhas…"* (MUMFORD, 1991: 265)

19 Rua da Lagoa ou, na realidade e na origem do topónimo, rua que se dirigia à lagoa referenciada em documentos coevos como estando dentro de muros, isto é, na actual rua do Muro, muito embora, pela análise topográfica, quer da área junto à porta do mesmo nome, quer do troço nascente da muralha e altura do túnel que atravessa um dos cubelos de união entre panos daquela muralha, se possa presumir que a lagoa a que se refere o topónimo ocupava uma área maior que aquela hoje perceptível no interior.

20 Topónimo que noutras povoações assinala a via que os rebanhos e manadas, em plena transumância, usavam para atravessarem os aglomerados urbanos. Porém, no caso de Évora, é difícil manter esta definição, quer devido à densidade populacional da cidade, quer porque, no extremo oposto à rua da Corredoura/arco de D. Isabel, não há correspondente

porta de saída. Pensamos, isso sim, que o topónimo é uma corruptela de escorredouro ou escorredoura, no sentido de ser o escoamento natural das águas pluviais que sairiam da cidade pela porta de D. Isabel.

21 Eventualmente o sobrenome será uma referência à actividade de oleiro de Pêro, uma vez que, dada a proximidade à cidade, a "indústria" aí se terá especializado no fabrico de louça, de barro e, como tal, facilmente quebrável e de necessidade quase diária a sua substituição.

22 Essa mesma lógica está na origem do assentamento de parques de venda de automóveis usados, ao longo da estrada de Lisboa e que, gradualmente, vão ocupando os restantes acessos, ao mesmo tempo que as oficinas especializadas (das marcas) vão transferindo as suas instalações para as zonas industriais, seja de *motu* próprio, seja por cedência às pressões camarárias para cumprimento de um Plano elaborado ainda segundo os cânones corbusianos do "zonning": habitação, trabalho, lazer e circulação.

23 Este modo de proceder não é apanágio de Évora ou da cidade portuguesa, já que há notícia de, pelo menos em Itália e na Alemanha, haver igual procedimento de "encerrar" uma área muito maior do que a necessária, constituindo um verdadeiro perímetro urbano, que posteriormente se vai densificando, cujo caso extremo é o de Colónia que cresceu dentro das muralhas de 1180 até 1882 (ROSSI, 1977 b: 242).

24 A título de exemplo, refiram-se os casos do convento de Sta. Clara, na rua Serpa Pinto, cujos terrenos foram adquiridos no século XV e a primeira construção data da segunda metade do mesmo século mas, provavelmente por se tratar de construção modesta, foi substituída pelos actuais volumes na segunda metade do século seguinte, ou, também, o palácio dos condes de Murça – actual INATEL – na mesma rua e construído também no século XVI. Já na rua do Raimundo noticia-se, entre outras, uma casa apalaçada datada da segunda metade do século XV, para se referir que na rua de Aviz e travessas adjacentes a maioria das referências são dos séculos XVI e XVII (ESPANCA, 1966).

25 Por exemplo, junto à porta de Mendo Estevães, na extremidade da rua do mesmo nome (cf. LIMA, 1996), haveria uma lagoa (CARVALHO, 2004: 196) e em 1331 há referências a uma lagoa que se estenderia da porta de Aviz, ao longo da actual rua do Muro, até à porta da Lagoa (CARVALHO, 2004: 196).

26 Fosse o receio de salteadores, fosse o receio do desconhecido, os topónimos que enxameiam os caminhos que acedem à cidade são ilustrativos do modo como o "caos" exterior era compreendido pela população urbana: a "Cruz do Homem Morto", no caminho para Valverde, a "Quinta dos Enforcados" ou a "Quinta do Espanta Diabos", na Pêra Manca (CARVALHO, 2004: 291)

27 Este verdadeiro"cordão sanitário", com expressões múltiplas em diversas épocas, tem origem, senão antes, pelo menos na Baixa Idade Média que, em Évora, se traduziu em vários edifícios de carácter religioso de que é exemplo a ermida dedicada a S. Bento, construída em 1169, no local onde mais tarde seria construído o mosteiro de S. Bento de Cástris.

28 Como o corrobora a urbanização da Quinta da Vista Alegre, iniciada ainda na década de 60 do século passado e só no início do século XXI está perto de ver a sua malha urbana preenchida, apesar de se tratar de um tecido previsto para a construção de moradias para a classe média e praticamente junto à porta da Lagoa, na cerca nova.

29 A carta cadastral não reflecte fielmente a estrutura da propriedade no momento da sua produção, 1951, nem a estrutura actual uma vez que é uma digitalização das cartas existentes nos respectivos serviços, os quais, a partir da data mencionada, foram sobrepondo as operações de divisão cadastral sem, contudo, arquivarem cartas por ano ou por década e, também, sem terem aqueles percelamentos totalmente actualizados.

30 Reafirmamos o que já sublinhámos quanto à distância geográfica e a distância psicológica: aquela é sempre tomada em função da auto-locomoção ou dos meios de transporte de que a sociedade e os indivíduos dispõem num determinado momento da história humana.

31 Cf. Manuel Carvalho Moniz, 1999: 5.

32 Cf. Manuel Carvalho Moniz, ibidem.

33 Em 1640 é construído o baluarte de N.ª Sra. de Machede, o qual marca o início da construção das diversas obras de fortificação da cidade (Cf. LIMA, 1996: 59) que a gravura de Mallet registou.

34 A abolição das Ordens Religiosas, consequência da vitória liberal nos confrontos que opuseram estes aos absolutistas.

35 Na única fonte disponível ("Riscos de um século"), a imagem sobre a qual estamos a escrever tem tão fraca qualidade que nos foi impossível fotografá-la ou "scannarizá-la" de modo a podermos inseri-la nesta tese, com a qualidade que as restantes imagens conseguem ter.

36 Inaugurada pelo rei D. Carlos em 1888, por ocasião da realização da Feira de S. João nos terrenos do Rossio (http://www.cm-evora.pt/arquivofotografico/Exposicao SJoao/memorias_feira.htm)

37 Cf. Túlio Espanca, 7º Volume, 1º e 2º Tomos, do Inventário Artístico de Portugal.

38 A publicação dos livros *Garden-Cities for Tomorrow,* de Ebenezer Howard, publicado em 1902, e *Town Planning in Practice: An Introduction to the Art of Designing Cities and Suburbs,* de Raymond Unwin, publicado em 1909, passam a ser especialmente conhecidas como as bases da Cidade-Jardim. Contudo a proposta de Howard não se referia a um modelo espacial concreto, um modelo de desenho urbano mas, antes, a um esquema teórico de uma cidade autónoma, delimitada por uma extensa faixa agrícola que a circundaria e que, com elevados índices de áreas verdes, seria uma alternativa para o caos e decadência urbanos da Inglaterra do final do século XIX. Tratou-se, antes de tudo, de uma proposta territorial teórica que partiu do princípio do não crescimento contínuo da cidade e que apostou na capacidade que o novos meios de comunicação e transporte, o telégrafo e o comboio, poderiam ter para solucionarem possíveis problemas que a distância entre os núcleos urbanos e entre estes e a cidade-central. Raymond Unwin e seu sócio Barry Parker foram os responsáveis pela materialização das ideias de Howard, tendo projectado as cidades-jardim de Letchworth (1904-06) Hampstead (1905) de acordo com o esquema proposto por Howard, realizações seminais que permitem a Unwin publicar o seu livro.

39 Comparem-se as duas cartas relativas aos dois Planos, de 1945 e revisão de N. De Gröer, para se compreender o carácter de "quase loteamento" do primeiro (que, nos casos em que foi seguido, foi executado em conformidade com o desenhado) e o carácter de "indicações genéricas" para a gestão urbana do segundo.

40 Apesar das críticas que hoje se possam tecer a esta empresa, pelo facto de Conceição Silva, *"…desde finais dos anos 60…"* fazer parte do grupo dos arquitectos "comerciais" ou, mais eufemisticamente, se tivesse permanecido em Portugal

no pós-25 de Abril, *"…do mainstream arquitectónico, do investimento neo-liberal, do markting urbanístico, dos lobbies político-financeiros"* (GRANDE, 2005: 67), não lhe retira o estatuto de "maior empresa de projectos", nem, pessoalmente, o de ter estado sempre na vanguarda do pensamento arquitectónico-urbanístico português e de, com as realizações, quer ao nível do projecto, quer ao nível da obra (lembre-se a constituição da empresa AC, Construções), ter lidado de perto com toda a plêiade de questões, nomeadamente as de carácter económico-financeiro, que estão a jusante da concepção arquitectónica e do seu registo gráfico, que é o projecto, mas não são exteriores ao exercício da profissão, e a que os arquitectos tendem a fugir ou a não observar ou, pior ainda, a desconsiderar.

41 O próprio Plano refere o número de 37500, aproximadamente, como sendo a população da cidade naquele momento (1969).

42 Esta proposta viria a ser utilizada pela Administração Municipal, apresentando-a como sua, dando origem ao convite ao Arq.to Álvaro Siza Vieira, cujo Ante-Projecto teve a oposição significativa da opinião pública eborense, a qual fez gorar as intenções camarárias.

43 Numa época em que, em Portugal, o paradigma da indústria como motor do desenvolvimento ainda era válido, a equipa do Plano, na sequência do inquérito preliminar, que a leva a escrever *"Évora é uma cidade à beira do colapso…"* (SILVA, 1960a: 3) e que o hiato da mudança de regime político do país a partir de 25 de Abril de 1974 iria adiar, "construiu" três cenários possíveis para o futuro da cidade: o 1º - a estagnação, o 2º - surto de actividades terciárias, e o 3º - grande surto de actividades secundárias, optou, justificando: *"Para que o fundamental do plano pudesse vir a responder à maior diferenciação de problemas, escolhemos a 3ª hipótese por nos parecer que, no seu desenvolvimento, melhor responde ao que encontrámos como necessário"* (SILVA, 1960a: 3).

44 Trata-se de um eufemismo porque, na realidade, nunca é a administração que é onerada mas, sim, os contribuintes gerais, do país, através das transferências do orçamento geral do Estado para as autarquias, e duplamente os contribuintes locais, através das derramas e impostos municipais.

45 As diversas excepções a esta regra, registadas já no século XX, confirmam-na e, enquanto excepções e inversas do crescimento "natural", são indicadores seguros de processos especulativos. Contrariamente a Évora, Lugo e tantas outras cidades do país vizinho conheceram um processo de especulação imobiliária na área adjacente aos seus Centros Históricos patrocinado pelos poderes públicos que, através da figura do plano, permitiram a inversão do processo normal de crescimento.

46 Cf. "Acta da Reunião Extraordinária da Câmara Municipal de Évora, realizada em 17 de Novembro de 1979".

47 Ou o contrário, no mesmo documento, se tomarmos "à letra" as palavras de Celino Silva, na qualidade de vereador: *"No que respeita à sua estrutura, pode dizer-se que é um plano urbanístico da cidade, completado com o de todas as áreas rurais do concelho".*

48 A frase original de Ângela Beirante é: *"Évora da Baixa Idade Média é uma cidade sem arrabaldes, não por nunca os ter possuído, mas por os ter absorvido por inteiro dentro do seu perímetro fortificado"* (BEIRANTE, 1992: 52)

49 Referindo-se ao Caderno de Encargos que esteve na base do concurso de que foi escolhida a equipa que realizou o Plano, o Arq.to Jorge Silva, vereador pela APU, afirmava na Reunião Extraordinária da Câmara, em 17 de Novembro de 1979: *"Por último, pusemos como um objectivo efectivo do Plano que ele contivesse em si a expressão política da vontade da Câmara, ou seja, um programa Um Plano Director é um instrumento técnico que deve reflectir a vontade da Câmara…"*. E, não fossem os "ventos mudar de feição", acrescentava nessa sua mesma intervenção: *"Pensamos que, embora dentro de cerca de mês e meio esta Câmara seja substituída por outra, deveria ser a Câmara que encomendou este trabalho e que o elaborou, a pronunciar-se…"*

50 O mesmo fenómeno se verificou em Itália, na década de 70, do século passado (*"Il trasferimento nell'alloggio construito illegalmente solo in pochi casi si configura come un evento dattato da una stringente necessita"* – do relatório do Inquérito mandado elaborar pela Comune di Roma para conhecer o fenómeno clandestino), o que retira a carga política, mesmo que poeticamente enfatizada, de "resistência" ao poder que alguns pretendem ver no fenómeno português, integrando-o antes na caracterização geral feita por Paolo Desideri, arquitecto e professor de Composição Arquitectónica e Urbana na Facoltà di Pescara: *"… le tipologie autocostruite della città non pianificata, le casette della città difusa, rappresentano la mediocre utopia liberalista di un soggetto che in quelle architetture senza architetti realizza il suo contraddittorio individualista"* (http://www.casadellarchitettura.it/archivio.aspx?id=4416).

51 *"Somos de parecer que no sector da habitação, se não em total, pelo menos em grande parte, a expansão é reservada ao sector público, dificultando extraordinariamente qualquer hipótese de implementação de programas do sector privado…"* (Declaração de voto, 1979).

52 Relativamente ao bairro da Malagueira, de Siza Vieira, *"E o que pensa do projecto a população residente no concelho de Évora?... a generalidade da população não gosta. Chama-lhe 'pocilgas', 'malhadas' e outros quejandos…"* (CARVALHO, 1995: 53).

53 Na realidade tratou-se de uma forma de pressão sobre proprietários de pequenos terrenos, dos quais, pela proximidade geográfica aos clandestinos, o poder político e a sua assessoria técnica suspeitou que pudessem enveredar pela via do loteamento ilegal, levando-os à associação a que Jorge Carvalho alude sob o pretexto e a ameaça da expropriação a qual, como se depreende do texto transcrito, se os proprietários estivessem melhor informados, seria de difícil concretização uma vez que a "declaração de utilidade pública" urgente já não seria tão fácil de conseguir da Secretaria de Estado da tutela.

54 *"… no que respeita à distância de Lisboa, a posição de Évora é idêntica à de Leiria… Évora… não possui dimensão suficiente para constituir um pólo de desenvolvimento que promova a área intermédia com a capital"* (GASPAR, 1972: 339).

55 *"… defendo a necessidade de um plano bastante flexível, exactamente para poder ser um quadro suficientemente geral, com base no qual os próprios Serviços possam ir fazendo uma gestão diária. Quero com isto dizer que um plano nunca pode substituir uns Serviços de Planeamento a funcionar."* (Jorge Carvalho na sua intervenção na Assembleia Municipal de Évora de 17.nov.1979, na qualidade de responsável pelo Gabinete de Recuperação de Áreas Clandestinas da CME, sobre a discussão, apreciação e aprovação do Plano CIPRO).

[56] Porque é anterior, o início dessa assumpção, embora não tenha sido no momento desta revisão, tem beneficiado da ausência da "ideia de cidade" em Évora, que já referimos. Adiante voltaremos ao assunto e mostraremos como esta ausência se tem reflectido negativamente na cidade e como vai condicioná-la no futuro próximo.

[57] Recorde-se a definição de deserto: *"Desierto significa erradicación de lo que sugiere la palabra 'mundo' (espacio que puede ser habitado)"* (TRÍAS, 1991: 268).

[58] A perequação compensatória tem como principais objectivos redistribuir as mais-valias atribuídas pelo plano aos proprietários, obter receitas para os municípios para a realização de infra-estruturas e para o pagamento das indemnizações por expropriação, evitar a especulação imobiliária e defender o interesse público das decisões.

[59] Se outra experiência e experiências alheias não houvesse, bastaria olhar para o próprio Regulamento do Plano – art. 42º da Resolução do Conselho de Ministros n.º 13/2000, de 28 de Março -, onde são enumerados os equipamentos existentes e previstos, todos eles afectos à Administração Pública, embora de diferentes níveis e "matizes".

[60] RCM n.º 13/2000, de 28 de Março, Art. 114º - 3: "Quando acontecer o contrário, sendo a potencialidade edificatória superior ao determinado… o proprietário deverá ceder para domínio privado do município uma área com a possibilidade construtiva em excesso…"

[61] Nada revela que possamos construir outro cenário porque, apesar do disposto na alínea c), art. 117º do Regulamento: "… [a Câmara] … substituir-se-á aos proprietários, caso estes não demonstrem interesse ou dinamismo suficiente, recorrendo a um qualquer processo de aquisição e ou de associação Câmara/proprietários", e face à pouca experiência e/ou oposição dos modelos de associação já experimentados noutras autarquias, nomeadamente Barcelona, uma vez que quer a situação anterior, quer a situação decorrente da actual legislação referente às Finanças Locais (art. 10º da Lei das Finanças Locais: Receitas dos Municípios), deve ser compaginada com os resultados e perspectivas do Plano Nacional da Política de Ordenamento do Território que prevê um retrocesso demográfico para a cidade, a autarquia de Évora não terá capacidade para pôr em prática as intenções do Plano.

[62] Dizemos em Évora porque acreditamos que antes, noutros municípios, não terão sido vãs as palavras do Professor Nuno Portas, escritas em 1995 na revista Sociedade e Território: *"… hoje, o problema que mais nos preocupa é o de encontrar as formas adequadas não à separação mas sim à mistura ('mixidade') das funções na mesma área, na mesma rua ou até no mesmo edifício"* (PORTAS, 2005b: 462).

[63] Para uma propriedade de 10000 m2 a edificabilidade, aplicando o índice médio, será de 3500 m2 (valor não real pois, para determinar a área edificável, a STP, ainda há que excluir as áreas a ceder para espaços livres, arruamentos e passeios, o que fará diminuir aquela área edificável), dos quais apenas 175 m2 terão que ser afectados a outros fins que não a função habitacional. Ou seja, para cerca de 30 fogos, ou 93 habitantes, constituir-se-ão 2 comércios e um escritório, por exemplo.

[64] "Consideram-se funções terciárias os serviços, os escritórios, a administração pública, o comércio retalhista, a hotelaria e os similares de hotelaria" (RCM n.º 13/2000, de 28 de Março, Art. 44º - 2).

[65] *"... una mixticidad y una densidad mayores de la residencia, los servicios y las actividades económicas, los equipamientos, etc. proporcionan el contexto adecuado para que aumenten los intercambios de información y, en consecuencia, se creen los canales de flujo energético sustentadores de la organización compleja."* (RUEDA, 1999)

[66] Estamos a referir-nos a arrabaldes de "formação espontânea" que foram "construindo a sua própria identidade espacial, mesmo se baseada em modelos, e não a arrabaldes planeados, implantados em situações geográficas e políticas específicas, cujo traçado era previamente conhecido do promotor, e que, por isso mesmo, nasceram estruturados, com planos semelhantes aos das vilas de fundação.

[67] Por exemplo, como relata Ângela Beirante, o rei impulsionou a *"... construção das casas dos arcos da barbacã, no ponto de maior actividade comercial... "* (BEIRANTE, 1995: 113).

[68] Relembremos aqui a hipótese levantada por vários estudiosos da cidade de Évora, relativa à inexistência inicial de muralha, facto que determina a inexistência de arrabaldes no sentido de urbanização exterior à urbe que o termo francês evidencia plenamente: "faubourg", falso burgo.

[69] Como o contexto do discurso é Évora, a afirmação baseia-se na observação e análise dos tecidos e estruturas da cidade, embora não se possa generalizar aquela afirmação pois é do nosso conhecimento, descritivo e também directo, situações de multi-paralelismo como, entre outros, é o caso de Vitória (Gasteiz).

[70] Estrutura a que Pierre Lavedan chama "espinha-de-peixe".

[71] Não descuramos a hipótese de, no caso destes arrabaldes em "espinha-de-peixe", a estrutura de perpendiculares à via principal, paralelas entre si, ter sido posterior à constituição de uma primeira organização espacial urbana linear simples e só posteriormente ter evoluído, por necessidade de receber mais habitantes, e porque o(s) proprietário(s) dos terrenos compreenderam que, através do sistema de perpendiculares, rentabilizavam mais a propriedade.

[72] Tal como hoje, no passado a regularidade deveu-se a razões pragmáticas que se prendiam, principalmente, com o valor de uso do solo e o seu rendimento expectável, como o refere Ângela Beirante: *"... o surto urbano dos séculos XIII-XIV foidirigido por instituições poderosas que construíram com vista a obter rendimentos"* (BEIRANTE, 1995: 113).

[73] Com especial enfâse a Professora Doutora Maria Ângela Beirante e o Mestre Dr. Afonso de Carvalho.

[74] Embora alguns autores refiram a possibilidade de o aqueduto quinhentista se ter implantado num hipotético traçado do aqueduto romano – o aqueduto de Sertório, que deverá ter existido, pelo menos para abastecer o tanque/espelho de água que subjazia ao templo do fórum -, os vestígios arqueológicos daquele aqueduto não são do conhecimento público e, no caso dessa coincidência de traçados, seria pouco plausível o traçado de um "faubourg" do Chão das Covas, cuja praça fosse truncada pelas ruínas do aqueduto clássico: ou o aqueduto já não existia, ou o arrabalde ter-se-ia implantado noutro local dos arredores da cidade.

[75] O que conduziria à discussão da função das portas na cerca medieval e à morfologia do crescimento da cidade após o amuralhamento, discussão que não se insere nos objectivos a que nos propusemos, mas que urge fazer quer para aprofundar o conhecimento do passado, quer para que, em futuras propostas de abertura da muralha trecentista, conforme

são previstas no Plano de Urbanização de Évora (2000), se possam fazer com a "cientificidade" e de posse de mais elementos, que essas decisões exigem.

76 Admite-se, para o caso do arrabalde de S. Francisco, que possam ter sido três ruas, ou seja, a actual rua dos Touros, absorvida pelo palácio dos Estaus e onde hoje se encontra uma dependência bancária, era a terceira rua.

77 http://www.virtualbooks.com.br

78 A corroborar e a acentuar estas dúvidas está o facto de, o edifício no n.ºs de polícia 9, 11 e 13 da rua dos Mercadores/10 da rua do Raimundo, se ter constatado a existência de dois pisos em cave, estando o piso da mais baixa a cerca de 9 metros do nível da rua dos Mercadores.

79 No século XX houve uma tentativa de reconstrução dos Paços do Concelho, segundo projectos de reconstituição "historicista". Prevaleceu, porém, a opção de dotar a praça com a delegação regional do banco de Portugal, de fachada "pesada" e simbolicamente presente no espaço da cidade onde a economia da região se fazia sentir

80 Elemento arquitectónico (mesmo que de arquitectura efémera) de que deriva o termo tendeiro, ainda hoje persistente no vocabulário alentejano, espécie de nómada contemporâneo que percorre as feiras, montando a tenda para protecção dos artigos expostos e para protecção dos clientes e "flanneurs", apoiando-a no terrado e na parte lateral do furgão.

81 *"La plaza mayor medieval era un agregado de distintas casas com soportales y ventanas construidas en distintas épocas... Fue precisamente en Valladolid, importante ciudad castellana,... en donde se produjo el cambio formal de las plazas mayores que de irregulares pasaron a ser regulares...* [na sequência do incêndio de 1561]*"* (CORREA, 1978: 39-40).

82 O mesmo monarca que ordenou a construção da *Plaza Mayor* de Valladolid, Filipe II (Filipe I de Portugal), *"… dio las Ordenanzas para descubrimientos, nuevas poblaciones y pacificaciones, en las que se codifica de manera muy racional el urbanismo hispanoamericano"* (CORREA, 1978: 40).

83 Referimo-nos à Praça do Comércio lisboeta, à praça de Vila Real de Sto. António e, numa escala menor e recentemente "elevada" à categoria de fórum turístico, à praça de Porto Covo.

84 São casos paradigmáticos do que afirmamos as *plazas mayores* de Madrid, Salamanca, Barcelona, a *plaza de la Corredera* de Córdova, entre outras, cuja actividade comercial se sobrepôs às funções representativas e, desse modo, adquiriram o simbolismo de *fórum* daquelas cidades.

85 A tradicional terça-feira para a transacção de gado, muito embora a presença dos animais tenha sido transferida inicialmente para o rossio de S. Braz e, posteriormente, para as instalações do Ministério da Agricultura, a sul do rossio de S. Braz, manteve até hoje a sua realização na praça do Giraldo: no tabuleiro central quando é agradável estar ao sol, debaixo das "arcadas" quando a inclemência do sol ou a persistência da chuva assim o recomendam.

86 Usa-se aqui a expressão facto urbano no sentido que lhe deu Aldo Rossi, embora,ao longo de todo o corpo do livro "A Arquitectura da Cidade", nunca aquele autor tenha definido o conceito deixando apenas intuir tratar-se de um elemento ou conjunto de elementos que definem uma cidade, conforme revelam as seguintes passagens: *"... através da arquitectura da cidade, através da forma, pois esta parece condensar o carácter total dos factos urbanos, inclusivé a sua origem"* ou *"... os factos urbanos são complexos em si e... é possível analisá-los mas dificilmente defini-los." para logo a seguir afirmar "Consideremos um facto urbano qualquer, um edifício, uma rua, um bairro..."* ou ainda *"... a estrutura dos factos urbanos faz com que as cidades sejam distintas no tempo e no espaço,per genus et differentiam..."* (ROSSI, 1977 a : 37, 38 e 79)

87 Lembremos o Bois de Boulogne, à escala de Paris, ou as diversas pracetas londrinas desenhadas do mesmo modo, mas com uma escala de condomínios que ainda hoje é visível.

88 Tipologia correntemente apelidada de "jardim biscoito" (TELLES, 1995: 10)

89 O espaço, praticamente imutável desde a sua construção, foi recentemente beneficiado com elementos escultóricos cujas formas reforçam essa aura romântica e erótica, mantendo-se, por isso, a preferência da sua frequência por casais de namorados que o arvoredo protege de olhares indiscretos.

90 A nível regional, o aparecimento do caminho-de-ferro transformou a vila de Vendas Novas, perpetuando, porém, a sua vocação de estação intermédia: outrora muda de montadas da Posta Sul, mandada criar por D. João III, a meio do percurso Aldeia Galega (actual Montijo) – Elvas (fronteira), facto que contribuiu para o seu desenvolvimento e gerou até o aparecimento de um palácio, mandado construir por D. João V, para instalar as comitivas que acompanharam o futuro D. José I e a princesa das Astúrias, para as bodas destes; no século XIX, ponto de confluência de caminhos, estradas e caminho-de-ferro do Alentejo interior e, também, início da linha que até 1999 foi a única a fazer a ligação ferroviária norte-sul, com travessia do rio Tejo em Setil (inaugurada em 1904), em Vendas Novas se concentravam os diversos produtos económicos que do Alentejo alimentavam Lisboa, com travessia fluvial a partir do terminal das linhas do sul no Barreiro, factor determinante para o desenvolvimento industrial desta vila e, mais tarde, das aglomerações dentro do seu aro local, enquanto cidades-dormitório, primeiro do Barreiro, hoje da Área Metropolitana de Lisboa.

91 A título de exemplo refiram-se os cinemas Éden, de Cassiano Branco (1930), e Cinearte, de Rodrigues Lima (1938/40) ou, também, em 1934, o Hotel Vitória, de Cassiano Branco, e a Casa-da-Moeda, de Jorge Segurado.

92 Unidade industrial dedicada à moagem e transformação de cereais, com especial ênfase no trigo que era, desde a segunda metade do século XIX, a principal produção cerealífera alentejana.

93 Recorde-se que, pela relativa pequenez da cidade e pela relativa facilidade com que se percorria toda a área urbana que se resumia ao casco histórico, justificadamente só muito mais tarde os transportes públicos urbanos fariam a sua aparição na cidade.

94 Quer a legislação anterior, quer o Dec.-Lei 289/73, pela falta de rigor, eram permissivos nesta matéria tendo tido como resultado estes casos em Évora, como noutras cidades do país, e, paradigmático pela extensão, o fraccionamento de grande parte da península de Setúbal em talhões de 5000 m2 (unidade mínima de cultura), os quais eram adquiridos por um grupo de investidores que os fraccionavam em "avos" onde, então, muitas vezes em regime de auto-construção, edificavam ou a sua moradia ou conjuntos semelhantes aos de estes bairros eborenses.

95 Esta tipologia de "casa-corredor" ou "casa-comboio", que está na origem dos pátios, quer de Évora, quer de outras localidades para onde a população rural alentejana emigrou, não era estranha a estes uma vez que nos próprios "montes",

de onde são originários, era um processo de alojamento comum, a partir de uma única habitação e dependências anexas que, posteriormente, por aumento do agregado familiar, se transformava em vários fogos, sequencialmente dispostos, mas usando a área que inicialmente constituía um único fogo (cf. Ernesto Veiga de Oliveira et al. "Arquitectura Tradicional Portuguesa", p. 154).

96 Assinalado "de origem clandestina, anterior a 1965", em ofício da Câmara Municipal de Évora à então Direcção Geral dos Serviços de Urbanização, em 3 de Dezembro de 1965, ofício que acompanha a proposta de Plano de Pormenor elaborada pelo engenheiro Mário Azevedo. A este Plano se devem propostas de reforço da urbanidade do bairro, transformando-o numa nova centralidade urbana, incluindo, por exemplo, um cinema na sua malha urbana, prevendo a possibilidade de construção em altura ou hierarquizando vias, verificando-se uma especial preocupação nas zonas e vias peatonais que reforçariam a qualidade urbana do bairro e, assim, atraindo outros citadinos, reforçaria os aspectos identitários da área, negando-lhe o carácter suburbano. A administração municipal no pós-25 de Abril viria a descurar estes aspectos de reforço identitário.

97 Parafraseando o título do livro de Giorgio Grassi, "Architettura lengua morta", e apenas o título, uma vez que o texto encerra um conceito não aplicável no contexto do nosso discurso.

98 Obra mandada executar por D. João III, com traço do arquitecto Francisco de Arruda, para abastecimento de água à cidade de Évora com recurso às nascentes da actual povoação de N.ª Sra. da Graça do Divor, foi classificado monumento nacional em 16-06-1910, publicado em DG 136 de 23-06-1910.

99 Esta azinhaga pode ser parte da antiga via romana para Scalabis, provavelmente ainda usada no século XIII, o que justificou a implantação do mosteiro, inaugurado no século seguinte, à sua ilharga. Corroborando esta hipótese documentos coevos informam que o referido convento foi *"… erigido sobre uma singela ermida dedicada a S. Bento, construída em 1169…"* (in http://www.ippar.pt/pls/dippar/pat_pesq_detalhe?code_pass=69780).

100 Em especial a "terra urbana", ideia muito divulgada no período anterior ao 25 de Abril e que teve como consequência a proliferação dos loteamentos clandestinos na península de Setúbal, como já anteriormente referimos, e que agora, no pós-25 de Abril e no Alentejo, adquiria especial relevância, uma vez que a "terra rural", a terra produtiva, um dos meios de produção que era reivindicado pelos partidos políticos e pelas associações de trabalhadores rurais, tinha perdido o seu valor enquanto investimento de capital, reprodutível a curto ou médio prazo, em virtude da sempre presente, anteriormente, descida dos preços da produção e aumento dos respectivos custos e, posteriormente, ameaça de ocupação ou de colectivização.

101 Referimo-nos ao não encerramento da caixa de escada e à sua relação franca e directa com o exterior, muito embora à época de construção do bairro, 1970, houvesse já exemplos mais avançados de experiências de edifícios e espaços arquitectónicos que convidavam e induziam à participação cívica, como é o caso do "Quartiere Zen" (1969-1973), em Palermo, dos arquitectos Vittorio Gregotti e Franco Purini.

102 É o caso, por exemplo, do Conjunto Residencial de Chelas, em Lisboa, do Arq.to Gonçalo Byrne.

103 Estruturas técnicas que, após o 25 de Abril, foram criadas pelo Ministério da Administração Interna para apoio, ao nível de projectos, dos municípios sem técnicos ou com um número insuficiente deles, apoiando aqueles gabinetes os municípios da área da sua localização, cujo número era variável, mas nunca inferior a três. Estes GATs, alguns ainda em funcionamento, eram compostos por técnicos das profissões que mais directamente se relacionavam com o planeamento, a infraestruturação e a edificação.

104 Utiliza-se aqui o conceito de elemento primário tal como o definiu o seu autor (ao contrário de *facto urbano*): *"... elementos primários não são só os monumentos, como não são só as actividades fixas; de maneira geral são aqueles elementos capazes de acelerar o processo de urbanização de uma cidade e,referindo-os a um território mais vasto, são os elementos que caracterizam a transformação espacial do território"* (ROSSI, 1997 a: 111) diferenciando, mais à frente, os monumentos dos elementos primários: *"Os monumentos são, pois, pontos fixos da dinâmica urbana; são mais fortes do que as leis económicas, ao passo que oselementos primários não o são de forma imediata."* (ROSSI, 1997 a: 129).

105 O anfiteatro foi implantado "à revelia" do cenário mais apelativo: o lago que se formou por represa na ribeira que atravessa o bairo, no sentido norte-sul.

106 A heterogeneidade social dos habitantes do bairro da Malagueira advem-lhe da origem e fundamento da intervenção do Arq.to Siza Vieira mas que, quer com a dimensão do bairro (1200 fogos), quer com a necessidade de o preencher de forma "inter-classista", se foi alargando albergando, no final, oriundos de uma operação SAAL (Serviço Ambulatório de Apoio Local) que constituíram o tronco fundacional das duas cooperativas de habitação presentes no bairro, população de menores recursos que acedeu às habitações através do extinto FFH (Fundo de Fomento de Habitação) sendo esta "fatia" o que se poderia denominar de "habitação social" e proprietários de lotes comprados à própria Câmara Municipal.

107 Projectado para um período de tempo tão longo que subsistiu por preencher até hoje.

108 Cf. ROSSI, 1977 a: 129.

109 Obviamente que usamos aqui os termos "rural" e "ruralizante" não no sentido administrativo actual mas, sim, no sentido do seu significado social.

110 Ressalvam-se as portas a leste, por razões topográficas, e a porta sul (o rossio de S.Braz), por razões militares (século XVI).

111 Cf. CUTILEIRO, 1977: 7 e 117. Embora o autor se refira ao concelho de Reguengos de Monsaraz (Vila Velha e Vila Nova correspondendo, respectivamente, a Monsaraz e a Reguengos de Monsaraz) podemos, sem grande margem de erro, tornar extensivas as suas observações a Évora e sua região próxima.

CAPÍTULO III
UM LIMITE PARA A CIDADE

1. *LIMITES FÍSICOS,LIMITES MENTAIS E CIDADE VIRTUAL ILIMITADA*

A "urbanização" do campo poderá, ou não, alargar os limites físicos da cidade e estes limites, ou perímetro, dependerão directamente dos meios de transporte e comunicação que cada época disponibiliza e consegue alcançar, consequência do desenvolvimento tecnológico atingido.

A caracterização do Império romano, através da frase *"Urbi et Orbi"*, se faz referência à extensão de Roma ao próprio Império, com todos os seus atributos políticos, jurídicos, sociais e económicos, poderá ser interpretada, também, como uma afirmação da "urbanidade" daquele, e do desejo de contrapor ao caos da barbárie exterior a ordem que, de si para si, só ele representa.

Esta urbanidade, este estender os limites da cidade até aos limites do próprio Império, obrigou, contudo, à construção dos meios de comunicação que o garantissem, transformando aquele numa imensa rede de vias, cujo ponto de confluência era a própria cidade, origem de um vastíssimo território.[1]

A construção dos Impérios português e espanhol assentou também numa rede de comunicações marítimas que garantiram a "lusitanidade" e a "espanholização" do mundo, divido em dois hemisférios a partir do célebre tratado de Tordesillas. Concomitante à criação de uma "rede de comunicações marítimas", D. Manuel I, em 1520, criou o primeiro serviço de correio público em Portugal (cf. www.ctt.pt), isto é, embora de utilização restrita, as redes de comunicação faziam o seu aparecimento numa tentativa de "globalizar" o mundo, através da comunicação. As fronteiras alargavam-se.

O aparecimento de outros meios de comunicação, nomeadamente o telégrafo, permitiu um "alargamento" das fronteiras da cidade numa escala até aí nunca experimentada. Mas,

fisicamente, a cidade continuava limitada às distâncias que os transportes, tecnologicamente pouco desenvolvidos, permitiam.

A constituição da Companhia dos Carris de Ferro de Lisboa e a construção da rede de transportes públicos que estendeu pelo território urbano, cujo troço inicial foi entre Sta. Apolónia e Santos alterou não só os comportamentos dos actores urbanos mas, muito mais, o próprio desenho da cidade e da sua relação com o território, permitindo que aquela se alargasse, fisicamente, na direcção este-oeste (topografia plana e, por isso, menos onerosos eram os trabalhos de construção da via) e, mais tarde, iniciasse a "conquista" dos territórios a norte.

Perante o entusiasmo de Lisboa no alargar das suas fronteiras físicas, seria de esperar que a chegada dos caminhos-de-ferro a Évora viesse alterar as relações da cidade com o território. Porém, como já referimos, o caminho-de-ferro apenas serviu para estabelecer um limite à própria cidade e não se transformou num motor de crescimento daquela.

Jane Jacobs, ao lamentar-se pela perda de identidade das cidades americanas nos anos 50 do século XX (JACOBS, 2001), olvida que as cidades são exactamente isso: microcosmos em permanente mutação, mesmo que não visível muitas vezes devido à menor velocidade que é imprimida ao construído, reflexo da sociedade que as engendra, as mantém e, em última análise, as destrói ou as aliena.

Esta mutação permanente altera o *facies* urbano, porque a mudança, quer se trate de renovação urbana, quer se trate de alargamento do território urbano, é um factor de vitalidade da sociedade *"… na medida em que as populações são efectivamente 'atraídas' pelas cidades…"* (FERREIRA, 2004: 319).

Deste modo, na condição contemporânea não é de lamentar perdas ou de esgrimir contra moinhos de vento, mas, sim, de tentar compreender o fenómeno da "nova cidade", a cidade dos subúrbios, do monofuncionalismo, da inexistência ou da aniquilação dos espaços de convivialidade, dos movimentos pendulares e da incapacidade dos transportes públicos, da velocidade enquanto paradigma do viver "moderno", da panóplia de meios de comunicação[2] e, ao mesmo tempo, da enorme solidão que eles provocam,[3] e de reflectir sobre a cidade futura,[4] construída a partir da cidade presente, com os ensinamentos da cidade passada.

Neste sentido, a cidade tecnológica, a "tecnopólis", já não abarca a verdadeira dimensão da cidade que se está a "construir", uma vez que assenta num pressuposto físico, de existência física.

"Ciberpólis" poderia revelar o tipo de relação que os novos meios de comunicação permitem estabelecer, mas, para a definição de cidade, não é suficiente ter-se o meio de comunicação, é necessário que ele se subordine à organização dos espaços, ou dos "ciberespaços".

"Metapólis" (cidade de nível superior ou meta cidade),[5] nomenclatura proposta por François Ascher (1995), espelha, na realidade, a cidade que detem os meios de comunicação mas que os organiza, já não à escala local ou regional, mas sim a uma escala planetária.

Metapólis é uma cidade que se sobrepõe à cidade física, tecendo outros laços sociais que ultrapassam e, em certos casos, destroem os laços construídos com base nos espaços físicos comuns a todos os cidadãos e é, também, uma cidade em permanente mutação, a cada dia, a cada hora, a cada minuto: mudam os IPs, mudam os "círculos" de interesses e de "amigos" virtuais, mudam os sites visitados, mudam as informações postas à disposição dos utentes ("navegadores") da rede que é, em si própria, uma cidade.

Porém, a condição de ente físico, faz das cidades um permanente estaleiro e um laboratório social humano, pelo que a Metapólis tende a dirigir, também, a produção de espaço físico, mesmo que, por enquanto, não interfira directamente nos momentos de projectar e esteja ainda nas "esferas" do ordenamento territorial.

Este desígnio não é exclusivo da contemporaneidade, como se poderia pensar olhando o crescimento das "favelas" contemporâneas das cidades latino-americanas ou Roma e Lisboa de meados do século XX, tão bem retratadas no cinema. Os "faubourgs" medievais ou os bairros clandestinos mais antigos, os de primeira geração, já demonstraram que no processo de dinâmica urbana há um momento inicial de desorganização, mas que, naturalmente, vai tendendo para a ordem, ajustando-se cada parte ao todo e alterando-se este em função de cada parte.

Essa é a condição do *limite*, e porque os *Limites do Mundo* são os limites do próprio homem, este tenderá sempre, na sua condição de habitante de fronteira, ao processo de miscigenação que se revela desordenado inicialmente e tenderá para o ordenamento posteriormente.[6]

Esta criação do limite "à custa" das populações "atraídas" para a cidade (afinal os "bárbaros" que tendem gradualmente a "contaminar" e, muito mais, a serem "contaminados" pelos *limitanei*) poderia ser uma condição *moderna* do crescimento urbano gerado pela industrialização mas, como já referimos, o mesmo processo de crescimento das cidades através das suas periferias, "faubourgs" e ocupação de terrenos agrícolas, já se verificava na Idade Média, consequência quer das diferenças de custo do solo, quer do necessário distanciamento físico da sede de onde emanavam (emanam) as regulamentações, taxas e impedimentos que o poder engendra para controlo da produção de solo urbano, e, também, na própria Roma Imperial que já tinha os "faubourgs" que se estendiam ao longo das vias de acesso à cidade (HOMO, 1971: 118).

A história das cidades, da sua morfologia e crescimento denota que estes arrabaldes se implantaram mais perto ou mais longe da cidade que os acolheu, em função dos meios de transporte e das relações que os sucessivos suburbanos estabeleceram com aquela.

À medida que os meios de transporte foram permitindo que a distância que separava os suburbanos da cidade fosse percorrida no mesmo tempo que, se estivessem mais próximos daquela, o fariam a pé ou usando o meio de transporte do estádio de desenvolvimento tecnológico anterior, mais longe se implantaram da cidade e com mais facilidade criaram os meios necessários à vida urbana no próprio subúrbio. Neste caso, não será correcto denominá-los de subúrbio mas, antes, de arrabalde e, à medida que estes foram criando condições para a vida urbana no seu seio – comércio, serviços, oficinas de artesanato ou indústria, em súmula, meios de subsistência e de trabalho, escusando os seus habitantes da dependência da cidade, mais facilmente pôde aquela distância aumentar.

No advento da "revolução das comunicações", o telefone permitiu que as relações pessoais conhecessem um limite nunca antes experimentado mas, e este é o aspecto principal daquela "revolução", permitiu também que as comunicações à distância se fizessem sem que

o tempo interferisse na sua concretização, ou seja, tempo e espaço começavam a sobrepor-se como se de uma só entidade se tratasse.

Sucedia o telefone ao telégrafo, comunicação encriptada, só acessível aos "tradutores", verdadeiros mediadores entre o emissor e receptor, sem que houvesse garantia, quer para um, quer para outro, de que o transmitido era transcrição fidedigna do que se pretendia transmitir e do que era recepcionado. O telefone veio anular esta dependência do "comunicador" relativamente ao "tradutor" e veio, também, anular a dependência da dimensão tempo relativamente à dimensão espaço, ao garantir a simultaneidade da comunicação.

Embora esta "rede", inicialmente restringida às grandes cidades e aglomerações urbanas cuja escala demográfica justificasse o investimento de estender os fios de cobre até elas, se tivesse posteriormente alargado a quase todos os lugares do globo, mesmo não se tratando de um limite físico, alargava os "limites" da cidade, e embora se tratasse de um tipo de comunicação apenas possível a pares de emissores/receptores, a propagação da "mensagem" conheceu um desenvolvimento nunca até aí imaginado.

Se o comboio e, posteriormente, os transportes rodoviários colmataram, em parte, a distância entre produtores e distribuidores, permitindo aos primeiros instalarem-se junto a mão-de-obra mais competitiva e aos segundos instalarem-se junto dos consumidores-alvo, dispensando, deste modo, a proximidade dos mesmos, produtores e consumidores, como princípio da garantia de utilização das sinergias geradas por cada uma e a dependência da proximidade geográfica a ela associada, posteriormente, quer o telefone, quer o novel telex e, ainda depois, o fax, alteraram as relações entre produtores, intermediários e consumidores, uma vez que as relações comerciais passaram a fazer-se de um modo impessoal e aquelas TIC, aliadas às anteriores, permitiram que as distâncias que mediavam entre produtor e consumidor aumentassem de escala de tal modo que hoje a distância a que temos vindo a referir-nos passou a medir-se em tempo gasto e não em quilómetros percorridos, anulando também, e em parte, a necessidade de um mediador: o intermediário.

As NTIC alteraram a dimensão pela qual se medem distâncias, passando a dimensão tempo a ocupar o lugar preponderante que outrora a dimensão espaço ocupava, assim como

têm vindo a conhecer um crescimento exponencial, em nada comparável aos crescimentos que os meios de comunicação anteriores alcançaram.[7]

Mantinha-se, contudo, a relação de proximidade entre o comerciante e o consumidor, quer fosse, inicialmente, pela diversificação e distribuição do comércio pela cidade, sem critério aparente que não fosse o ditado pelo espaço disponibilizado para o efeito, quer fosse pela concorrência e pelo número e afluxo de consumidores.

Esta necessidade de distribuição espacial do comércio e, em boa parte, da "indústria" artesanal na cidade, como forma de chegar o mais perto possível dos consumidores, é um dos factores que torna as cidades históricas tão atraentes para o *urbanita* contemporâneo, uma vez que, pela sua condição de suburbano, é atraído pelo que não tem, não em termos de tentar aproximar-se, de tentar habitar a cidade para usufruir da qualidade urbana que ela tem mas, sim, numa atracção pelo pitoresco, numa espécie de nostalgia de um passado que não viveu mas que o poder económico lhe vende. Contudo, em resposta à pergunta: *"Que perspectivas… para os centros históricos das cidades mais antigas?"* Rem Koolhaas afirma *"Acredito que têm um destino realmente negro…"* (KOOLHAAS, 2002: 55).

A cidade histórica é hoje, pelos montantes de capital que nela são investidos, um "produto" vendável como qualquer outro produto e o turismo que a cidade histórica atrai é uma "indústria" como qualquer outra, numa comparação grosseira com as actividades transformadoras pois, se há transformação, ela não incide sobre a matéria-prima que, pelo acréscimo de valor que os meios de produção lhe transmitem, adquirirá a forma de produto final consumível ou, também ele, meio de transformação de outro produto.

A ocupação do território, por aqueles que demandavam/demandam a cidade na busca de melhores oportunidades, manteve-se até ao presente (SOLA-MORALES, 2002: 63) podendo, contudo, face à explosão demográfica e à urbanização crescente a que se assiste, e que se avizinha mais intensa (*"Passámos de aproximadamente 10% da população mundial vivendo em cidades, em 1900, para metade hoje, e, se a tendência continuar, 70% viverão em cidades nos próximos 20 a 30 anos"*),[8] transformar todo o território em "cidade", pois *"L'urbanisation… elle ignore ou désagrège les formes discrètes et articulées des anciennes aglomérations. Mieux que*

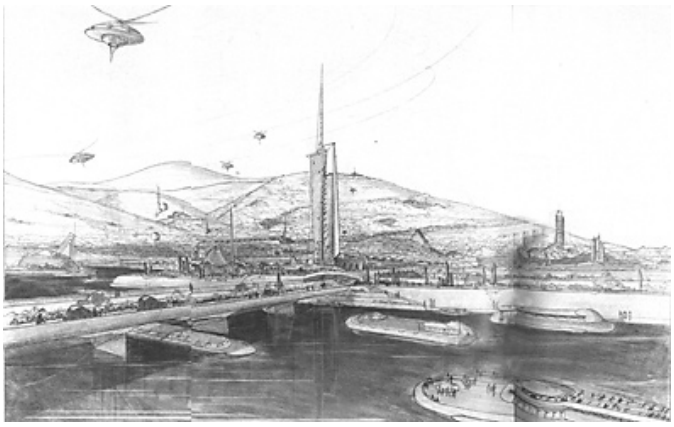
rururbanisation... pour definir la métamorphose du paysage rural, le terme italien périphérisation fait comprendre la dynamique du procesus qui tend... à uniformiser les territoires" (CHOAY, 1992: 185) ou, dito de uma forma mais próxima da nossa realidade, *"Em Portugal, tal como no sul de Itália, na Irlanda, na Grécia e na Suécia, uma parte do território está ainda a atravessar um intenso processo de suburbanização… As metrópoles e as cidades estenderam-se… Os limites entre as cidades e os campos diluíram-se…"* (MARQUES, 1999: 21).

Usando diversos indicadores, de que se destacam os dados demográficos fornecidos pelo Instituto Nacional de Estatística e as análises conjunturais elaboradas pela equipa responsável pelo Plano Nacional de Políticas do Ordenamento do Território (PNPOT) para Évora, o planeamento urbano da cidade deverá assentar, já não no permanente alargamento dos limites físicos da área urbana mas, antes, na consolidação do tecido existente, diversificando-o, densificando-o, aumentando-lhe as áreas de encontro e, ao mesmo tempo, diversificando-as e melhorando os seus níveis de conforto e qualidade, conferindo-lhe a "ideia de cidade" que os sucessivos planos, ou as políticas em que assentaram, nunca souberam (ou quiseram) encontrar, dando pleno sentido a que *"El plan urbanístico alternativo… no es ya el plan de expansión de la ciudad sino, por el contrario, el plan de su renovación…"* (VENUTI, 1981: 54), num sentido amplo e já não no restrito campo da salvaguarda dos Centros Históricos a que o autor se reportava na época.

Se, como se depreende, os *Limites do Mundo* são os limites do próprio homem, poderíamos, de uma forma simplista, aceitar que os limites da cidade fossem os limites do mundo, ou seja, os *limitanei*, na sua condição de pioneiros na caminhada para o "exterior", na sua "obrigação" urbana e política, estenderiam a cidade até aos confins do mundo, num processo idêntico ao seguido até à data, ou seja, "urbanizando" muito para além do limite em que se encontrassem e aguardando que a cidade crescesse até lá, posto o que reiniciariam o processo, num círculo mais alargado, até que nenhuma porção de território deixasse de ser cidade mas não fosse, também, campo, tendendo para a imagem de Broadacre City, de Frank Lloyd Wright,[9] onde *"… a sensação de que… os infindáveis novos empreendimentos se espalham para além delas* [as cidades] *… e reduzem a área urbana e rural a uma papa monótona e nada nutritiva"* (JACOBS, 2001: 5).

O conceito de crescimento ilimitado da cidade, que defendemos, é aplicável, não à cidade física mas, sim, à cidade enquanto ente simbólico de uma condição humana[10] pois, a cidade física alargada significa a perda de identidade e, principalmente, a perda da noção de pertença à comunidade urbana.

Tal é o caso das "cidades alargadas" que têm proliferado pelo mundo, não tanto por necessidade de estender a *urbanidade* ao território que anteriormente as envolvia mas, fundamentalmente, para produção de solo urbano rentável para o capital, situação que, por ausência da definição de limites físicos, gera a condição de suburbanos para todos os cidadãos, mesmo para aqueles que outrora, vivendo mais próximos do centro, sentiam a cidadania.



A Cidade Viva, 1958, sucedânea de Broadacre City, soluções utópicas de F. L. Wright, e ambas decorrentes da utopia que manifestou em "A Cidade a Desaparecer", publicado em 1932 (fonte: Bruce Brooks Pfeiffer, "Frank Lloyd Wright 1867-1959")

Estas "cidades" de contornos indefinidos, nas quais *"A extensão territorial das frentes de urbanização de génese ilegal, ou não, dificilmente se pode fazer acompanhar de investimentos infraestruturais mínimos…"* (DOMINGUES, 1999: 51) e cujo crescimento tem assentado quase em exclusividade na monofuncionalidade da habitação, com todos os perigos que este empobrecimento do tecido urbano acarreta, pois *"La monofuncionalidad distorsiona la convivencia…"* (LEVI, 1988).

Estas cidades têm assentado, também, na capacidade de deslocação individual através do automóvel, guindando-o a elemento-chave da civilização ocidental, e têm permitido e até fomentado a ausência de centros e um menor cuidado na criação de espaços públicos, exactamente porque, não havendo outras funções que não seja a habitacional, o uso dos espaços públicos, se os houvesse, restringir-se-ia a períodos curtos e a grupos etários limitados: as crianças e adolescentes ou os reformados, já que o automóvel, a distância entre a habitação e a escola e a habitação e o trabalho, garantem o uso exclusivo destes subúrbios como

dormitórios, o mesmo é dizer que fomentam a individualização da vida familiar e restringem, ou anulam, a vida de comunidade, a qual justificaria a existência do espaço público propiciador da vida colectiva e, consequentemente, da urbanidade.

Mesmo nos casos em que, artificialmente, o centro destes "faubourgs" foi projectado e construído, a ausência de vida urbana é notória. Falta-lhes o lastro de urbanidade que o esmero dos projectos dos espaços públicos, por si sós, não pode dar, uma vez que estão "presos" do círculo de vícios que o automóvel e as recentes NTIC geraram.[11]

O automóvel, ao permitir maiores distâncias entre o local de habitação e os restantes serviços e equipamentos urbanos, facilita a dispersão destes pelo território e que os mesmos se desenvolvam, quase em exclusivo, para servirem cidadãos "motorizados" os quais, por sua vez, vão privatizando, em seu benefício, o espaço público, monofuncionalizando-o em detrimento da panóplia de actividades que anteriormente aquele espaço acolhia, transformando a rua, a praça, o largo num *"…lugar por onde se passa, não onde se está. Só existe enquanto passagem para outra coisa qualquer…"* (KLEIN, 2002: 353, citando o RTS[12] de Londres).

"Assim como a cidade não cresce, antes se prolonga no subúrbio, também o espaço de troca se desurbana, no regresso à feira, que de facto é o hipermercado" (GASPAR, 1987: 255).

O caso das grandes superfícies comerciais é paradigmático do que se afirma. Por serem grandes, "não podem" ocupar as malhas consolidadas da "cidade herdada" e vão implantar-se nas periferias, nos limites físicos das cidades o que apenas permite a deslocação de cidadãos "motorizados" e excluindo os restantes, consumindo-lhes um tempo extra para ali se deslocarem, a acrescentar àquele que o trabalho e as deslocações de e para este já exigem. Mas, como se trata de grandes superfícies, com um funcionamento em rede de transporte de mercadorias, e com um volume de negócio de escala regional, nacional ou transnacional, os preços praticados podem ser (e são) suficientemente apelativos para captarem a quase exclusividade do consumo, quer do tipo alimentar, até há uns anos, quer de qualquer tipo, como mais recentemente se tem verificado, fazendo definhar e tornar obsoleto o comércio de proximidade, à escala de bairro ou quarteirão, justificando, deste modo, a monofuncionalidade

habitacional dos novos assentamentos e transformando os Centros Históricos, a "cidade herdada", numa "disneylândia" asséptica, permanentemente retocada, onde todas ou quase todas as manifestações de contemporaneidade são escondidas,[13] embora existam para contento e conforto das hordas de "turistas culturais" em que os municípios, os países e as agências de viagem nos vão transformando.

Perante esta ausência de relações humanas, não faz sentido falar de qualidade do ambiente urbano ou de qualidade de vida urbana, estabelecendo-se, então, um paralelo entre a cidade e o campo – mesmo que as condições que outrora determinavam a designação de campo estejam em vias de desaparecimento, face à velocidade das mutações que se verificam à escala global no planeta -, dado que se observam as mesmas *"... dificiles condiciones de vida en el interior y exterior* [da cidade]. *Hoy, por exterior, se debe entender el ecosistema territorial… El umbral de los limites ambientales está a punto de sobrepasar el crecimiento urbano y la intervención... es obligatoria; no hacerlo significaria llamar a la autodestrucción"* (MEGARIDE, 1995: 203)

Na era proto-globalizada poder-se-ia falar de uma rede mundial de comércio e de informação que nos permitia aceder a produtos de toda a espécie, e a informações de todo o mundo, com a ressalva de que os produtos fossem suficientemente resistentes (os comestíveis, por exemplo) para não perecerem antes de chegados ao destino, e de que as informações fossem filtradas pelos diferentes intervenientes na sua produção e distribuição, para que nos chegassem no formato desejado pelo poder, fosse ele um poder aparente (o que fabrica a notícia), fosse ele um poder real (os governos que censuram ou que apenas permitem o conhecimento de uma determinada notícia quando é conveniente à sua agenda política).

As NTIC, vieram alargar o horizonte da cidadania, permitir o acesso a qualquer ponto do mundo a qualquer momento e, em princípio, sem filtros. Qualquer informação pode ser acedida de qualquer lugar.

O mundo urbano alargou-se, sem que isso tenha significado o alargamento físico territorial da cidade corroborando a afirmação *"Com as novas tecnologias de transportes e comunicações, a distância passa a ser mais facilmente vencida, ao mesmo tempo que os territórios podem ganhar*

maiores dimensões em termos económicos e sociais, independentemente da contiguidade física" (FERREIRA, 2004: 327), o mesmo é dizer que *"Si el uso del automóvil ampliaba el campo de aplicación, contemplando la ciudad y sus interrelaciones com la región, hoy las* ***nuevas tecnologias de comunicación*** *imponen mirar a las interconexiones determinadas por la estructura de câmbios y flujos que el planeta entero implica: de la ciudad región se pasa a la multipólis y a la ciudad virtual transnacional"* (MEGARIDE, 1995: 202)

Em parte, estas NTIC são também responsáveis pela perda de atractividade que a cidade exercia nos cidadãos, uma vez que permitem e incentivam relações de "vizinhança" que em nada se assemelham às até agora conhecidas – baseadas na proximidade geográfica -, substituindo-as pela proximidade virtual que as redes de comunicação com suporte na Internet permitem,[14] alargando ou reduzindo (de qualquer modo, transformando) o universo de relações entre seres humanos e alterando, portanto, a própria relação que os cidadãos têm com os espaços da cidade sendo, assim, *"… illusoire de prétendre retrouver une urbanité ancienne en recréant un cadre urbanistique et architectural traditionnel."* (ASCHER, 1995: 267) pois, da mesma forma que o "prêt-à-porté", que hoje é parte integrante das nossas vidas, destruiu e fez eclipsar o alfaiate e a costureira, as tele-vendas substituirão as actuais vendas face-a-face, pertençam elas ao designado comércio tradicional ou efectuem-se elas nas grandes superfícies comerciais.

A facilidade para o uso das NTIC em qualquer ponto da cidade irá, a curto prazo, obrigar a repensar os espaços públicos, quer os da cidade herdada, quer os das "novas centralidades" (fonte: http://www.cm-evora.pt/camara.asp)

Contudo *"…tanto o más que las ideas… gobiernan la creación y mantenimiento de las ciudades las creencias, que son pensamientos elementales, primarios, tan asentados que ni se repara en ellos ni se hacen conscientes o explícitos"* (DURÁN, 1997) e, portanto, fomentar

a cidadania identitária, o sentimento de pertença à comunidade urbana, ao quarteirão, à rua, ou à comunidade virtual, é um dos motores que podem garantir a continuidade das cidades, independentemente da morfologia urbana que possam vir a ter, necessariamente diferente daquela que conhecemos, pois que para *"… los chicos y las chicas de hoy* [que] *serán todos en el futuro 'cibernautas prácticos…"* (SARTORI, 2005: 58) a cidade, os seus espaços públicos, serão tão mais apelativos ao seu uso, quanto lhes permitam estabelecer relações inter-pessoais reais e, ao mesmo tempo, lhes permitam manter as suas relações virtuais.

Se hoje começam a ser mais ou menos banais os espaços públicos com dispositivos wi-fi (vd. http://www.ptwifi.pt/localizacoes/default.aspx), o futuro próximo trará a cobertura total e o re-desenho daqueles espaços que, além das já consagradas e "conquistadas" garantias que hoje oferecem, contemplem a(s) nova(s) valência, em condições de conforto e desfrute semelhantes àqueles que outrora constituíam parâmetros aceitáveis para que os cidadãos os utilizassem: pisos confortáveis, vista agradável, aparelhos e jogos diversificados, educativos, seguros, mas, principalmente, em condições que propiciavam e venham a propiciar a troca, a permuta e inter-acção entre os cidadãos.

As constatações enunciadas fazem com que se enfatize a observação de Manuel Sola-Morales sobre o papel da administração pública no crescimento recente das cidades: *"… una visión más disciplinaria del crecimiento de las ciudades está en el echo de colocar las políticas de fomento, el planteamiento y el mercado del suelo como causas inmediatas del crecimiento, pero no como parte del urbanismo; causas específicas o previas, pero no mecanismos racionalizadores, correctores o explicativos como desde una óptica administrativa se tiende a presentearlos... el interés del beneficio privado como la utilidad del control público son en sí mismos factores externos que a menudo consiguen distorsionar, más que orientar, la lógica proyectual del crecimiento urbano"* (SOLA-MORALES, 1997: 14).

O mesmo autor afirma, sobre a "arquitectura da cidade", *"Yo creo que hay una arquitectura de la ciudad que nos es la de sus edificios individuales, ni tampoco los proyectos de los espacios vacios, sino que está en la articulación formal de sus partes... La experiencia de los últimos veinte años en muchas ciudades europeas y americanas ha dejado más claro el*

campo y la importancia del proyecto urbanístico, como propuesta integradora entre las formas urbanas y las arquitectónicas" (SOLA-MORALES, 1997: 16).

No final do milénio que terminou ou já nos alvores do século XXI, muitos são os autores para quem, decorrente das práticas que têm conduzido à ideia de que as megalópoles seriam ilimitadas na sua extensão, dedicam o principal do seu esforço de reflexão na busca de princípios que possam orientar as cidades do futuro, principalmente tendo em atenção a sustentabilidade desejada, face às catástrofes anunciadas perante o cenário de crescimento ilimitado da cidade física.

2. PRINCÍPIOS ORIENTADORES

Muito embora ao longo deste texto tenhamos referido, e venhamos a referir outros autores, descrevemos, sem qualquer intenção de hierarquização mas apenas considerando o alinhamento cronológico, quatro momentos/autores que poderão ser considerados momentos de reflexão colectiva, os dois primeiros, e de reflexão conclusiva de outras anteriores, os dois últimos.

Esta preocupação com o futuro das cidades, o mesmo é dizer com o futuro dos cidadãos e suas instituições, manifestada em posições públicas, é o resultado lógico e esperado da reacção da sociedade aos ditames *modernistas* que, ao terem reservado para os administradores públicos, políticos e técnicos, com especial enfâse para estes últimos, a condução, em exclusividade, dos destinos da cidade, foram ultrapassados pela dinâmica social global – política, económica e cultural – mantendo-se, porém, na sua "torre de marfim", com os resultados desastrosos que conduziram a esta tomada de consciência colectiva de que "algo tem que ser feito".

2.1 …a Carta de Mégaride…

O encontro internacional de Mégaride, em 1994, estabeleceu dez princípios, traduzindo-os numa *Carta Urbanística*, conhecida como **Carta de Mégaride 94** (cf. Anexo VI).

Neste documento já se constata a existência da cidade alargada e propõe-se:

- o regresso à cidade densa, já não sob a forma da "cidade autoritária" do *urbanismo moderno* mas, antes, a uma cidade em sintonia com a natureza, cujos cidadãos, portadores de uma nova cultura urbana e participantes, concomitantemente, de diversas formas de associação, sejam, ao mesmo tempo, livres e responsáveis pelo futuro da sua cidade (princípios I, II e III);

- uma cidade compacta, não predadora de território inutilmente, polinucleada, rejeitando o conceito de centralidade e periferia (princípio VI e VII), em que o tecido urbano seja contínuo e significante, através das arquitecturas que colaborarão, assim, para que os lugares urbanos adquiram valores semânticos e reduzam as vulnerabilidades urbanas e a menor segurança dos cidadãos (princípios VIII e IX);

- como corolário dos princípios enunciados, propõe ainda uma enorme capacidade de mobilidade dos cidadãos, baseada não já no transporte individual mas, sim, no transporte colectivo, complexo, abrangente de todo o tecido urbano, de forma a garantir, conjuntamente com as outras NTIC, consideradas como mais um dos materiais de construção da cidade, a continuidade de espaço de comunicação por excelência que a cidade sempre foi e deverá continuar a ser (princípios IV e V);

- para terminar com a recomendação de que a cidade do futuro, apesar de participar e usar todas as inovações tecnológicas, deverá ser sempre uma condensação e expressão da história e cultura urbanas que nela se foram consolidando e que nela se estão construindo.

2.2 … ciudades para un pequeño planeta…

Usando argumentos do campo do urbanismo, do campo da arquitectura, do campo da ecologia, da mecatrónica e, mesmo, do campo da biologia, Richard Rogers (2000) propõe uma abordagem da cidade para o século XXI sob o lema da sustentabilidade, apoiada em sete princípios, os quais apresentam algumas semelhanças com os da Carta de Mégaride:

. ***Una ciudad justa**, donde la justícia, los alimentos, el cobijo, la educación, la sanidad y las posibilidades se distribuyan debidamente y donde todos sus habitantes se sientan partícipes de su gobierno;*

. ***Una ciudad bella**, donde el arte, la arquitectura e el paisaje fomenten la imaginación y remuevan el espíritu;*

. ***Una ciudad creativa**, donde la amplitud de miras y la experimentación movilicen todo el potencial de sus recursos humanos y permita una más rápida capacidad de respuesta ante los cambios;*

. ***Una ciudad ecológica**, que minimice su impacto ecologico, donde la relación entre espacio construido y paisaje sea equilibrada y donde las infraestructuras utilicen los recursos de manera segura y eficiente;*

. ***Una ciudad que favorezca el contacto**, donde el espacio público induzca a la vida comunitaria y a la movilidad de sus habitantes y donde la información se intercambie tanto de manera personal como informáticamente;*

. ***Una ciudad compacta y policentrica****, que proteja el campo de alrededor, centre y integre a las comunidades en el seno de vecindarios y optimice su proximidad;*

. ***Una ciudad diversa****, en la cual el grado de diversidad de actividades solapadas anime, inspire y promueva una comunidad humana vital y dinámica.*

2.3 ... Nuevos principios... numa nova sociedade de nova base tecnológica: as NTIC.

Em 2001, François Ascher (2004), como corolário das reflexões sobre a cidade, formula uma série de perguntas que deverão estar na base do planeamento – do ordenamento do território, do planeamento urbano e do próprio projecto urbano -, de que destacamos: *"Qué pasado hoy com la noción de limite y como se conciben los espacios cuando la distinción entre ciudad y campo, entre público y privado, entre interior y exterior se difumina?"* ou *"Como idear y hacer ciudades que funcionen, atractivas y justas en el contexto de la sociedad hypertexto y del capitalismo cognitivo?"*. A resposta é enunciada nos 10 princípios que o autor propõe.

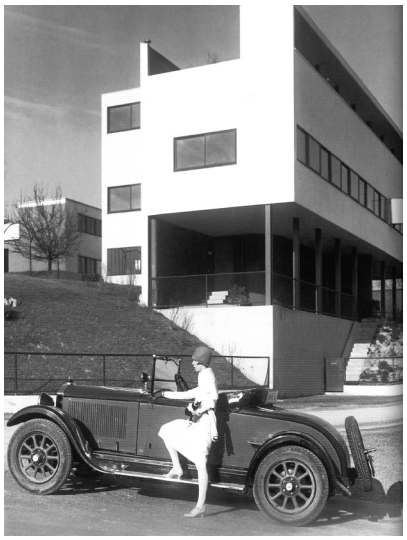
A cidade como ente acabado, "perfeito", inalterável e homogéneo. Le Corbusier, Cidade para 3 Milhões de habitantes (fonte http://www.kosmograph.com/urbanism/urbana/urbana_mod_3.htm)

Ao contrário da prática urbanística decorrente da história, com especial enfâse para a aplicação da Carta de Atenas, de 1933, e o seu corolário de princípios universais, *"… torna-se necessário compatibilizar vários níveis… e fórmulas de concertação, assumindo que se torna cada vez mais inoperacional uma regulação de tipo holístico… que estava presente na geração dos planos racionalistas"* (DOMINGUES, 1999: 50), pelo que a gestão urbana, ao invés de se apoiar numa hierarquia de planos, em que pontifica o PDM seguido dos seus sucedâneos – PGU, PPU, PP -, deve ser exercida de uma forma *"… más reflexiva, adaptada a una sociedad compleja y a un futuro incierto"* (ASCHER, 2004: 72) *(**1º princípio***

- Elaborar y dirigir proyectos en un contexto incierto - De la planificatión urbana a la gestión estratégica urbana).

Reconhecendo-se hoje o princípio geral da incerteza do "fazer cidade", isto é, a cidade, tal como a concebia o Movimento Moderno, a cidade acabada, perfeita, a "cidade como uma arquitectura", em que cada peça – cada plano, cada realização, cada infra-estrutura, cada projecto, cada movimentação social – estava previamente definida nos Planos e estes *"… fijaban al mismo tiempo los objectivos y la forma de conseguirlos"* (ASCHER, 2004: 74), através de instrumentos simples: o "zonning", as funções, as densidades, alturas, o número de fogos em cada parcela, e, em casos extremos, o número de habitantes em cada parcela, edifício ou fogo, o ramo de actividade comercial que se devia estabelecer em cada espaço destinado ao comércio,[15] esta cidade é uma cidade do passado pois, mercê das evoluções recentes, em que pontifica a economia, a sociedade já não se revê nesta forma de fazer os espaços onde habita ou vai habitar e, por isso, o autor contrapõe àquela anquilosada visão um novo modo de fazer e gerir a "coisa urbana" apoiando-se nos resultados e não nos meios para os atingir utilizando como estratégia *"… estabelecer normas que faciliten y limiten a un tiempo"* (ASCHER, 2004: 74), corroborando o pensamento de Nuno Portas, expresso sob a formulação de *urbanismo de geometria variável (**2º princípio** - Dar prioridade a los objectivos frente a los médios - De las reglas de la exigência a las reglas del resultado).*

Seja pelo estado das economias dos países europeus, seja pelo desperdício na duplicação de infra-estruturas e equipamentos que rapidamente se tornam obsoletos, devido às variações e movimentos demográficos que entretanto se geram e desenvolvem (pelo menos em Portugal), tem-se assistido ao longo do período de vigência dos "Planos Determinísticos" à sua falibilidade, senão total, pelo menos em boa parte, dado que as sociedades, principalmente nesta fase *hypertexto* (ASCHER, 2005), evoluem mais rapidamente do que os próprios planos e suas revisões,[16] aconselhando, então, que os novos planos, elaborados à luz dos Nuevos Princípios del Urbanismo, se traduzam *"… en una mayor diversidad funcional de las zonas urbanas, en una multicentralidad, en la polivalência de una parte de los equipos y servicios y en el refuerzo de los transportes y de las diversas redes"* (ASCHER, 2004: 75) mas, ao mesmo



Casa Doppelhaus, em Stuttgart Weißenhof, de Le Corbusier, onde o automóvel ocupa o primeiro plano, obviamente para provocar a comparação entre as "máquinas", de habitar e de se deslocar, induzindo o leitor na associação (fonte: http:// baugeschichte.a.tu-berlin.de/bg /lehre/ veranstaltung_dokumentation).

tempo, que tenham um maior controlo no uso do solo e, aproveitando o desenvolvimento e potencialidades das NTIC, que favoreçam *"… los câmbios de uso* [e] *la reutilización intensiva de las zonas ya urbanizadas…"* (ASCHER, 2004: 76), isto é, que mantenham os limites da cidade já definidos e que a tornem mais densa, mais compacta, a par de manterem ou criarem *"… un ambiente local agradable* y *estimulante, alta calidad de servicios médicos y educativos, una infraestructura suficientemente flexible de transportes y de edificios para acomodar modelos de actividad que se reconfiguran a toda velocidad"* (MITCHELL, 2001: 118) *(**3º princípio** - Integrar los nuevos modelos de resultado - De la especialización espacial a la complejidad de la ciudad de redes).*

Herdeiro da "revolução industrial" do século XIX, das suas virtudes e defeitos, sob o ponto de vista social, económico e urbanístico, o urbanismo da era moderna, concebeu a cidade como um ente acabado, dando ênfase às soluções permanentes, ou que para tal tendessem, colectivas e, preferencialmente, homogéneas,[17] quer se tratasse da habitação, da urbanística, dos transportes, do lazer ou do comércio, isto é, que fossem capazes de ser produzidas numa linha de montagem, minimizando custos e tornando-as universalmente acessíveis[18], mesmo que o resultado final fosse (e tivesse sido, em alguns casos) a uniformização do espaço público e dos edifícios e, consequentemente, dos comportamentos individuais e colectivos.

Contudo, a acessibilidade "universal" aos bens de consumo, ao ter baixado custos, propiciou disponibilidade financeira aos indivíduos e às famílias (e de endividamento, também) e, como seu corolário, a exigência cada vez maior de personalização nos serviços, no comércio e, fundamentalmente, no modo como cada um se mostra e é visto pelos outros, demarcando-se do período anterior pela crescente individualização em todas as esferas de actuação do ser humano, e de que é exemplo *"… el telefono há pasado de ser equipamiento colectivo a*

equipamiento privado y después, com el telefono móvil, a equipamiento personal" (ASCHER, 2004: 77) e a crescente especialização *"…Las mujeres, población más pobre, son excluidas como usuarias y como conceptoras y decisoras…"* (LEVI, 1998).

Esta adaptação das cidades às necessidades dos diferentes cidadãos, aos diferentes grupos sociais, etários, religiosos, sexuais, aconselha também que aquela seja desenhada como uma *"…ciudad pluri-nuclear de estructura celular…* [que integrem, os núcleos] *…vivienda/ trabajo/comercio/servicios en agrupaciones vecinales, barrios y distritos"* (LEVI, 1998) (***4º princípio** - Adaptar las ciudades a las diferentes necesidades - De los equipamientos colectivos a equipamientos y servicios individualizados)*

Até ao presente, as esferas privada e pública estavam bem definidas espacial e administrativamente. À esfera privada cabia a construção de super-estruturas, da edificação nas superfícies detidas pelos diferentes proprietários, e à esfera pública cabia a construção das infra-estruturas, dos grandes e pequenos equipamentos e do espaço público. Na sociedade hipertexto, face à crescente multiplicação de participação de cada um dos cidadãos em diversos e variados grupos, as atribuições de funções e obrigações às esferas pública e privada já não é tão fácil de distinguir, pelo que deverá o novo urbanismo encarar o desenho das cidades de modo a integrar aquelas esferas e, também, as novas exigências que cada grupo coloca à sociedade, nomeadamente garantir a polivalência dos espaços públicos em função dos indivíduos enquanto actores sociais, dos grupos, das actividades e do período do dia em que esses espaços públicos são utilizados. *(**5º princípio** - Concebir los lugares en función de los nuevos usos sociales - De los espacios simples a los espacios múltiples).*

Contrariamente à sociedade moderna, em que, em nome do interesse geral, se elaboraram planos que, em vez de orientadores, eram sobretudo planos restritivos ao livre uso da propriedade e cobradores de taxas para a realização de obras de "interesse público", a sociedade hipertexto, de geometria variável, em que cada cidadão é participante em diversos grupos, por vezes com interesses antagónicos, sociedade em que *"Las divergências y conflictos no se resuelven apenas por las mayorías… que son cada vez más circunstanciales…"* (ASCHER, 2004: 80), os planos e os seus autores, a administração municipal e a administração central

têm menor capacidade para falarem em interesse geral ou público, o que faz com que, além do princípio da incerteza, tenham que juntar o princípio da precaução aos planos e actuações que pretendam levar a efeito *(**6º princípio** – Actuar en una sociedad muy diferenciada – Del interés general sustancial al interés general procedimental).*

Até à data os poderes públicos denominavam "administrar o urbanismo" à sua própria actuação de controlar e proibir em nome de leis, planos e regulamentos, garantindo o regular funcionamento dos serviços, manifestando uma tendência para a uniformização, negando quer a especificidade de cada cultura, cidade, parte de cidade ou projecto, impondo o seu "ponto de vista" que, afinal, era redutor e homogeneizador. Na sociedade nova, o novo urbanismo deve regular, mais do que administrar, orientar, mais do que impor, numa tentativa permanente para limitar as incoerências, não se opondo às ideias dos diferentes actores da cena urbana, conciliando-as e aproveitando o esforço colectivo para gerar sinergias que, essas sim, serão de interesse comum para as diferentes comunidades em acção na cidade. Estes objectivos implicam a readaptação dos que trabalham na administração pública aos novos princípios pelos quais se vai reger essa mesma administração nas relações que estabelecerá com os actores urbanos *(**7º princípio** – Readaptar la misión de los poderes públicos – De la administración a la regulación).*

O Movimento Moderno, numa atitude autoritária, totalitária e, também, esquizofrénica impôs formas urbanas e arquitecturas que se baseavam na repetição, no "fordismo" aplicado à construção e à cidade, negando tudo o que pudesse por em causa essa visão funcionalista do espaço, tendo, para o efeito da aplicação dos seus princípios, destruído tudo o que a eles se opusesse, mas tendo, contudo, numa atitude de esquizofrenia ou de contrição pela atitude "pecaminosa", introduzido a noção de "património". Isto é, numa posição de dúvida sobre as suas próprias certezas, optou pela manutenção de partes do passado e, em alguns casos, conservando tudo, cidades inteiras. Numa atitude de reconhecimento da complexidade do ser humano e dos grupos de que este se rodeia, o novo urbanismo deverá propor novos e diferentes ambientes urbanos, em que estão implícitas diferentes arquitecturas que, explorando todas as possibilidades combinatórias entre si, conduzirão a espaços diferenciados dirigidos

a diferenciados actores da cena urbana *(**8º princípio** – Responder a la variedad de gustos y demandas – De una arquitectura funcional a un diseño urbano atractivo).*

Estabelecendo como princípios orientadores para o projecto das cidades as funções simples de *habitar, trabalhar, recrear-se, circular*, o *Urbanismo Moderno* tornou-se redutor com o seu funcionalismo, não tendo compreendido que a cidade é mais do que aquelas simples funções "maquinizadas". O novo urbanismo, ao partir da cidade actual: difusa, multi-cultural e multi-racial, complexa e contexto físico para as mais diversas práticas urbanas, deverá propor uma cidade em que os espaços públicos sejam equivalentes, em termos de qualidade e capacidade para albergar os diversos actores urbanos, aos espaços privados e aos espaços interiores *(**9º princípio** – Promover una nueva calidad urbana – De las funciones simples al urbanismo multisensorial).*

Ao contrário do urbanismo Moderno, de forte pendor totalitarista e estatizante, o urbanismo a levar a efeito na contemporaneidade deve apoiar-se em lógicas, técnicas e económicas privadas, com recurso ao diálogo com os diversos grupos de associação dos cidadãos, porque o novo modo de gestão urbana pressupõe um enriquecimento da democracia, através de novos procedimentos deliberativos e de consulta daqueles que promovem o desenvolvimento urbano e daqueles a quem esse desenvolvimento se destina, podendo o debate e reflexão constante sobre o futuro da cidade desenvolver formas de solidariedade que afastem o perigo das desigualdades urbanas e sociais *(**10º princípio** – Adaptar la democracia a la tercera revolución urbana – Del gobierno de las ciudades a gobernancia metapolitana)*.

2.4 ... Urbanismo y crisis ou a crise dos sistemas urbanos...

Dirigindo-se a uma "operacionalidade" que a sua condição profissional lhe "exige", Alberto Peñin (2006) propõe quinze caracterizações para os PG,[19] das quais destacamos a necessidade de que os Planos sejam *"um **projecto de futuro** para a cidade, mais ideológico que formal, um **modelo de cidade** e um **guião** que atenda às diversas situações com que a cidade se deparará"*, ultrapassando, deste modo, a geração de planos pretensamente técnicos que apenas fixavam a normativa, sem que esta estivesse ancorada numa *ideia de cidade* e que, portanto, eram

rígidos no seu articulado, bem como rígida e estática era a sua aplicação diária. Peñin propõe ainda, na sequência das propostas anteriores, que os novos Planos tenham um conteúdo *"… maioritariamente,* ***estratégico****…"*, usando para tanto *"…a* ***ambiguidade*** *e a* ***flexibilidade****…"* que lhes permitirão maior liberdade de utilização, adaptável às mudanças genéricas globais, e às mudanças específicas da própria cidade, traduzíveis em ***Projectos Urbanos*** integrados no próprio PG, assim como *"…as* ***acções das diversas entidades públicas****…"* , contrariando a descoordenação entre aqueles diferentes organismos e, consequentemente, se assista ao desperdício dos dinheiros públicos; essa mesma flexibilidade permitirá que o Plano tenha especial atenção ao ***planeamento de oportunidade***, principalmente quando as oportunidades surgem para áreas obsoletas do tecido urbano que possam, quando transformadas, servirem de motor urbano para outras transformações, e que esteja ***aberto a propostas de actuação privadas*** analisadas à luz dos "critérios de oportunidade" que poderão obrigar ao uso da flexibilidade já referidos.

Igualmente importante para a compreensão dos desafios que se colocam à cidade do século XXI são os princípios expressos na Carta das Cidades Europeias para a Sustentabilidade, mais conhecida por Carta de Äalborg (http://www.futurosustentavel.org/fotos/gca/aalborg.doc), uma vez que actualmente, devido ao número de indivíduos que o sistema urbano envolve para o estabelecimento humano no território, as relações que a cidade estabelece com esse mesmo território e a forma como reage a natureza a essa "pressão" sobre si, são factores não dispiciendos na actuação futura e para a sustentabilidade actual e futura das cidades, tendo os signatários da Carta estabelecido prioridades para o modo como as cidades deverão ser administradas de forma a manter o equilíbrio precário da natureza e promover actividades humanas não colidentes com a *"…preservação da biodiversidade, da saúde humana e da qualidade do ar, da água e do solo…"*, comprometendo-se os signatários a apostarem em processos de renovação urbana e em processos de estabelecimentos humanos que reduzam a dependência actual dos veículos de transporte individuais motorizados.[20] Tais processos conducentes à sustentabilidade das cidades deverão ter expressão prática no planeamento urbano, já não nos padrões do *planeamento holístico modernista* mas, antes, na gestão

democrática e participada dos cidadãos no processo de planeamento e este, para ser operativo, deverá ter a forma e a prática do Projecto Urbano, traduzido, segundo Ezquiaga *"el nuevo território sí que puede dibujarse, puede dirigirse, pêro no ya desde el control formal finalista, si no desde el control de los procesos de formación, desde el control de la sintaxis"* (citado em PEÑIN, 2006: 215), Projecto Urbano que, exactamente por ser um projecto (uma antecipação da realidade futura), terá, necessariamente, um horizonte temporal, geográfico e físico limitado, repetindo-se tantas vezes quantas as que a administração municipal julgar necessárias para a criação de *"áreas de oportunidade"* (ibidem), as quais, pela sua natureza exemplar poderão servir de âncora, de modelo capaz de despertar o *sentimento de pertença* do cidadão pela sua cidade e de sentir que a comunidade urbana a que pertence, física e fiscalmente, lhe devolve, sob a forma de emprego, pela atractividade que a qualidade do Projecto Urbano exerce nos investidores internos e externos, sob a forma da excelência dos espaços públicos que põe à sua disposição, não só nas áreas centrais da cidade mas, antes, nas áreas de vizinhança da sua residência, do seu local de trabalho, sob a forma da qualidade do espaço envolvente à cidade e à sustentabilidade ambiental que o Projecto Urbano contemplou e reforçou, etc.

3. SETE PROPOSTAS PARA AS CIDADES

3.1 Os limites

> *"É tempo que o meu império, já demasiado crescido para fora – pensava o Kan, - comece a crescer por dentro…"*
>
> (CALVINO, 2002: 75)

Partindo das previsões do Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT), num cenário optimista a cidade irá regredir demograficamente até 2020 (ponto 76), mesmo numa situação de aplicação da Lei das Finanças Locais em que o município opte por derramas mínimas no IRC (art. 14.º da Lei das Finanças Locais), pelo que não é de prever que haja uma deslocalização das empresas para o interior, a breve trecho, ou seja, não é de esperar uma inversão ou uma falência nas previsões do PNPOT.

Sob o ponto de vista da gestão ambiental e da economia, as *"… preocupações… implicam… que um novo modelo territorial de cidade se baseie no controlo da sua dimensão. Este tem como consequências, por um lado, a restrição do crescimento periférico excessivo, que, além de consumidor de recursos naturais… exerce forte impacto nos sistemas biofísicos… Por outro lado, uma perspectiva ambiental implica a redução da dimensão global das cidades… no sentido de lhes diminuir a externalidades negativas que lhes estão associadas."* (BOAVIDA-PORTUGAL, 2003: 29) ou seja, mesmo com a consciência de que as escalas do território e da cidade não são miscíveis, muito embora sejam complementares, *"… nem sempre é possível acelerar ritmos de crescimento sem utilizar mais recursos; três casos – água, energia, espaço…"* (GASPAR, 1996)

Deste modo, perante tais cenários, a cidade não terá qualquer vantagem, sob o ponto de vista económico-financeiro, sob o ponto de vista social e sob o ponto de vista ambiental, em alargar os actuais limites:

- seja porque iria tornar-se predadora do território, em seu benefício, sem que daí surgissem vantagens para o conjunto cidade-território;

- seja porque, ao alargar os limites, sem que haja pressão demográfica endógena que o justifique, apenas estaria a diminuir a concentração urbana e, consequentemente, a rarefazer a cidade, negando-a sob o ponto de vista espacial e social, pois *"… la proximité physique favoriserait la proximité sociale en général et les contacts interindividuels… car les nouvelles techonologies de l'information et de la communication ne suppriment pas les distances et ne rendent pas obsolètes les contacts directs, au contraire…"* (ASCHER, 2005: 157);
- seja porque, sob o ponto de vista dos custos da infra-estruturação, esse alargamento dos limites seria incomportável e reforçaria o desajuste entre o que é viável que a cidade, enquanto conjunto de cidadãos, financie e aquilo que deveria, nesse caso, financiar;
- seja porque esse alargamento do limite iria aumentar, ainda mais, as distâncias a percorrer tornando financeiramente inviável qualquer solução que passasse pelo transporte público, convidando os cidadãos ao uso do transporte privado, já que *"… se non potenziamo i mezzi pubblici è illusorio che il privato rinunci all'auto"* (BOTTA, 2003), aumentando os conflitos no tráfego urbano e gerando menor qualidade de vida, quer sob o ponto de vista do tempo gasto no trânsito, quer no gasto de energia e recursos financeiros das próprias famílias, conferindo uma dimensão mais abrangente, porque não apenas centrada na dicotomia transporte público/ transporte privado, à questão da distribuição das actividades na globalidade do tecido urbano;
- seja, ainda, porque, similarmente às outras cidades, filhas do planeamento e do urbanismo Moderno, numa *"… sociedad… que há vivido un período de transformación tan rápido y tan intenso, los problemas de reurbanización, reforma, reutilización, regeneración, van a ser tan importantes como los de ensanche"* (PEÑIN, 2006: 192), ou, diríamos, vão ser quase que em exclusividade os que se porão face à falência do modelo expansionista e face aos custos de crescimento exponencial da energia e perante o cenário demográfico traçado pelo PNPOT para a cidade.

Defendemos, assim, que, salvo em casos justificados, os limites actuais das cidades devam manter-se e que aquelas se vão densificando, criando "espessura", construída e humana, criando as condições necessárias ao reaparecimento da vida urbana, densa, plena e geradora de cultura, em qualquer ponto do seu território.

3.2 Multicentralidades...

> *"El policentrismo aparece como una respuesta inteligente que dialoga bien con los sistemas de asentamientos tradicionales y oferece oportunidades y una luz al final de un camino dificil de dispersión desordenada de los asentamientos urbanos en el territorio"*
>
> (VEGARA, 2005: 277).

Se bem que a literatura urbanística muitas vezes use o termo policentrismo para se referir, indistintamente, a redes de cidades e a cidades com diversos centros, somos de opinião que, perante a cidade actual, é possível falar de multicentralidades para enunciar uma das premissas que, cremos, pode tornar-se fulcral para o futuro da urbe, enquanto sistema que se quer sustentável.

Aliás, é o próprio PNPOT que aponta para a sustentabilidade das cidades do sistema urbano nacional afirmando que *"A competitividade do País exige cidades bem equipadas, atractivas e funcionais, com níveis elevados de coesão social… Portugal precisa de uma política de cidades que tenha uma forte componente… de qualificação dos factores de atracção de actividades inovadoras"* (PNPOT, 2006 a: 27). Esta sustentabilidade, se bem que as cidades actuais possam continuar ainda apoiadas na sua base económica tradicional, deverão gradualmente assentar nos *"… factores de atracção de actividades inovadoras"*, sob pena de se encontrar a curto ou a médio prazo numa situação de falência enquanto cidade, se continuarem a ter como único factor de atractividade o "turismo cultural" que, sazonalmente, invade os Centros Históricos, as praias ou qualquer outro factor de carácter único e apenas estes.[21] Na circunstância de se apoiarem quase que exclusivamente nos Centros Históricos, as cidades

serão cidades-museu ou museus com a dimensão de uma cidade, mas já não serão cidades, ou, no caso de se apoiarem com exclusividade no turismo, serão grandes aglomerações populacionais, com um carácter marcadamente sazonal (as praias no Verão, as estâncias de ski no Inverno), mas nas quais não se pode usar o termo cidade, dada a ausência de relações humanas e dos humanos com o espaço (que moldam e que os molda), com carácter social, afectivo e cultural e dada a ausência do *sentimento de pertença*. Estaremos perante cidades sem história, no caso de cidades genéricas, ou com história "presa numa crisálida" e *"… os problemas das cidades mortas só tangencialmente dizem respeito à ciência urbana…"* (ROSSI, 1977 a: 67).

Se a este aspecto negativo somarmos as crescentes dificuldades de aceder ao centro, porque *"… les transports 'fordiens' de masse (tout le monde fait le même déplacement en même temps à la même heure) sont tout à fait inadaptés…"*,[22] e também porque *"… avec le système automobile, le centre ancien n'est plus le lieu le plus accessible, alors que c'était autrefois un de ses attributs commerciaux majeurs"* (ASCHER, 2005 : 178 e 181), a criação de multicentralidades virá contribuir para a homogenização do tecido urbano, sob o ponto de vista social, espacial e da mobilidade interna, criando aquilo a que chamámos a acessibilidade de qualquer ponto do espaço urbano para qualquer outro ponto desse mesmo espaço.[23]

Apesar de, num quadro de valorização patrimonial, se compreender a afirmação *"As áreas centrais históricas da cidade são o quadro urbano por excelência, pelo que um modelo de desenvolvimento nelas baseado promove a redescoberta dos atributos do seu espaço e da sua arquitectura…* [que] *… constituem valores permanentes, simbólicos e identitários da comunidade, contribuindo para um sentimento de pertença que é factor de unificação e de mobilização…"* (BOAVIDA-PORTUGAL, 2003: 30), o mesmo autor reconhece que *"Verifica-se, na realidade, um aprofundar da clivagem territorial entre as 'duas cidades'…* [a cidade intra-muros e a cidade extra-muros] *… que as dinâmicas espontâneas, a prática do uso e da transformação do solo… consagraram"* (BOAVIDA-PORTUGAL, 2003: 286).

Usando o conceito de cidade que referimos na Introdução será, pois, imperativo encarar a cidade como um corpo, formado por diversas partes, mas todas elas integrando aquele, pois

"Oggi si deve ripensare la città, comprese le parti che contituiscono il suo Centro Storico, a partire dalle periferie e proporre un progetto urbano che sai frutto di un'urbanistica nuova, fatti di progetti concreti…" (DELL'OCCA, 2003), refutando deste modo a dicotomia intra-extra-muros, conferindo identidade ao todo, para que o *sentimento de pertença* seja extensível a toda a comunidade urbana ou, encarando a cidade hoje, face às diversas e repetidas ameaças à sua continuidade no espaço e no tempo, enquanto expoente máximo da criação humana, como uma *nova* fundação, e repetindo o que afirmámos inicialmente, "… no *limes* inicial, fundacional, …está já presente, é condição intrínseca ao seu aparecimento, a noção, consciência e desígnio de um "dentro" e um "fora", um *círculo hermético* e um *círculo do aparecer*…".

Esta condição fundacional contemporânea, se bem que não implique um reajustamento ao traçado inicial, o restabelecimento de novos *cardo* e *decumanu* máximos, quer por obsolescência, quer porque os valores patrimoniais entretanto acumulados são, também, parte integrante das cidades e determinam-lhes um *facies* e uma direcção futura, implica uma nova política que confira a densidade em falta no tecido urbano, que confira qualidade aos espaços públicos, que recoloque o primado da cidade ser *"A criação de um ambiente mais propício à vida e intencionalidade estética são os caracteres estáveis da arquitectura; esses aspectos… iluminam a cidade como criação humana"* (ROSSI, 1977 a: 23).

As multicentralidades implicarão re-desenhar o plano, não só no tocante às relações comunicacionais dos vários centros entre si e com o núcleo inicial, fundacional, da cidade mas, também, naquilo que justifica e sustenta uma cidade: os seus habitantes e as actividades culturais, políticas e económicas que aqueles num espaço concreto, que é a cidade física, desenvolvem. E, embora se reconheça que esta cidade polinucleada, multicentral,[24] possa reconduzir a situações de relacionamento entre os habitantes da cidade baseados nas ligações afectivas, sociais e culturais que se estabelecem no espaço urbano partilhado por uma comunidade, em parte fazendo reviver os "bairrismos",[25] há também que reconhecer, e recordar, que foram esses mesmos "bairrismos" que fizeram perdurar e mantiveram a *identidade* dos países, à escala nacional, das regiões e das povoações, conferindo à comunidade, através da via cultural, o *sentimento de pertença* que lhes permitiu a sobrevivência e resistência

aos "ventos de mudança" que tantas vezes não eram (são) mais do que tentativas, mais ou menos disfarçadas, de subjugação e uniformização que antecipavam (antecipam) a posterior "invasão".[26]

Mas, para consolidar esta nova política urbana de restituição desse sentimento de pertença e mesmo do orgulho de pertença aos cidadãos, através do estabelecimento ou reforço das multicentralidades e da polinuclerização, não basta a determinação administrativa desta nova condição urbana das periferias. Há que a levar à prática, seja através de parcerias público-privado, seja pelo incentivar políticas de investimento privado que venham contribuir para o aparecimento desses novos centros, porque *"… a periferia só se regenera se arrastar centralidades. E, por vezes, isso não acontece á custa de planos, mas por força do mercado."* (PORTAS, 2005b: 491), que garantam quer a diversidade morfológica e formal dos vários centros, quer a qualidade do urbano, competindo directamente com a qualidade urbana da *cidade herdada*, usando o postulado "*Tem direito a operar na cidade só aquele que possua memória e que, ao mesmo tempo, seja capaz de reinterpretar a experiência passada, traduzindo-a em significados e em formas representativas de problemáticas, contradições e utopias do presente*." (CARTA DE MÉGARIDES 94: IX).

3.3 Espaço público

Na cidade, em que o "peso" da administração pública na produção directa de habitação, em que os planos, mais do que determinarem, orientam, em que os equipamentos de carácter colectivo existem ou tenderão a reocupar locais ou edifícios pré-existentes, e em que aqueles de carácter semi-público tenderão a integrar-se nos edifícios, caberá àquela administração a gestão dos espaços públicos, tendo em atenção que *"A promoção de serviços urbanos de elevada qualidade constitui um factor essencial para atrair quadros qualificados das actividades económicas globais"* (PNPOT, 2006 a: 35). É, pois, nestes espaços que, em parte, se jogará o futuro da cidade, uma vez que esta necessita, para a sua sobrevivência, de atrair investimento que gere emprego para *"…trabalhadores qualificados em actividades intensivas em conhecimento que possibilitem a exploração plena do potencial de desenvolvimento"* (ibidem).

Para estes espaços públicos, na sequência do que até aqui expusemos, defendemos que já não se centrarão nos designados Centros Históricos das cidades, muito embora alguns devam ser ainda objecto de requalificação (no caso de Évora podemos nomear os baluartes de Machede e de S. Bartolomeu), bem como as suas ligações ao tecido urbano residencial e aos espaços de circulação na vizinhança imediata, mas antes na qualificação, quer desta tipologia de espaços nos bairros existentes, quer, sobretudo, nos espaços que surgirão nos novos bairros, que serão consequência da densificação dos existentes, ou de Projectos Urbanos globais de áreas obsoletas.[27]

Como já referimos, os espaços públicos deverão manter o seu carácter de espaços de troca, de encontro, de gestação de novos destinos para a cidade e de novas oportunidades. Deste modo, deverão ser, essencialmente, espaços de comunicação e, como tal, serem projectados.

Nesta sociedade globalizada, que, por força da globalização, está em mudança permanente (de moda, a face mais visível da mutação, de objectivos, de mercados e de centros de produção, de "cultura"), também os espaços públicos, enquanto elementos que participam no todo da cidade para a manter e lhe dar perspectivas de futuro, deverão mostrar disponibilidade para a mudança permanente, relegando para as "arcas do passado" o estatismo de projectos que os transformariam em espaços obsoletos, por incapacidade de adaptação à mudança e, quanto maior for essa capacidade de adaptação, menor será o período de tempo relativamente ao qual os investimentos públicos se amortizarão.

Os espaços públicos que, pela sua condição, são também espaços universais, isto é, locais, ou conjunto e sequência de locais, usufruíveis por todos os cidadãos, sem distinção da sua condição económica, étnica ou social, deverão ser espaços onde se poderá/deverá revelar a Arquitectura Pública (mesmo que por vezes confundível com equipamento público).

Espaços Públicos e Arquitectura Pública, não necessariamente, como até aqui, de iniciativa pública, de qualidade e para qualificação do tecido urbano da cidade, entendida no seu todo territorial, que possam contribuir para atrair a *massa crítica* imprescindível para o rejuvenescimento dos tecidos social e económico e para elevar os padrões de qualidade de vida urbana que são atribuídos à cidade e que a prevista saída de activos poderá deteriorar.

3.4 Equipamentos…

Na história da cidade há espaços e edifícios que, pela sua natureza colectiva, ou de uso colectivo, ocupavam lugares centrais na malha urbana ou, se exigiam especiais condições geográficas para responderem cabalmente à função a que eram destinados, ocupavam áreas fora daquela malha. Os equipamentos são assim parte integrante da malha urbana e da vida em comum que a cidade propicia e obriga.

Mas, se os equipamentos acompanham a história da cidade, respondendo a necessidades colectivas de espaços específicos para actividades específicas, também esses mesmos equipamentos, edificados ou não, souberam adaptar-se às mudanças da sociedade urbana, "re-funcionalizando-se" ou adaptando-se a espaços cuja edificação perseguia outra finalidade que, entretanto, perdeu actualidade. São exemplos os conventos que se instalaram em conjuntos de habitações (casario) na Idade Média; os quartéis, hospitais e colégios que ocuparam conventos; os açougues que funcionaram em templos, como em Évora; as bibliotecas que se instalaram em torres de menagem medievais, em palácios e edifícios senhoriais (inicialmente construídos para funções habitacionais) e, mais recentemente, tribunais, prisões e repartições de finanças a funcionarem quer em antigos conventos (tribunal da Boa-Hora e Limoeiro, em Lisboa, e repartição, em Évora), quartéis instalados em hospitais (no parque urbano em Caldas da Rainha, até à construção de instalações específicas), etc. Os exemplos são em número quase incontável e correspondendo a pares de funções quase inimagináveis, corroborando a afirmação de Aldo Rossi (1977 a) da indiferença da função relativamente ao tipo.

Os teóricos do Movimento Moderno, atribuindo funções, quer à cidade, quer à arquitectura, conduziram aquela para a construção de edifícios funcionais, isto é, a cada edifício corresponde uma função, não estando, temporalmente, tão longe de nós o cinema, onde se exibem apenas as películas da 7ª arte, em contraponto com o teatro, onde apenas há lugar à arte de Talma.[28]

E se ontem, na "cidade acabada", alguns desses "dogmas funcionais" estavam em plena consonância com a sociedade que se queria perfeita, onde tudo estava previamente definido e pensado, hoje, na "cidade da incerteza", como outrora consequência da economia mas, agora, dependente da escala global daquela, há que rodear de cautelas redobradas as

decisões sobre a localização e construção dos equipamentos e infraestruturas . Não que eles, por força da economia global, sejam de custo superior ao que eram noutras "idades da cidade", mas sim porque os cenários económicos e sociais que hoje se possam traçar, e que justificam as decisões, podem mudar radicalmente, devido a factores estranhos e externos à comunidade a quem se destinam aqueles equipamentos, tornando obsoleto, num futuro próximo, o edifício ou conjunto de edifícios que ontem se justificavam.

Mesmo nesta sociedade em permanente e rápida mutação, equipamentos há cuja decisão de concretização passa necessariamente pelo risco da sua completa obsolescência a médio ou mesmo a curto prazo,[29] mas outros há que, por força da própria rapidez das mutações sociais, económicas, demográficas, poderão ser concebidos, quer em termos urbanos, quer em termos arquitectónicos, como espaços de valências plurais em função do vector tempo.[30]

Defendemos, pois, que a instalação de equipamentos, na "cidade densa", deverá ser feita ou por substituição de edifícios ou por reutilização de edifícios cuja função ou localização os tornaram obsoletos[31], preferencialmente à prática até aqui seguida de optar pela construção de novos edifícios, mesmo que totalmente "funcionalizados".

3.5 Transportes…

Relembrando Teresa Barata Salgueiro (SALGUEIRO, 1987: 117), os avanços tecnológicos nos transportes alargam as cidades, quer na área de influência dos seus mercados, quer na sua extensão física e geográfica.

As opções que aqui manifestamos pelo transporte público inserem-se nas nossas preocupações, as quais se estribam na opinião de imensas personalidades e organismos que, de uma forma mais incisiva, decorrente de um conhecimento mais abrangente, têm vindo a alertar, continuadamente, para a questão ambiental e para a questão da sustentabilidade, esta entendida de um modo mais vasto que a simples questão energética, muito embora, nas sociedades ocidental e ocidentalizada, não olvidemos que o transporte individual *"… socializa (o privilégio da mobilidade e também do acesso a certos lugares e eventos), ao mesmo tempo que periferiza…"* (BRANDÃO, 2006: 201), revelando ao mesmo tempo uma não menos "décalage"

de cultura urbana e social, facto que é confirmado pelos dados estatísticos revelados por Eugénio Rosa, mesmo se esses dados se refiram às Áreas Metropolitanas de Lisboa e Porto: *"…em 1991, em cada 100 pessoas que se deslocavam na AML 51 utilizavam transportes colectivos. Em 2001 esse indicador baixou para 37. No mesmo período na Área Metropolitana do Porto (AMP) a percentagem de utentes dos transportes públicos caiu de 42% para 28%. Ao invés, a importância do automóvel ligeiro aumentou de forma significativa. Na AML, em 1991 apenas 24% das pessoas usavam viatura própria nas suas deslocações casa/trabalho/casa. Em dez anos essa percentagem subiu para 44%."* (http://www.ordemeconomistas.pt/files/AlmocosdaOrdem/AOE3042994.pdf).

Contudo, o transporte público que se defende é de uma forma conjunta, integrada e de funcionamento em rede, cobrindo toda a área urbana e competitivo, quer em tempo de deslocação, quer em conforto, com o transporte privado. A sustentabilidade da cidade assim o exige e as recentes alterações no domínio das energias assim o sugerem.

3.6 Administração Pública e serviços…

Qualquer que seja a opção para a localização dos serviços públicos, mostra-nos a experiência até ao momento que estes tenderão a ser focos polarizadores da vida urbana e, por isso, a congestionarem essas áreas onde se implantam, quer por atraírem comércio e serviços, quer por induzirem deslocações de utentes que, no caso da cidade contemporânea, se traduzem no aumento exponencial do tráfego do transporte individual.

Em Portugal, o recente apetrechamento informático da maioria dos serviços públicos e até, no caso do Ministério das Finanças, a obrigatoriedade de relacionamento dos contribuintes com a administração fiscal através das NTIC, pode induzir-nos a pensar, premonitoriamente, num futuro próximo em que o relacionamento com a administração pública se fará quase que em exclusivo por essa via, revelando-se esta forma de "contacto" promissora quanto ao futuro das cidades, isto é, o cidadão terá, na maioria das necessidades e obrigações de contacto, uma "relação virtual" com os serviços públicos e apenas em casos extremos a relação face-a-face será imprescindível.

De forma idêntica podemos imaginar a relação entre serviços públicos sob a mesma administração ou entre serviços públicos de administrações diferentes. Far-se-ão, preferencial e quase exclusivamente, usando a rede informática e só em situação de excepção se estabelecerá o contacto físico, "pessoal",[32] à semelhança do que já hoje é o relacionamento entre polícias de diversos matizes ou do que é, à escala dos serviços, o inter-relacionamento de pólos de uma mesma empresa geograficamente distantes.

Este desenvolvimento da rede e dos contactos em rede sugerem, cada vez mais, que serviços do mesmo organismo se difundam pela cidade, sem necessidade da proximidade e da concentração, para que sirvam os cidadãos tão bem ou melhor que hoje. Esse disseminar a administração pública e os serviços pelo tecido urbano, contrariando até a actual concentração, será um dos aspectos mais importantes para que se esbatam as actuais diferenças entre periferias e áreas centrais e, uma vez esbatidas ou apagadas totalmente essas diferenças, as multicentralidades pelas quais pugnamos ganharão "peso" no tecido urbano e, se *"Ao contrário da cidade tradicional, na periferia é o automóvel que inclui, e a pedonalização que exclui… "* (BRANDÃO, 2006: 201), então a pressão sobre o centro diminuirá e a qualidade de vida do todo sairá reforçada.

3.7 … por fim, as Portas

> *"Enquanto não entrares estás fora dela; passas por baixo de uma arquivolta e encontras-te dentro da cidade; circunda-te a sua compacta espessura…"*
>
> (CALVINO, 2002: 158)

Usando o conceito de "geometria variável" para os planos, e tomando em consideração a apetência do capital, cada vez mais globalizado, há que, também por este último motivo, definir claramente a cidade, por oposição ao campo, e definir para esta um limite. Será, pois, dentro deste limite que é aplicável o conceito acima referido.

A aplicação da "geometria variável" conduzirá a perfis do urbano, a "sky-lines", em nada concordantes com as imagens herdadas do crescimento das cidades, isto é, se na cidade, até

ao presente, eram visíveis pelo seu "sky-line" as situações e/ou momentos especulativos quando o perfil divergia da alta densidade central e da baixíssima densidade periférica, num processo de densificação, dentro das dimensões espaço-tempo, que ao mesmo tempo que os círculos concêntricos se densificavam gradualmente do centro para a periferia, iam produzindo novos círculos cada vez mais distantes do centro mas que mantinham as mesmas características do círculo anterior que o gerou e "empurrou" para fora, na cidade de "geometria variável" este processo poderá ser alterado e, por opções politico-económicas da administração autárquica, poderá inverte-se e, assim, alterar-se o "sky-line", surgindo grandes densidades e volumetrias na periferia ou nas áreas intermédias, sem que antes tenham sido densificados o centro e a sua periferia imediata.

As opções politico-económicas das administrações municipais na concepção da cidade futura serão o determinante para a sua continuidade à frente dos destinos autárquicos ou não, e já não a infraestruturação ou o provimento das necessidades habitacionais de outrora.

O futuro será determinado pela capacidade de criar dinâmicas económicas que gerem emprego qualificado, o qual será o principal factor de atractividade que a cidade necessita para subsistir em quadros cada vez mais competitivos, mesmo que pontualmente essa competitividade passe pela cooperação estratégica com outras cidades.

O futuro já não passará, pois, pela empregabilidade nos serviços municipais ou nas empresas dependentes da autarquia ou naquelas que, pela sua natureza, não necessitem ou não invistam na criação de emprego qualificado. Esse futuro será, também, determinado pela construção de acessibilidades comunicacionais e não já pela construção de infraestruturas viárias locais[33] e muito localizadas e será também determinado pela qualidade do espaço urbano e da distribuição no território urbano de equipamentos e serviços que reforcem a qualidade daquele espaço.[34]

A cidade será, também, neste futuro que se "desenha", o repositório da cultura que se vai "construindo", mas não já numa escala local ou regional, mas antes na conjugação destas duas escalas com escalas nacionais, supra-nacionais e internacionais.

Assim, a cidade, numa perspectiva enfocada na sua própria história, enquanto entidade diferente, e até oposta, ao campo, necessita de um limite físico, que lhe determine o *fácies*

urbano, mas que, sobretudo, conforme um limite mental ao conjunto da população urbana e um limite mental, também, a cada um dos seus cidadãos, conferindo-lhes esse *sentimento de pertença* e *identidade*, quer na construção da cidade futura (os deveres), quer no uso dos espaços e oportunidades que a cidade lhes dá (os direitos).

E se, para a consecução administrativa da cidade limitada, servirá, desenhar-lhe um perímetro artificial e aleatório ou, ao invés, um limite apoiado em elementos primários, factos urbanos, monumentos, marcos geográficos ou territoriais, ou a conjugação das duas metodologias de desenhar o limite, à cidade, enquanto conceito social, inclusivo, fazendo jus à frase medieval *"o ar que se respira na cidade é livre"*, definida pelos cidadãos, que são afinal o verdadeiro desígnio da cidade, a que justifica a sua existência da cidade física, há que estabelecer limites visíveis, social e culturalmente aceites pela comunidade, que transmitam a cada um dos seus membros, os cidadãos, esse sentimento de pertença, cimentado não só nas relações sociais, culturais, políticas e económicas, mas, fundamentalmente, espaciais, condição "sine qua non" para que as outras se desenvolvam e fortaleçam.

A espacialidade referida será garantida e reforçada pelas portas, elemento que poderá ser físico, que poderá permanecer durante decénios como uma ideia a concretizar, um projecto, da qual apenas exista a definição do lugar e seja, ou se vá formando, como um rossio à espera da respectiva porta, mas para a qual não há garantia de construção, uma vez que o desenvolvimento da cidade poderá determinar a sua deslocalização, mantendo então a cidade a sua condição primeva: entidade em permanente mutação, conjunto de elementos dinâmicos.

Esta porta a que aludimos, mesmo que permaneça no plano das ideias e não tenha existência física, deverá, contudo, ser possível lê-la no plano simbólico ou no plano metafórico, mas transmitir esse sentir quinestésico a quem entra e a quem sai, participando como elemento fulcral na definição do limite da cidade.

As portas, na sua qualidade de elemento arquitectónico e *elemento primário* gerador de futuras "urbanidades", devem também ser elementos simbólicos, na esteira de Hegel e Trías, entre outros, e reflectir nesse simbolismo a "ideia de cidade", quer a cidade que herdámos, quer a cidade que queremos legar: uma cidade com um lastro cultural fundado no passado

rico de história(s), de arquitectura(s), de urbanidade, enquanto construção colectiva, mas uma cidade integrada e participante na construção do futuro, sustentável, como o foi no passado à custa do seu termo e dos recursos naturais do seu aro territorial, uma cidade múltipla, plural e inclusiva e à qual, apesar da definição de um *limes* psicológico, seja permitida e fomentada a formação de um *limes* físico que, por definição, será um momento de hibridação permanente, evitando a *crisálida*, muito mais psicológica e auto-castrante do que na realidade o era, facto bem conhecido da cidade herdada e que, como mostrámos, lhe limitou o crescimento para o exterior do perímetro definido pelo conjunto de muralhas que sucessivamente a envolveram e o condicionou, quando as condições endógenas e exógenas impuseram um crescimento impossível de ser adiado mais tempo.[35]

As novas portas, se construídas a médio prazo, reflectirão, então, essa múltipla condição e, não pretendendo esgotar todas as hipóteses que a dinâmica urbana se encarregará de "impor" ao território, apontam-se, apenas a título de esboço, as "portas" (espaços ou formalização arquitectónica) que contemplem as novas relações da cidade com o ciber-espaço, com território, mais próximo ou mais longínquo, e as novas preocupações ambientais dos cidadãos.

Estas novas *portas*, exactamente decorrente da sua condição simbólica, serão os novos *monumentos*,[36] usando o conceito rossiano para classificação dos elementos que "suportam" e estruturam a cidade física e dão sentido à vida urbana, e gerarão, por isso, o aparecimento de *novos rossios e novas praças interiores* para onde se deslocarão os serviços, o comércio e alguns equipamentos que tirarão, amanhã como no passado, partido e dividendos financeiros da sua proximidade à *porta.*

Não sendo condição indispensável a existência de porta para o aparecimento de uma nova *centralidade*, poder-se-á encarar a hipótese de o aparecimento dos *novos rossios* serem prévios à existência de porta no local do seu aparecimento. Assim, durante o período de tempo em que a verdadeira porta não tiver existência real, formal (que poderá nunca vir a acontecer ou, a acontecer, tomar uma forma em nada condicente com a imagem que a cidade muralhada nos legou),[37] o rossio será uma metáfora da porta "que se quer".

No conceito de *Plano de geometria variável*, poderá ser económica e socialmente vantajoso para a cidade aquela sequência de construção do espaço urbano, atraindo investimentos empresariais que, sujeitos ao desenho, ao Projecto Urbano, definido para cada "rossio", irão conformando estes e tornando gradualmente cada vez mais necessário o aparecimento/construção da porta simbólica a qual deverá ser, derivado dessa sua condição de elemento de recepção dos que aportam à cidade, a condensação cultural do passado, do presente e do futuro – a *ideia de cidade* – da própria cidade.[38]

4. ÉVORA, QUE FAZER? (em jeito de conclusão)

> *"Más allá de las oportunidades sociales del modelo de ciudad densa, ésta puede aportar mayores ventajes ecológicas. Las ciudades densas pueden desiñarse mediante una planificación integradora con el fin de aumentar el rendimiento energético, consumir menos recursos, producir menos polución y evitar expandirse sobre el paijase rural. Por esas razones, creo que deberíamos profundizar en la idea de "ciudad compacta" – una ciudad densa y socialmente diversa donde las actividades sociales y económicas se solapen y donde las comunidades puedan integrase en su vecindario -... Así como el urbanismo compacto y entretejido tiende a la complejidad, la zonificación tiende a evitarla, reduciendo la ciudad a divisiones simples, fáciles de administrar desde un punto de vista legal y económico... Cuánto más se expanden las ciudades, menos rentable resulta la expansión de sus sistemas de transporte público..."*
>
> (ROGERS, 2000: 33-35).

Tal como aponta Rogers, a cidade herdada de hoje: a da ausência de planeamento – a cidade dos clandestinos que se foram instalando numa coroa distante da cidade histórica – e aquela que resultou de um processo de planeamento "integrador" (na realidade, um processo de indulto, "legalizador" das práticas suburbanas do loteamento e construção clandestinos), resultaram numa cidade onde há ausência de urbanidade, salvo no Centro Histórico e na sua "extensão" para a Zona de Urbanização n.º 1 (Etienne De Gröer), mas que, por isso mesmo, foi fácil, dócil, de administrar e gerir urbanisticamente, resultando na ausência de sobressaltos para o poder municipal e garantia da sua continuidade, uma vez que a essas áreas de "cidade dispersa", pela sua origem, pela sua composição social original e pela carência que tinham do que era mais básico nos processos da construção urbana: as infra-estruturas, apenas havia

que dotar do essencial e manter a morfologia urbana que esteve na origem da opção dos utentes por esta forma de ocupação do território: a vivenda isolada, onde fosse garantido o local de estacionamento para o transporte individual, para que se sustivesse qualquer tentativa ou veleidade de contestação e de exigência.

A quantidade e importância destas operações urbanísticas, de génese ilegal e legalmente constituídas, adquiriram um peso tal na paisagem urbana das cidades que, se em Évora *"…*[em 1978] *não contando os bairros já parcialmente edificados, a área comprometida pelo loteamento clandestino na coroa envolvente de Évora (3,5 km) atinge cerca de 225 ha, o que representa mais de duas vezes a área da cidade intra-muros"* (CARVALHO, 1990: 34), em Itália *"Le città sono in continua trasformazione e le periferie rapprasentano i quattro quinti della città…"* (PIANO, http://www.casadellarchitettura.it/archivio.aspx?id=4353).

Mais tarde, a ausência dos equipamentos, dos serviços, dos transportes públicos, a prática de uso do transporte individual, com o corolário de dificuldades de circulação e estacionamento junto ao local de trabalho (quase que em exclusivo situado no Centro Histórico), de manhã, e o mesmo tipo de dificuldades para sair, à tarde, e desfrutar dos "prazeres da vida no campo" (leia-se, no bairro afastado), viriam a constituir, naturalmente, a "bandeira de luta" das populações daqueles bairros uma vez que se tinha encerrado o período da infraestruturação básica e já se tinha dado início a um período de preocupações de nível superior.

Se, operativamente, a dotação dos bairros com equipamentos, serviços, transportes era relativamente fácil de executar, a ausência de uma "ideia de cidade" [39] revela-se fatal para a continuação da urbe, na sua qualidade de espaço concentrado e qualificado para a comunicação humana, sendo disso revelador o PUE ainda em vigor, que mais não é que a revisão do PDM de 1985, acrescentando ou modificando alguns aspectos daquele, naquilo que o tempo revelou ser imprescindível alterar ou acrescentar, mas que mantém, na essência, a cidade tal como ela era há um quarto de de século atrás: uma cidade dispersa, ancorada no prestígio do seu Centro Histórico, que, por falta de vontade ou de capacidade para ver os tempos cujos ventos já começavam a chegar, mantém uma imagem de "ruralidade".

Esta imagem de cidade que transparece do PUE não invalida que este mesmo instrumento político-administrativo permita, em algumas zonas, uma atitude "anti-cidade", à semelhança dos condomínios fechados na Europa ou as *edge cities*[40] americanas, *"… cuanto más áreas de aparcamiento, más distancia entre los edifícios; cuanta más distancia entre los edifícios, menos camina la gente; y cuanto menos camina la gente, menos vida urbana. Objectivo conseguido: la ausência de urbanidad que se respira en las edge cities, así como la escasez de espacios públicos es algo absolutamente intencionado..."* (VASQUEZ, 2004: 202), ou noutras zonas uma pretensa modernidade, que nem o "star-system" da Arquitectura consegue arrancar à letargia e ruralidade de que está eivado o Plano que dá suporte legal, ou legalista, às realizações.

Aquela atitude política de permissão e até de um certo encorajamento da dispersão da cidade pelo território, situação de permissividade que se encontra um pouco por todo o território nacional, conduziu à situação de ser *"… nas áreas urbanas e nos espaços periurbanos que encontramos as situações mais agressivas de perda de valores e identidades, sendo por vezes difícil vislumbrar processos de requalificação capazes de suscitar a afirmação de novas paisagens, de novas identidades e de novos recursos. O abandono é, também aqui, um factor muito negativo. Mas o mais difícil de recuperar, a exigir por isso intervenção prioritária, são os atropelos às regras do ocupar, do edificar e do habitar…"* (PNPOT, 2006b: 79).

Ora, *"… se a cidade é o lugar por excelência do exercício da cidadania, a qualidade desse mesmo exercício é também inseparável da própria qualidade do território onde se encontra inserida essa mesma cidade. Ou, noutros termos, à referida qualidade urbana, avaliada… pela respectiva urbanidade, haverá que associar a respectiva qualidade do território…"* (FERREIRA, 2004: 265) e se contrairmos a noção de territorialidade ao espaço/área efectivamente ocupado pela cidade, no caso de Évora ter-se-á que concluir pela inexistência de qualidade urbana, o que conduz à inexistência de urbanidade, precisamente porque, não estando garantido o direito aos espaços públicos, não só no interior dos diversos bairros que compõem o "mosaico urbano" de Évora, como, também, nas relações territoriais "urbanas" que "estenderiam" a cidade até esses bairros, não está garantida a efectiva participação dos urbanos nos direitos e deveres de cidadania. Isto, aliado ao facto de, até ao presente, os bairros não funcionarem "em rede", no tocante aos

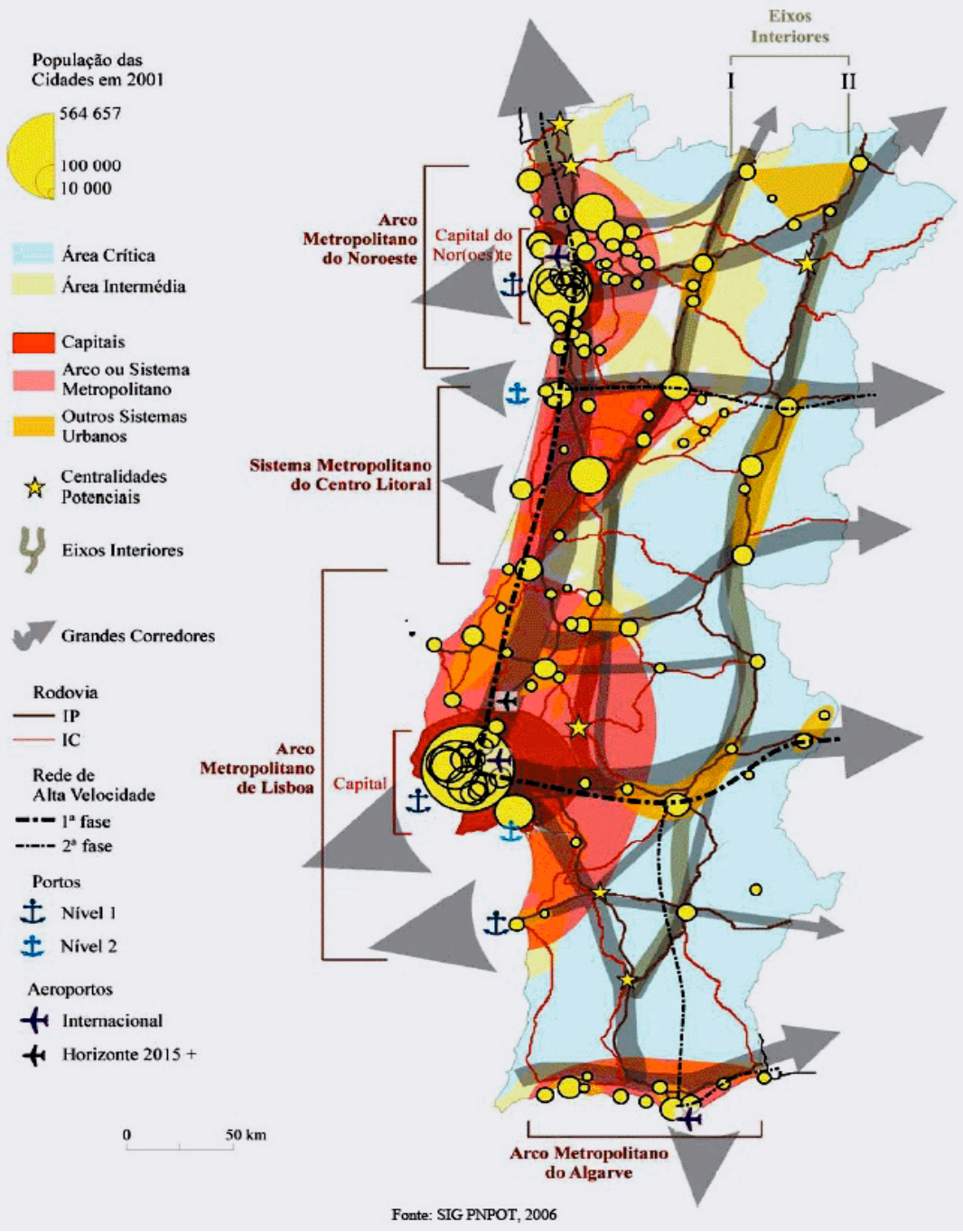
transportes públicos, o que não permite a mobilidade desejada e necessária para a interactividade pessoal, face-a-face, diminui a "comunicabilidade" e a participação cultural de todos, retirando-lhes "direitos urbanos", acrescido da sua condição de subúrbios, e não arrabaldes, da cidade, na qual foi investida toda a capacidade de produção e qualificação do espaço público.

O Plano Nacional de Políticas do Ordenamento do Território (PNPOT) ao analisar as tendências de crescimento/desenvolvimento dos "sistemas urbanos" de Portugal continental, aponta para a formação/existência de um sistema urbano formado por Montemor-o-Novo, Évora e Estremoz, se bem que Montemor-o-Novo se situe ainda no "arco metropolitano" da capital do país. Esta qualidade de Montemor-o-Novo permite que se afirme naquele documento que esta cidade se situa fora da "área crítica" do continente.

Conjugando esta constatação e análise do PNPOT com a existência da A6 e, eventualmente, no futuro, do CAV, poderá Évora tender para perder a posição dominante de "lugar central"[41] se, em vez das redes de Cristaller (GASPAR, 1972), o território, consequência daquelas redes de comunicações e das NTIC, se organizar em "hubs",[42] ou seja, se num primeiro momento o "hub" dominante irá continuar a ser Évora, posteriormente, devido à maior facilidade e proximidade de acesso à A6 e à sua integração no "arco metropolitano" de Lisboa, Montemor-o-Novo poderá "reivindicar" essa dominância, mesmo se hoje, aparentemente, esteja ainda longe de o poder fazer (cf. Anexo IV).

A dinâmica urbana desta última cidade, traduzida no aumento exponencial de construção,[43] e no esforço para dotar a cidade dos recursos culturais de que carece, poderá acelerar o processo uma vez que as cidades melhor apetrechadas sob o ponto de vista cultural, urbanístico e de relacionamento com os restantes centros da rede de "hubs", tendem a atrair a "massa crítica" que fará delas centros preferenciais para a instalação de empresas do terciário e do quaternário e, consequentemente, distribuidoras de riqueza e de bens pois *"La clave de la calidad de nuestras ciudades en la etapa de la globalización sera su capacidad para atraer y generar recursos humanos altamente preparados"* (VEGARA, 2004: 12).

Assim, Évora, para a qual o PNPOT reserva a manutenção do papel de lugar central da região, manterá a condição de capital regional, com o afluxo de terciarização aumentado,



Sistema urbano, acessibilidades e povoamento (fonte: PNPOT. MAOTDR in http://www.territorioportugal.pt/Storage/pdfs/PNPOT_PAccaoFinal.pdf)

embora, pela sua localização na "área crítica", não se perspectivem condições de crescimento demográfico, o mesmo é dizer de necessidades de crescimento territorial.

Admitindo, ainda, que no eixo Vendas Novas – Montemor-o-Novo – Évora, que corresponde a três municípios, estes consigam chegar a uma plataforma de colaboração e aproveitamento das sinergias dessa colaboração, conforme aponta o Relatório do PNPOT

(PNPOT, 2006b: 114), não é de prever que os dois outros municípios tendam a perder, ou aceitem perder, investimentos e população a favor de Évora.

Este constrangimento, decorrente de políticas passadas que se estão a reflectir no presente e que se reflectirão no futuro, poderá ser um momento, uma pausa ainda sem data de finalização à vista, de reflexão sobre a "cidade que quer ser" (uma ideia de cidade) e sobre os meios que se podem utilizar para o atingir, e é urgente que essa ideia de cidade comece a "tomar forma", usando aquele tempo de "pausa", pois sem essa "ideia de cidade" poderemos caminhar para *"La ville contemporaine fait craindre la barbárie, pás la révolution"* (CASTRO, 1994: 19).

Um dos objectivos que poderá concorrer para essa "ideia de cidade" deverá ser, então, a plena integração de todos os cidadãos na cidade, alterando o *fácies* desta, conferindo-lhe a "urbanidade" em falta, cujo étimo é a "qualidade do urbano" (FERREIRA, 2004: 22), ou, também, *"… l'urbanité est à la fois un état d'esprit et un mode de vie, un code de conduite et un cadre architectural et urbain. C'est l'urbanité qui rend possible l'anonymat…"* (ASCHER, 1995: 150), através da densificação, criando-lhe "espessura", definindo-lhe um limite que seja perceptível e aceite como condição de pertença da cidade, e que gere um sentimento de cidadania que vá para além das identidades que a Metapólis proporciona.[44]

Quando as muralhas e fortificações esgotaram a sua função militar, souberam manter a sua função de limite físico e mental da cidade e daquele sentimento de pertença à comunidade urbana, pois *"El limite es el principio de la existência de la identidad y de la distinción; el principio que define el contorno de la forma, la barrera física…"* (CRUZ PINTO, 1998: 163).

Mais tarde, a circular às muralhas acentuou essa condição de urbanidade. Mas o não crescimento da cidade em direcção à estação de caminho-de-ferro e, posteriormente, a proliferação e irradiação da cidade através dos novos arrabaldes, pela inexistência de um limite, mesmo que simbólico, fizeram com que se perdesse a unidade, dentro da diversidade de cada zona, que hoje se apregoa para o Centro Histórico[45] mas que não se vislumbra na periferia deste, salvo nas situações já descritas dos bairros que dão continuidade urbana àquele centro.

Há pois que encontrar para as cidades, em geral, e para Évora, em particular, um modelo de crescimento que compatibilize a cidade herdada, já na acepção de cidade dispersa e alargada no território, com modelos de mobilidade que não estejam preferencialmente apoiados na viatura particular, tendo em atenção que *"O modelo pouco denso da maior parte das nossas cidades médias não é favorável ao desenvolvimento de padrões interessantes de mobilidade…"* (BABO, 2006: p.381), sem que isso constitua uma razão ou um subterfúgio para o contínuo alargamento da cidade pelo território, depradando-o, mesmo que esses alargamentos possam, agora, aparentar-se ao modelo "faubourg" mas que é, na realidade, a *edge city*, autónomo apenas no seu ensimesmamento, continuando a depender, para outras funções que não a exclusivamente residencial, dos equipamentos do tecido urbano exterior ao seu "perímetro murado".

Perante o panorama de o transporte individual poder aumentar no país, que indicia a tendência para o aumento exponencial que se poderá vir a verificar em Évora, a cidade, para o evitar, deverá distribuir equipamentos e serviços pelo território urbano e, concomitantemente, no SITEE (Sistema Integrado de Transportes e Estacionamento de Évora), deverão ser reformulados os percursos de forma a permitir uma maior articulação entre as periferias, sem a excessiva dependência do centro, e serem articulados com os nós inter-modais a estabelecer no futuro: ou unicamente a actual estação de caminhos-de-ferro ou as duas, na concretização da estação do CAV, em consonância, em qualquer dos casos, com a hipótese de o aérodromo poder vir a fazer serviço de passageiros e, também, com o único existente hoje: o terminal rodoviário.

Para a concretização da articulação total das periferias entre si, a cidade deverá encarar a possibilidade de concretizar a ligação rodoviária norte-oeste, preservando o enquadramento paisagístico da designada "Zona Monumental", mas permitindo o escoamento do tráfego oriundo de norte que, cada vez mais, é um factor importante nas acessibilidades rodoviárias à cidade, no caso desta, por optar pela não densificação, não conseguir inverter a tendência da "fuga" para N.ª Sra. da Graça do Divor e Arraiolos.

Desacelerar o investimento no designado Centro Histórico de Évora poderá desincentivar a instalação de serviços cuja capacidade financeira é extremamente competitiva no mercado

global e que, também por isso, têm necessidade de se instalarem em locais prestigiantes da cidade. Contudo, estas mesmas empresas, quer por participarem de um modo directo e dinâmico no mercado global, o qual obriga a velocidades de decisão e execução em nada comparáveis às vividas até ao presente, quer pela imagem de prestígio que têm que mostrar, tenderão futuramente a instalarem-se em locais de fácil e rápida acessibilidade aos novos transportes que se perfilam no horizonte de Évora: o CAV e o aeroporto de Beja, complementado este último pelo aeródromo de Évora e indústrias conexas a implantarem-se nas suas imediações, apontado no Plano Estratégico de Évora (cf. http://www.cm-evora.pt/camara.asp) e corroborado pelo PNPOT.

Esta "corrida" para os centros históricos das cidades, e para o Centro Histórico de Évora em particular, tem "obrigado" ao afastamento de moradores arrendatários e de moradores proprietários pois, pragmaticamente, é mais lucrativa a venda do imóvel para a instalação de uma empresa ou serviço estatal, pois para estas não é fundamental a existência de condições de habitabilidade e o conforto que os padrões actuais estabelecem e impõem para fins habitacionais, do que a teimosia na permanência no centro da cidade o qual, gradualmente, tem perdido o atractivo das cidades: a urbanidade, por se ter transformado numa "cidade-fantasma" após as 19 horas e que nem a massa estudantil que a Universidade atrai, até pela sua condição sazonal, é suficiente para vivificar.

O caminho para Évora será, pois, o da densificação do seu tecido urbano, seja o já construído, seja a ocupação dos "térrains vagues", dando consistência a um tecido hoje pouco denso e rarefeito que, à semelhança de outras cidades portuguesas e europeias, foi crescendo de uma forma não planeada, ocupando áreas que se transformaram no novo limite da cidade.

A densificação do tecido existente, através de operações de requalificação e re-funcionalização, irá destinar-se, em primeira análise, às classes com poder económico suficiente para custear essas operações de renovação urbana, podendo mesmo assistir-se à "gentrificação"[46] de parte da cidade, em particular a cidade histórica.[47]

A opção pela densificação do tecido urbano, tem por corolário a manutenção e defesa dos limites urbanos definidos no Plano 2000 e a revisão das densidades previstas no Plano

2000 ou outro que entretanto o substitua, bem como estabelecer como prioritária a construção em "térrains vagues" situados entre a cidade histórica, definida pela cerca medieval, e os bairros periféricos mais próximos daquela, de forma a estabelecer-se um *continuum* urbano integrador daqueles, numa primeira fase, na própria cidade.

Os "térrains vagues", resultado de encontros de diferentes malhas aplicadas ao território original – as propriedades objecto de operações de loteamento ilegal -, ou desencontros resultantes de crescimentos desordenados, mesmo que legais, cujas lógicas de estruturação nem sempre eram coincidentes no tempo e no espaço, esses terrenos, até pelo estatuto fundiário que os afectou ao domínio público, poderão ser objecto de projectos para em sua transformação em Espaços Públicos, ultrapassando *"… el simple concepto dotacional de Zona Verde o Equipamiento Público, vinculados a los modelos higienista y racionalista."* (PEÑIN, 2006: 239), integrados no conceito geral de uma cidade para todos, espaços em que os menos favorecidos terão acesso à qualidade de vida que não têm nas suas habitações e também espaços onde a integração vicinal é possível e incentivada.

O facto de referir a possibilidade dos "térrains vagues" poderem vir a ser objecto de transformação em Espaços Públicos, através da figura de *Projectos Urbanos*, não significa perder de vista a sua manutenção actual, de utilização com carácter informal, não planificada e não dirigida, mantendo-lhes esse "estatuto" expectante, aguardando por definições futuras sobre o seu melhor destino.[48]

O Espaço Público que aqui se expõe já não é, como se referiu, o de Zona Verde, mas antes o de Arquitectura Pública,[49] aproximando-se do conceito da cidade clássica de *edifícios públicos*, acessíveis a todos os cidadãos.

Serão, pois, espaços cuja natureza pode ser a de edifício de equipamento, a de jardim, a de infraestrutura de apoio a actividades colectivas (a pista de "skate" permanente ou a pista de gelo ocasional, o anfiteatro ou o circo que visita a cidade, o lago ou o terreiro de partida/chegada de eventos desportivos, a "praça das comunicações" ou a praça dos eventos ocasionais, a "avenida" de unidades comerciais de apoio a um qualquer outro equipamento ou o "passeio público" dos desfiles mais ou menos folclóricos, etc.), a de pérgola de "boulevard"

informal para passeio ou de parque temático, a de local multi-usos para actividades diversas, etc, ou, ainda, mas não menos importante, a de constituírem "bolsas ecológicas" dentro da malha urbana, se a sua dimensão for de molde a proporcionar e facilitar o germinar de formas de vida animal adaptável ao meio urbano ou, melhor, às ilhas "naturais" em meio urbano ou bolsas sem afectação funcional e que, por isso mesmo, estarão "abertas" ao uso informal dos grupos de cidadãos que as queiram utilizar.

Uma panóplia enorme de hipóteses se perfilam, se estes espaços, estes "térrains vagues", forem encarados como forma de complementar e, por vezes mesmo, estruturar a cidade, assumindo o estatuto de *elemento primário*, que irá densificar-se "multifuncionalmente", de forma a "*Integrar vivienda/ trabajo/ comercio/ servicios en agrupaciones vecinales, barrios y distritos"* (LEVI, 1998) os quais, face à própria dinâmica de relações profissionais que as NTIC proporcionam, serão a "cidade racional", não amanhã, mas já hoje, necessitando de novos espaços colectivos não enquadráveis dentro das categorias espaciais até à data conhecidas, uma vez que têm que responder a um universo social novo.[50]

No sentido de dotar a cidade de meios para a manutenção da sua posição hierárquica regional e transnacional, explorando as estratégias definidas no PNPOT (2006b), a cidade deverá ter políticas de crescimento e consolidação da sua inserção no eixo (a auto-estrada A6) que a liga, quer à Área Metropolitana de Lisboa, quer ao pólo transfronteiriço Elvas-Badajoz, reforçando concomitantemente a sua centralidade regional, evitando assim transformar-se num subúrbio daquelas regiões. A localização da futura estação do CAV, no pressuposto da opção política e estratégica governamental do seu traçado incluir a passagem por Évora, e a articulação da cidade com aquela estação, serão cruciais para a inserção da cidade nas redes nacional, ibérica e internacional porque *"A cidade que dispõe da velocidade dispõe do sucesso"* (CORBUSIER, 1992: 167) e esta velocidade a que Le Corbusier se referia não pode, nem deve, ser entendida nos estritos campos dos transportes ou da capacidade para produzir. Ela é abrangente e, por isso, abarca o campo da adaptabilidade e da velocidade com que essa adaptabilidade se manifesta.

A articulação da cidade com o CAV pressupõe uma rede de transportes interna

suficientemente ágil para que os benefícios da dupla acessibilidade para a cidade (CAV e A6) se possam fazer sentir na dinâmica que há que encontrar. Essa rede poderá integrar, não só a actual rede urbana rodoviária como, também, a ligação ferroviária entre futuras estações de Évora: a do Alfa Pendular com a do CAV, uma vez que a respectiva estação está prevista a nordeste da cidade, perto da actual saída este da A6, se entretanto outros factores não ditarem a alteração do seu traçado e a localização da respectiva estação.

Por extensão, a rede de transportes, poderá/deverá também privilegiar a ligação do aérodromo à rede, bem como o PITE.

Notas do Capítulo III

1 O provérbio "Todos os caminhos vão dar a Roma", se peca pelo exagero, perpetua até aos nosso dias este conceito que faz coincidir o Império com a sua capital, "estendendo-a" até aos confins daquele.

2 *"Se está, así, produciendo la desintegración del medio físico de la ciudad como medio compartido, derivando hacia la ciudad entendida como una sucesión acumulada hojaldrada... Es el desvanecimiento terminal del 'genius loci' ...lo que planteamos ... es que se está produciendo la desaparición, inevitable ya, del lugar arquitectonico..."* (PENELAS, 2006).

3 *"… la ville moderne est devenu un lieu de lumière dans laquelle l'homme vient se réaliser en cherchant la solitude au millieu des autres..."* (CASTRO, 1994: 17).

4 *"... los grandes equipamientos de la «globalidad», los nuevosespacios de producción del conocimiento..., los nodos de comando y control..., los generadores de centralidad..., las áreas de consumo..., las zonas lúdicas y de ocio banal..., los recintos de grandes eventos mundiales..., las nuevas formas de la residencia, las infraestructuras de la movilidad... y del transporte masivo..., los puntos de intercambio modal de transporte..., los contenedores de la «Cultura»..., todos apuntan en la dirección de la dispersión, de laexpansión urbana, del alejamiento y dela fractura y fragmentación del espacio urbanizado; una fractura que es total: espacial, funcional y social, y que acentúa y agrava las crescientes desigualdades."* (GAJA y DIAZ, 2004: 510)

5 O termo proposto por François Ascher, pela abrangência que implica, remete-nos para a definição da palavra de onde deriva: Metafísica, e essa explicação encontramo-la em Eugénio Trías: *"Metafísica significa…pensamiento de afuera, que se produce fuera… en una exterioridad en la que se supone que se instituye el verdadero 'logos'... "* (TRÍAS, 1991: 279).

6 Cf., por exemplo, o filme "Verdes Anos" em que é exposta uma cidade em construção, explorando "novos limites", embora se apresente de uma forma desorganizada, e em que os protagonistas, oriundos do campo e atraídos pela cidade, se vão "construindo internamente" em conjunto com o crescimento da própria cidade, protagonistas que vão adquirindo posturas urbanas à medida que a cidade vai conquistando o campo, seu limite e seu oposto.

7 A título de exemplo, em Portugal, em 2002, o número de utilizadores de telemóvel era de 8, 53 milhões e o número de chamadas feitas a partir de telemóveis foi de 5,6 mil milhões, utilizando estas quase 10 mil milhões de minutos de tráfego, e no mundo, em 2001, foram enviadas 103 mil milhões de mensagens de telemóvel e, para 2002, estimavam-se que iriam ser enviadas 146 mil milhões, também de mensagens.

8 Molly Sheeman, directora do World Watch Institute, citada por Manuel Ricardo Ferreira, Jornal de Notícias de 15 de Janeiro de 2007.

9 Usámos a comparação com Broadacre City apenas como imagem, uma vez que F. L. Wright defendia uma *"… cidade do futuro que estará em todo o lado e em nenhum lado…",* cidade completamente dependente do automóvel e do telefone e onde o "centro", no conceito mediterrânico do termo, teria desaparecido, ou nunca existiria, dando continuidade à tradição anglo-saxónica do *common*, conceito agrário e não político (cf. GOITIA, 1980: 11).

10 Andrea Banzi ("The Hot House, MIT, Cambridge, 1984), citado por François Ascher, afirma que *"… la ville a cessée d'être une 'place' (un lieu), et est devenue une 'condition', dominée par des relations de consommation, un mode de conduite "* (ASCHER, 1995 : 280).

11 "Los superlugares son entendibles como espacios inter-media: los espacios de las metaciudades actuales, transformados y entendidos por la influencia de los sucesivos mares de los medios de comunicación y penetrados por ellos... " (PENELAS, 2006).

12 RTS, Reclaim The Streets, em Inglaterra, ou CM, Critical Mass, nos Estados Unidos da América do Norte, movimento urbano, com diversas aportações políticas, ideológicas e sociais, que se empenha na devolução dos espaços urbanos aos cidadãos, refutando em particular as novas formas de soberania mundial, a globalização, as corporações, o automóvel e a esterilidade dos espaços públicos, e que usa as NTIC para comunicar entre si, para veicular informação não filtrada e, também, para desencadearem acções concertadas, já não no plano real mas, sim, no plano virtual da Internet, aproximando-se, quer no seu próprio contexto de actuação, quer num contexto urbano, dos novos pensadores da urbanística: *"…el activismo es de una encantadora fragilidad. Al final significa una permanente revisión y redefinición de los objectivos"* (LAMA, 2003).

13 Como foi o caso recente em Évora em que, para esconder a cablagem se rasgaram edifícios históricos de tecnologia construtiva e materiais de construção antigos e que, pela destruição de parte da sua estrutura e pelo uso de materiais actuais, introduziram-se-lhes patologias futuras que o "presente cultural" (ou pseudo-cultural) justifica.

14 *"… les citadins prennent de plus en plus leur logement comme point fixe. Leur logement et non leur quartier..."* (ASCHER, 1995 : 148) ou *"... a LIGAÇÂO das pessoas em REDE, significará a vitória (talvez definitiva) dessa nova forma de habitar"* (GASPAR, 1987: 255).

15 Afinal, uma atitude totalitária, típica do Movimento Moderno, porque imbuída de auto-convencimento da justeza das suas propostas.

16 Obviamente que deveremos ter consciência da mudança dos tempos e das políticas que suportam essa mudança e, no caso da cidade contemporânea, ou cidade hipertexto, é o tardo-capitalismo ou, como se lhe refere F. Ascher, o capitalismo cognitivo, que provoca as referidas mudanças, as quais são o reflexo da velocidade com que se reproduz o capital e da velocidade com que se deslocaliza, cuja consequência no processo de planeamento permite a afirmação: *"La ciudad contemporánea podría asimilarse a un cuerpo sin organos que realizara sus funciones…gracias a procesos de inspiración, evaporación y transmisión de fluidos… en permanente actividad y evolución"* (VASQUEZ, 2004: 131).

17 Referindo-se aos "quarteirões" Zen e Corviale, mas aplicável genericamente à cidade, Paolo Desideri, afirma: *"Lo Zen e il Corviale rappresentano il punto di arrivo di una ricerca che in campo architettonico parte dal lavoro delle avanguardie degli anni Venti e Trenta… Un modelo fondato… ancora di satampo modernista-determinista che garantiva un futuro inscindibilmente legato al progresso"* (http://www.casadellarchitettura.it/archivio.aspx?id=4416).

18 A célebre frase de Henry Ford, *"Você pode ter o carro da cor que quiser, desde que ele seja preto",* é testemunho de um período em que a vida se tornou uniforme, até nos mais pequenos pormenores. Esta frase de Ford teve a sua tradução para

a arquitectura com Corbusier, quando este afirmou que *"Uma casa é uma máquina de habitar" ou "por lei, todos os edifícios deviam ser brancos"* não sendo inocente a auto-divulgação da sua imagem junto a um automóvel ou a sua preferência por imagens de grandes navios, verdadeiras "máquinas habitáveis".

19 No ordenamento legislativo português corresponderá aos Planos de Urbanização, PU, dependentes hierarquicamente dos PDM e tendo na sua dependência apenas os Planos de Pormenor (cf. http://www.dgotdu.ptPresentationLayer/dgotdu_site_ordhome.aspx).

20 *"La combinación entre la dispersión que impone la ciudad difusa y la necesidad de contactar personalmente da como resultado un uso masivo de los medios de locomoción motorizados, en especial el coche que todo lo invade".* (RUEDA, 1999: 3)

21 Este perigo é real, à semelhança do que já aconteceu e está a acontecer ao chamado "turismo do sol" que, passado que foi o "boom" numa região determinada, deixou atrás de si um rasto de abandono e de estruturas que se tornaram obsoletas, além do aspecto principal que são/foram os efeitos económicos e sociais dessa falência.

22 Sobre este aspecto da cidade contemporânea, publicámos no "Diário do Sul" artigo que, a propósito do "novo centro" de Évora no rossio de S. Braz, convoca esta questão premente (BORGES ABEL, 1993, ANEXO I) tendo havido, posteriormente, alguma reflexão sobre o assunto, por parte da edilidade, que resultou na criação da "Linha Azul", isto é, transportes colectivos com autocarros de dimensão adaptada ao espaço público e viário da *cidade herdada*, sem locais específicos de paragem (pára ao sinal do utente, no exterior ou no interior do autocarro) em qualquer ponto do percurso, e faz a ligação entre parques de estacionamento periféricos ao Centro Histórico e a zona central da cidade.

23 Em artigo publicado no Jornal do Plano Estratégico, de Évora, tivemos ocasião de expressar algumas opiniões que retomamos aqui (ANEXO II).

24 Usamos aqui o termo multicentralidade como conjunto de vários centros, estes segundo o conceito exposto na Introdução.

25 Como já referimos, as NTIC, embora favoreçam e reforcem os laços entre indivíduos muito distantes geograficamente – a Internet à escala mundial ou a viatura individual à escala regional, por exemplo -, não excluem as relações de vizinhança que a proximidade física e geográfica induz, uma vez que o ser humano é capaz de funcionar a vários níveis e ao mesmo tempo, isto é, pode participar, no centro da cidade, num protesto de rua do sindicato nacional de que é membro, usando o transporte público para aí se deslocar, ao mesmo tempo que, retomando automóvel, ao fim da tarde estará na associação do bairro a organizar as festas populares e à noite "conversará" com os seus pares da sala de "chat" mundial.

26 A globalização tende a evitar ou mesmo erradicar as diferenças, as identidades e o sentimento colectivo identitário, uma vez que aquela globalização não se revela, nem se estrutura, exclusivamente sob a forma económica mas, antes, tende a abarcar todas as áreas da actividade humana, uniformizando paisagens, gastronomia, atitudes, comportamentos, etc. visando unicamente o lucro mais fácil e, de preferência, cada vez mais rápido.

27 A este propósito, refira-se toda a área envolvente da actual estação de caminho-de-ferro que é regulamentada em sede do Plano de Urbanização de Évora, em vigor, mas que, por ausência de uma "visão com futuro" ou, melhor, de uma ideia de cidade, limita-se a prever o que já está previsto: "áreas consolidadas", terciário onde ele já se instalou há muito e habitação nos terrenos vagos (cf. Regulamento do Plano de Urbanização de Évora, Diário da República n.º 74, I Série – B).

28 Demonstrativo de como as mutações económicas globais determinam mutações económicas locais e mutações da sociedade e dos seus comportamentos sociais, está a não tão recente moda de construção de equipamentos multiusos desobrigando a cidade da construção de tantos equipamentos, quantas as funções que aquele pode albergar.

29 No caso de Évora, o CAV. Ou seja, mesmo que um cenário optimista nos permita pensar que aquele transporte de alta velocidade irá conferir o estatuto de *hub* à cidade, reduzindo a distância entre esta e outros *hubs – centros de decisão/ difusores da decisão*, não há nenhum indicador que nos faculte certezas sobre um cenário de *progresso eterno* ou, pelo contrário, de uma falência do sistema económico da cidade a médio prazo a qual tenha como consequência tornar-se obsoleta a estação que se construa hoje, numa lógica de rede de *hubs* em que um *hub* que entre em "curto-circuito" (económico, neste caso) deverá ser removido da rede para possibilitar maior velocidade de troca de informação, serviços e mercadorias entre os restantes *hubs*.

30 Referimo-nos, não a espaços capazes de acolherem diversas valências ou funções em concomitância, mas sim a espaços que vão alterando a sua função à medida das necessidades da cidade ou dos utentes.

31 São exemplos dessa política de reutilização, a recente reconversão do mercado municipal, na praça 1º de Maio, em Évora, a adaptação do antigo quartel de Lanceiros a pólo da Universidade de Évora, ou ainda a transformação de antigas estações e apeadeiros do caminho-de-ferro em restaurantes ou bares

32 Usamos as aspas pois o contacto via rede informática, usando as tecnologias de P2P (MSN, IRC, Skype), não deixa de ser pessoal, embora sem contacto físico: visual, auditivo, odorífero, etc… muito embora, como já afirmámos, estas "falhas" estejam a ser ultrapassadas e, num futuro não muito longínquo venhamos a referir-nos a "contactos pessoais" via rede informática, como hoje já o fazemos para o contacto telefónico.

33 Quanto maior for a rede rodoviária, com a justificação de chegar lá onde os cidadãos foram habitar, maior será a sua utilização por esses mesmos cidadãos em transporte individual (já que o transporte público seria demasiado oneroso se fosse estendido a essas distâncias) e, como reflectem já as grandes cidades, rapidamente se verifica a incapacidade das redes rodoviárias construídas hoje em resolverem os problemas de deslocação e de número de horas gasto com o transporte nas deslocações quer para o local de trabalho, quer para actividades de lazer.

34 *"Desde el punto de vista de las políticas territoriales... hay que hacerlo contraponiendo a la urbanización difusa, especializada y segregada que se va dibujando el modelo de ciudad compacta, compleja y integrada"* (NEL.LO, 1999)

35 *"Existe uma forma de ordenação histórica que consiste em destruir a hibridação. E isto está relacionado com a ideia de utopia. A utopia é um desperdício."* (HERREROS, 2005: 62).

36 A porta, enquanto elemento estruturante do espaço e gerador de dinâmicas urbanas que conferirão identidade à cidade, é um "elemento primário" tão importante que, mesmo num país cuja história urbana clássica teve início com a colonização, levou a que numa cidade do interior do estado de S. Paulo, Brasil, constituída como município apenas em 1964, tivessem

sido construídas duas portas (o portal medieval e o portal do futuro) que marcam espacialmente o limite urbano da cidade, mesmo que, por enquanto, a praça interior e o rossio exterior se confundam e façam parte da mesma entidade: o campo inculto. (http://www.paulinia.sp.gov.br/turismo.php?index=portais&page=1)

37 Refira-se mais uma vez o caso da *portela*, em tantos locais da Geografia de Portugal, momento e local que marca a "passagem", a transição, que não é assinalado arquitectonicamente, mas que existe na memória colectiva e é "sentida" a sua existência.

38 *"Esta es una nueva forma de concebir el urbanismo, no se trata solo de 'poner la casa en orden' sino de definir un proyecto de futuro basado en las fortalezas de la ciudad y no solo en la solucion de deficits más evidentes"* (VEGARA, 2004: 290).

39 Revelador da ausência de uma "ideia de cidade" ou, ao contrário, de uma cidade que se devesse estender "ad infinitum", resultando na "papa nada nutritiva" a que se referia Jane Jacobs (op. cit.), é a discussão pela Câmara Municipal de Évora, na sua 44ª sessão, em 30 de Dezembro de 1998, sobre a revisão do Plano de Urbanização de Évora, de que transcrevemos parte: *"O Vereador Jorge Pinto começou por dizer que o… Plano, … respondia a … um processo de …consolidação urbanística de um conjunto de bairros historicamente clandestinos… Em seguida, referiu-se aos pareceres da CCRA …* [e] *disse que levantava algumas dúvidas sobre se a área do perímetro urbano era ou não demasiado extensa, e defendeu que não, posição que justificou pela dinâmica actual da sociedade, adoptada pelo Plano, …e o facto de se considerar urbanizável uma área três vezes superior às estimativas mais optimistas de crescimento deixava uma flexibilidade da própria dinâmica do mercado."* A realidade já contradizia a opinião deste vereador da CDU, e os estudos e análises que conduziram ao PNPOT vieram confirmar essa mesma realidade.

40 "Imagine vários condomínios fechados em uma mesma área de um milhão de metros quadrados fora das metrópoles, e em volta delas estarem concentradas lojas de conveniência, escolas, hospitais, prédios com salas para escritórios e um amplo sistema de segurança. Esse é o conceito das edge cities, que surgiram nas décadas de 50 e 60 nos Estados Unidos e prevêem áreas planejadas no entorno das grandes cidades." (entrevista a Joel Garreau, autor do livro "EDGE CITY, Life on the new frontier", http://veja.abril.com.br/idade/exclusivo/150502/entrevista.html)

41 Usa-se aqui o conceito de "lugar central" como *"… la metápolis, un espacio geográfico cuyos habitantes… están integrados… pêro, a la vez, profundamente heterogéneo y discontinuo cuyos princípios organizativos derivan de los sistemas de transportes de alta velocidad. Estos sistemas determinan jierarquias territoriales donde las estaciones de TGV y los aeropuertos, … mas las autopistas, assumen el protagonismo"* (VASQUEZ, 2004: 64).

42 *"Dans un système urbain métapolitain, seules les villes majeurs (hubs) entretiennent des relations directes avec de nombeuses villes mineurs n'étant rattachées directement qu'à une ville majeure"* (ASCHER, 1995 : 36).

43 Limitado o crescimento de Montemor-o-Novo para norte, devido à presença bem próxima da auto-estrada A6, para sul, devido à topografia e valor patrimonial do outeiro onde se implanta o "castelo" (antiga vila cercada) e para oeste, ainda devido aos grandes declives, sintomaticamente a cidade apresenta o seu maior surto de crescimento para leste, em direcção a Évora.

44 Usamos aqui o termo Metapólis no sentido que Ascher lhe dá: *"[elas] forment en effet dês zones discontinues, aux limites incertaines, hétérogènes…"* (ASCHER, 1995: 268) no pressuposto de que nos "fragmentos" constituintes das Metapolis possam gerar algum sentimento de pertença, alguma identidade.

45 A designação que usamos é conforme àquela proposta por Luís Portugal: *"… áreas parciais de um aglomerado que posteriormente alastrou, constituindo manchas relativamente bem delimitadas de tecidos pré-industriais…"* ou *"… núcleos urbanos relativamente homogéneos e isolados no território… de pequena dimensão e muitas vezes contidos por fortificações."* (BOAVIDA-PORTUGAL, 2003: 6).

46 Do inglês *gentrification* que, numa tradução não literal, significará *aburguesamento.* Se autores há que manifestam, mesmo que de uma forma velada, o seu repúdio por estas operações de renovação social urbana, denunciando de alguma forma o seu posicionamento político, convirá recordar que essas mesmas correntes ideológico-partidárias denunciavam há bem poucos anos (em Portugal, no período anterior ao 25 de Abril) as "condições miseráveis de alojamento" em que estavam os ocupantes dos tecidos centrais das cidades históricas e pugnavam pelo seu realojamento em bairros "arejados e salubres", deixando então essas mesmas áreas centrais para a posterior ocupação pela *gentry people* ou para operações de renovação urbana que lhes mudariam o *fácies*, uma vez que o carácter popular já tinha dali sido afastado.

47 No mesmo sentido da nota anterior *"los barrios históricos de las grandes ciudades... tienen... posibilidades y atractivos que permiten una rehabilitación capaz de atraer una población nueva y variada, evitando así el convertirse en ghettos empobrecidos y degradados. Desde este punto de vista, las críticas genéricas a la «gentrification»... parecen poco coherentes: para combatir la segregatión de los grupos sociales sobre el territorio hay que evitar,precisamente, la formación de núcleos cerrados de población com características demasiado homogéneas..."* (NEL.LO, 1999: 10).

48 Contraria-se, deste modo, a tendência para a completa "funcionalização" das áreas urbanas, tão a gosto das tendências do Movimento Moderno e com reminiscências em atitudes contemporâneas, permitindo que sejam os cidadãos a encontrar o uso que mais se adequa para os espaços em causa.

49 Juan Luís de las Rivas, no livro "Arquitectura Urbana", de que é co-autor, eventualmente proporia exactamente essa designação, em substituição daquela que propomos. Não é tanto a designação que nos interessa mas, antes, o conceito que lhe está subjacente: a resolução dos problemas da cidade através de Projectos Urbanos específicos, que congreguem as sinergias necessárias para que o resultado final vá dando "corpo" a *uma ideia de cidade* que se quer.

50 Referimo-nos, por exemplo, ao tele-trabalho, uma realidade que há que encarar quer ao nível do projecto da cidade, quer ao nível do projecto do edifício colectivo ou do conjunto de edifícios individuais, no caso de o tele-trabalho vir a ser exercido a partir de casa, ou de telecentros que servirão um determinado conjunto de habitações, enquadráveis na proposta *"Desarrollar agrupaciones vecinales con servicios comunes"* (LEVI, 1998). Esta nova realidade urbana despoletará necessidades que eram inconcebíveis anteriormente (por exemplo, os bairros poderão ter um uso mais homogéneo durante as 24 horas do dia, o que poderá fazer diminuir a delinquência e a crescente necessidade de policiamento local para a evitar e/ou combater) e soluções que obrigarão a rever todo o "edifício" administrativo que ainda se encontra em funcionamento, embora cada vez mais obsoleto perante os novos desafios. Veja-se, também, sobre o pioneirismo, despido

das “algemas ideológicas”, na assumpção desta nova realidade, o papel vanguardista das Comisiones Obreras Espanholas com o relatório “De lo inevitable a la oportunidad” http://www.janelanaweb.com/reinv/ccoo.html

CONCLUSÕES

Tendo dado o mote com o título proposto, “Os limites da cidade”, as leituras posteriores fizeram-me manter o propósito, mas mudar o rumo da ideia inicial.

Eu que estava, embora sem consciência plena, no limbo da cidade “modernista”, acabada, perfeita, penso hoje que, se se aplicar à evolução da cidade uma visão de corpo, ou organismo, sempre tendente para o alargamento dos seus limites, como o homem, seu fautor e produto simultaneamente, aquela esteve sempre dependente, na sua dimensão, dos meios de transporte e de comunicação, facilitando estes a diferenciação e especialização regional e *“Esta especialização atinge áreas mais vastas e distantes à medida que o desenvolvimento dos meios de transporte permite o desenvolvimento de mercados mais alargados”* (SALGUEIRO, 1987: 117). Ou seja, a “cidade” megalítica[1] era já, mercê das comunicações que estabelecia com o território e com o Cosmos, uma “cidade alargada”, mesmo não tendo, ainda, o carácter de cidade dispersa no território, com carácter predador deste.

Entre outras mais antigas,[2] e a crer nos recentes contributos sobre Évora – Vasco Gil Mantas, Maria Ângela Beirante, Afonso de Carvalho, entre outros – referidos ao amuralhamento posterior à existência da cidade,[3] situação similar a outros casos do vasto Império, a cidade romana é “ilimitada”, sujeito o seu crescimento, não só à sua capacidade de atracção e fascínio[4] sobre os não-urbanos mas, principalmente, à capacidade que a própria cidade tinha de estender pelo território a rede viária que lhe permitia viver desse mesmo território e, quando necessário, ocupá-lo, “urbanizá-lo”.

Isto é, no *limes* inicial, fundacional, está já presente, é condição intrínseca ao seu aparecimento, a noção, consciência e desígnio de um “dentro” e um “fora”, um *círculo hermético* e um *círculo do aparecer*, em que o homem habita esse mesmo “limes” ou *círculo fronteiriço* que o impele ao crescimento, ou não haveria necessidade de estabelecer esse mesmo *limes* (TRÍAS, 2000).

A existência/vivência no *círculo fronteiriço* é a condição prévia para imprimir a vontade de alargar esse mesmo limite: o habitante do “limes” é, pela sua condição, um explorador dos

confins do mundo exterior, alargando, assim, não só o seu próprio *limite* como, também, o *limite* da sociedade de que é parte integrante. Porém, o ter consciência desta sua condição, ou não o ter, é o que determina a diferença entre aquele que pugna pelo avanço, pelo permanente aumento dos perímetros limitadores dos "espaços"[5] em que ele e a sociedade actuam, e o que se remete a uma atitude de conservação, melhor, conservacionista, de preservação do "status", seja social, seja do mundo físico que encontrou e que o rodeia.

Não significa isto que o aumento dos *círculos* seja concomitante nas várias esferas de actuação do ser. Dependerá das condicionantes do momento, dos diversos "actores em cena", das capacidades técnicas e tecnológicas de que o homem e a sociedade dispõem no momento e para as finalidades e "confins" que se propõem ao "alargar" os *círculos fronteiriços*, podendo, por exemplo, fazer avançar um, de índole física, e manter outro, de índole social, alargar outro, de índole política, e manter, por largos anos, um quarto, de índole estética ou cultural.

A análise da estrutura urbana de Évora revelou isso mesmo: o alargamento de *círculos* genéricos ou específicos e a aparente inércia e resistência à mudança de outros. Isto é, e mais uma vez, ter consciência da condição de *habitante de fronteira* ou não a ter é o que motivará à permanente mudança ou à permanente inércia, mesmo que, por um motivo qualquer, haja a aparência de intenções de alteração do *limes* e alargamento do *círculo fronteiriço*.

Importa-me sublinhar que, embora usando diversas disciplinas que concorrem para o conhecimento da cidade, desde a arqueologia, passando pela geografia, até à antropologia, quer pela formação de base, quer pela actividade profissional, docente e, porque não dizê-lo, política, o objecto de análise foi a arquitectura na sua dimensão holística de disciplina da organização do espaço, embora com mais preponderância na sua expressão urbana ou, com mais precisão, a Arquitectura da Cidade , convergindo com o autor na seguinte definição: *"...por arquitectura da cidade podem entender-se dois aspectos diferentes: no primeiro caso é possível assemelhar a cidade a um grande manufacto, uma obra de engenharia e de arquitectura, maior ou menor, mais ou menos complexa, que cresce no tempo; no segundo caso podemo-nos referir a áreas mais delimitadas da cidade a factos urbanos caracterizados por uma sua arquitectura e, portanto, por uma sua forma. Num e noutro caso apercebemo-nos de que a arquitectura não*

representa senão um aspecto de uma realidade mais complexa... " (ROSSI, 1977 a: 35).

Rejeito, pois, a existência de dois campos distintos do pensar e "fazer" cidade, na perspectiva de Urbanismo ou Planeamento Urbano serem matérias ou disciplinas diferentes da Arquitectura. *"Del mismo modo como la casa, el castillo, la catedral y su entorno urbano y paisajístico no son, prioritariamente, algo que se da a ver, aunque sí lo sean desde la tradición paisajistica-pintoresquista (que supone una invasión 'moderna' de lo 'pictórico-visual' en lo arquitectónico-ambiental)"* (TRÍAS, 1991: 49), ou seja, a Arquitectura, antes de se mostrar é habitar, é cerco interior, mental, psicológica, sendo, ainda e também, ordenamento do espaço, modelação de ambientes, cuja génese *"En el plano simbólico, el Arco y el Techo corresponden asimismo a la construcción de un cielo artificial, de un análogo de la boveda celeste…"* (PINTO, 1998: 27).

Defendo, então, que Urbanismo é Arquitectura, modelação de ambientes contrapostos à natureza, ambientes "interiores" cujo tecto é, em geral, a própria abóbada celeste, e não algo esquemático, matemático, resolúvel apenas por recurso a fórmulas, isto é, algo fora da "razão arquitectónica" uma vez que *"El diseño urbano no es simple resultado del proyecto de lo edificado, pêro a la vez no puede ser reducido a desarollos sectoriales ajenos a la arquitectura, ni siquiera como complementos amables de la infraestructura"* (VEGARA, 2004: 57).

Esta tentativa de "matematizar" a Arquitectura, amputando-a da sua componente sensível, reduzindo-a à aplicação de fórmulas pretensamente racionais e à taxonomização, já a poderíamos encontrar em Quatremère de Quincy e, ainda antes, no Iluminismo cujos exemplos maiores serão S. Sebastián, de Pedro Ugartemendia e Silvestre Pérez, e Lisboa, de Eugénio dos Santos, Manuel da Maia e Carlos Mardel, quer na racionalização da cidade, na hierarquização do espaço, usando para tanto o perfil transversal dos arruamentos ou a composição arquitectónica e o desenho dos diversos elementos que para ela contribuíam, quer ainda na "normalização" da construção por recurso à repetição, à produção em série.

Na construção da cidade, revelando o seu carácter arquitectónico, passando em revista o seu crescimento ao longo da história urbana, são os *elementos primários e os monumentos* que a estruturam, quer sob o ponto de vista do crescimento, quer sob o ponto de vista da

subjugação das várias arquitecturas que se vão "alinhando" e estratificando, conformando-se àqueles e construindo os *factos urbanos* e estes a cidade.

Os *elementos primários* são, como se afirmou, os elementos estruturantes do território onde irá surgir a cidade e, dessa forma, há que detectar em cada edifício, em cada monumento, em cada espaço em aberto, em cada prega de terreno, em cada árvore, em cada bosque, em cada pedra, em cada caminho ou em cada ponto de vista singular sobre o território envolvente, em suma, em cada marca que marca o espaço de intervenção, o elemento primordial relativamente ao qual tudo o resto se irá "construir", por adições sucessivas até que esse produto final constitua, um facto urbano que estruturará o território circundante.

No mesmo sentido, embora de uma forma mais peremptória, afirma Françoise Choay, ao analisar a obra *De Re Aedificatoria*, *"… a cidade é o edifício público que supera em dignidade a todos os outros… a cidade é uma totalidade irredutível, da mesma forma que a casa é o seu 'analogon'* (privado) *…"*, acrescentando que *"… para Alberti não existe a diferença entre o procedimento do construtor de edifícios e o do construtor de cidades, ou, em termos actuais, entre a arquitectura e o urbanismo*" (CHOAY, 1985: 92-93).

Sendo Arquitectura o acto de ordenar o espaço, e havendo diversos autores que referem a relação e homotetismo entre a música e a arquitectura (nas proporções, nos acordes, na melodia, em suma, no método de composição), relação que leva Eugenio Trías, em *Lógica del Limite,* a referir-se-lhes explicitamente, chamando-lhes *"artes fronterizas"*, as quais *"… ordenan el 'caos' o la 'chora' según razón, ritmo y proporción… esa mezcla que es el cosmos…"* (TRÍAS, 1991: 87), usando uma linguagem formal-simbólica,[6] devemo-nos apropriar daquela relação entre as *artes simbólicas* e, a partir de Hegel, fazê-la extensível ao urbanismo, uma vez que, pelo acima exposto, poderemos estabelecer a relação entre arquitectura e urbanismo, embora, para se ser assertivo na definição, devêssemos falar em *projecto urbano* (PORTAS: 2005b).

A defesa da cidade, da sua identidade enquanto "ente" arquitectónico, passa, quanto a nós, pela rejeição do planeta transformado em *aldeia global*, em Metapólis física, em que o limite físico entre a cidade e a não-cidade deixe de existir.

É que, se assim acontecer, nessa *"… papa monótona e nada nutritiva…"* (JACOBS, 2001: 5), não haverá necessidade de Música e de Arquitectura, uma vez que estas são artes do *limite*, da fronteira, artes que desbravam o terreno selvagem (natural), que o transformam em *logos*, preparando-o para o aparecimento do habitante de fronteira.

O desaparecimento do *natural* torna desnecessária a existência das *tekné* que o transformam em *mundo*, ou seja, o ser *limite* deixará de existir por não ter *logos* e, ao não existir ou não ser possível o seu aparecimento, o ser do *cerco interior* deixará de exigir a Música e a Arquitectura como verdadeiras percursoras na "colonização" do *natural* – que já não existe. Ou, de outro modo, na destruição das *fronteiras*, destrói-se o *logos*, a capacidade e a possibilidade de experimentar, de ir mais além. Já não há além.

Usando este "olhar" para analizar a actualidade, encontramos este *absoluto* da "aldeia global" no New Urbanism dos condomínios norte-americanos e, acrescentaríamos, sobre os condomínios em geral, os quais mais não são que campos de concentração onde o habitante é tão padronizado e sujeito a regras, quanto o foram a arquitectura, os jardins, os animais, num mundo em que o *natural* foi tão artificializado que os *limites do mundo*, parafraseando Eugénio Trías, se tornaram impossíveis de alargar uma vez que, estando os *limites do mundo* no próprio *ser fronterizo*, este, naquela situação de artificialização total, transforma-se num ente tão ou mais limitado do que o espaço fechado onde se encerrou.

Urbanismo e Arquitectura serão pois duas "razões" formais do mesmo acto de ordenar o espaço habitado, conformado pela mão do arquitecto *"…como productor de un discurso poético (diseño)"* (MUNTAÑOLA, 1981: 16) ou, simbolicamente, serão duas abordagens da cidade em que *"…a tentação de abrir o ser no seu âmago, o desejo de conquistar todos os seus reticentes"* (BACHELARD, 2000: 225), qualifiquem o espaço e convirjam com outras disciplinas na construção da cidadania.

Defendo pois que, à cidade dispersa e rarefeita da actualidade, predadora de território e de recursos de todo o tipo, é obrigação da cidadania contrapor a cidade compacta, densa, "espessa", que aproxime os cidadãos entre si e estes da cidade, entendida conforme o definimos na Introdução, e entendida na sua vertente de sustentabilidade actual e futura,

na sua vertente de economia dos recursos; à cidade da especialização (de actividades económicas, de habitação, de lazer, em súmula, à cidade zonificada) se deve contrapor a cidade de elevada complexidade, onde haja miscigenação de actividades, onde as relações e actividades humanas sejam diversificadas, onde a relação do cidadão com os espaços urbanos se faça na continuidade da cidade mediterrânica; e, em oposição à cidade segregada, reflexo da dispersão e especialização e produtora de maiores assimetrias sociais, deverá promover-se a cidade que integre os diversos grupos humanos (sociais, religiosos, étnicos, políticos).

Não cabendo, no âmbito de uma dissertação académica, formular propostas concretas que só em sede de Plano de Urbanização têm plena justificação, ficaram, apesar de tudo, alguns apontamentos que poderão servir de ponto de partida para posteriores investigações e, quiçá, para formulações concretas em sede de Plano, sem que, contudo, aquelas investigações tenham que, necessariamente, ser coincidentes ou corroborarem as hipóteses aqui apontadas.

De entre as hipóteses aqui afloradas, e que poderão servir como linhas de investigação transdisciplinar à Geografia, Sociologia, Economia e Arquitectura, sobressai a necessidade de comparação entre a realidade de Évora hoje, cidade classificada de média dimensão no "ranking" nacional, e cidades congéneres da Península, para se inferir da razoabilidade das análises que ensaiámos. Ainda em termos comparativos, interessando a História, a Geografia e a Arquitectura concomitantemente, outra linha de investigação poderá situar-se no universo das cidades de fundação romana na Península e das formas que assumiram nestas a evolução e recente morfologia urbanas.

Já não no campo das análises comparativas mas, antes, em termos absolutos, uma investigação à evolução dos custos, e sua projecção estimada para o próximo decénio, relacionados com o consumo energético em transportes, privados e públicos, na área urbana e peri-urbana de Évora, conjugando áreas como a Economia, a Engenharia Mecatrónica, a Geografia e a Arquitectura, poderia revelar a justeza das hipóteses aqui formuladas de contenção, densificação e aumento da "espessura" da cidade actual, eventualmente em detrimento das teses "expansionistas".

Usando o mesmo campo para análise, mas agora no âmbito da Sociologia e da Antropologia, uma investigação às formas de habitar e de usar o espaço público na cidade alentejana, eventualmente destruindo o mito da manutenção da imagem idílica do "monte" transposto para a cidade, seriam um complemento imprescindível à tese que aqui se defendeu da compacidade da cidade e da primazia do espaço público.

> *"É para fazer passar uma carga de nostalgia que foste tão longe! – exclamava…* [Kublai] *…há uma hora que brincava com isso como o gato com o rato, e finalmente punha Marco entre a espada e a parede, caindo-lhe em cima, assentando-lhe um joelho no peito, agarrando-o pela barba: - … confessa o que contrabadeias: estados de ânimo, estados de graça, elegias!"* (CALVINO, 2002: 101)

Notas da Conclusão

1 Obviamente que aplicamos aqui o termo cidade numa acepção metafórica, referindo-nos concretamente, ao cromeleque, à anta, ao menhir e à sua dispersão nos territórios.

2 Seria o caso da cidade ideal de Platão: ilimitada, sem muralha (CHOAY, 1985: 85)

3 *"… a cerca, ao ser construída, talvez pela urgência da sua edificação, deixou de fora algumas áreas habitadas…"* (CARVALHO, 2004: 29).

4 Aqui com o sentido e acepção que lhes dá Vítor Matias Ferreira (FERREIRA, 2005).

5 A propósito do tema "hibridação" como condição à criação em Arquitectura, Juan Herreros define-a numa acepção muito próxima do alargar os limites, consciência e desígnio do habitante fronteiriço: *"A hibridação, para nós* [Ábalos & Herreros, sociedade de arquitectos espanhóis]*, situa-se na destruição dos limites, o que não significa a destruição das condições originais para gerar uma coisa intermédia"* (HERREROS, 2005: 62).

6 Simbolismo que Quatremère de Quincy afirmava, certamente inspirado na leitura de Hegel, ao escrever "Au contraire, le propre de l'illusion, dans les beaux-arts, n'est pas de nous la faire voir cette realité, mais de nous faire imaginer que nous la voyons; n'est de nous montrer ce qui est, mais de nous porter à en supposer l'existance..." (QUINCY, 1980: 132), se bem que, para este autor o apelo à imaginação pretendida se estendesse às artes em geral e, como já vimos, essa particularidade esteja reservada à música e à arquitectura.

BIBLIOGRAFIA

AA. VV. (1995), ***Carta di Megaride 94***, Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio dell'Universdità degli Studi di Napoli "Federico II" e Istituto di Pianificazione e Gestione del Territorio del Consiglio Nazionale delle Ricerche.

AA. VV. (s/d), ***L'Idea di Città – Rassegna Critica di Teorie Urbanistiche***, Università Degli Studi di Roma "La Sapienza", Dipartimento di Planificazione Territoriale e Urbanística, Edizioni Kappa, Roma.

ALARCÃO, Jorge (1992), ***A Cidade Romana em Portugal – A formação de "Lugares Centrais" em Portugal, da Idade do Ferro à Romanização***, Ciclo de Conferências promovido pelo Serviço de Belas-Artes em 1987, FCG, Lisboa.

ALBERTI, Leon Battista (1991), ***De Re Aedificatoria*** (tradução para a língua castelhana a partir da impressão Firenze, Lorenzo Torrentino, 1550), Ed. Akal, Madrid.

ANSAY, Pierre et SCHOONBRODT, René (1989), ***Penser la Ville, Choix de Textes Philosophiques***, Archives d'Architecture Moderne, Bruxelles.

ASCHER, François (1995), ***Métapolis ou l'avenir des villes***, Éditions Odile Jacob, Paris.

ASCHER, François (2005, 1ª ed. 2000), ***La société hypermoderne ou Ces événements nous dépassent, feignons d'en être les organisateurs,*** Éditions de l'Aube, Paris.

ASCHER, François (2004), ***Los nuevos Principios del Urbanismo*** (título original *Les noveaux principes de l'urbanisme. La fin dês villes n'est pás à lórdre du jour*, Éditions de l'Aube, 2001), Alianza Editorial, S.A., Madrid.

AYMONINO, Carlo (1976), ***La vivienda racional. Ponencias de los congressos CIAM 1929-1930*** (título original *L'Abitazione razionale. Atti dei congressi C.I.A.M. 1929-1930*, Marsilio Editori, Padova), G.Gili, Barcelona.

BABO, António Pérez (2006), ***O papel das infraestruturas viárias na evolução das formas urbanas***, in *Cidade e Democracia – 30 Anos de transformação urbana em Portugal*, pp. 362 – 371, Argumentum Edições, Lisboa.

BACHELARD, Gaston (2000, 5ª edição), ***A Poética do Espaço*** (título original *La Poétique de l'Espace*, P.U.F., 1957), Livraria Martins Fontes, Ltda, S. Paulo.

BAEZA, Alberto Campo (1998, 2ª edição), ***La Idea Construida - La Arquitectura a la luz de las palabras***, Colégio Oficial de Arquitectos de Madrid, Madrid.

BARBOSA, José Maria Pinto (s/d), ***Riscos de um século – Memórias da Evolução Urbana de Évora***, ed. Câmara Municipal de Évora.

BARRIONUEVO FERRER, Antonio (2005, 2ª edição), ***Sevilla, Las Formas de Crescimiento y Construcción de la Ciudad***, Universidad de Sevilla, Secretariado de Publicaciones, Instituto Universitario de Ciencias de la Construcción, Sevilla.

BEIRANTE, Maria Ângela (1995), ***Évora na Idade Média***, Fundação Calouste Gulbenkian/Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica, Lisboa.

BENEVOLO, Leonardo (1979), ***Origines del Urbanismo Moderno*** (título original *Le Origini dell'Urbanistica Moderna*, Laterza & Figli Spa, 1963), H. Blume Ediciones, Madrid.

BENEVOLO, Leonardo (1995), ***A Cidade na História da Europa*** (título original *La Città Nella Storia D'Europa*, Laterza & Figli Spa, 1993), Editorial Presença, Lisboa.

BENTO, Célia M. Lourenço (2004), ***O Regresso do 'flâneur' nos anos oitenta: Paare, Passanten de Botho Strauss e Die Berliner Simulation de Bodo Morshäuser***, Dissertação de Mestrado apresentada à Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa (inédito).

BILOU, Francisco (2004), ***O Sistema Viário Antigo na Região de Évora***, edição da Comissão de Coordenação e desenvolvimento Regional do Alentejo, Évora.

BOAVIDA-PORTUGAL, Luís Manuel (2003), ***Os Centros Históricos numa estratégia de conservação integrada. Contributos para o estudo do processo urbano recente do Centro Histórico de Évora***, Dissertação apresentada à Universidade de Évora para a obtenção do grau de Doutor em Conservação do Património Arquitectónico (inédito).

BONET CORREA, Antonio (1995), ***Las Claves del Urbanismo***, Editorial Planeta, Barcelona.

BORGES ABEL, António (1993), ***Évora: Urbanismo e urbanidade***, *Diário do Sul*, de 9 de Dezembro de 1993.

BORGES ABEL, António (1994), ***Urbanidade e cidadania***, *Jornal do Plano Estratégico* [Évora], n.º 5 de 10 de Maio de 1994.

BORGES ABEL, António (1995), ***Vilas de fundação medieval no Alentejo***, Dissertação de Mestrado apresentada à Universidade de Évora (inédito).

BRANDÃO, Pedro (2006), ***A cidade entre desenhos***, Livros Horizonte, Lisboa.

CABRERO, Gabriel Ruiz (1993), ***Una Tesis Dibujada***, Ediciones Pronaos, Madrid.

CACCIATORE, Francesco (2006), ***Il muro come contenitore di luoghi***, Tese de Dottorato di Ricerca in Progettazione Architettonica ed Analise Urbana, XVIII Ciclo – Il progetto di architettura tra acqua, statificazione archeologica e paesaggio industriale, apresentado à Università degli Studi di Catania, Facoltà di Architettura (policopiado).

CANIGGIA, Gianfranco e MAFFEI, Gian Luigi (1995), ***Tipologia de la Edificacion*** (título original Lettura dell'edilizia di base, Marsilio Editori, 1979), Celeste Ediciones, Madrid.

CALVINO, Italo (1998, 3ª edição), ***Seis propostas para o próximo milénio*** (título original *Lezioni Americane - Sei proposte per il prossimo milenio*, Palomar, 1990, edição original Garzanti Editore, spa), Editorial Teorema, Lisboa.

CALVINO, Italo (2002), ***As cidades invisíveis*** (título original *Le città invisibili*, Palomar, 1990), Editorial Teorema, Lisboa.

CARO, Carlos Martinez e RIVAS, Juan Luis de las (1990), ***Arquitectura Urbana – Elementos de teoria y diseño***, Editorial Bellisco, Madrid.

CAPITEL, Antón (2005), ***La Arquitectura del Pátio***, Editorial Gustavo Gili, Barcelona.

CARVALHO, Afonso de (2004), ***Da Toponímia de Évora. Dos meados do século XII a finais do século XIV***, Edições Colibri, Lisboa.

CARVALHO, Jorge (1990), ***Évora. Administração Urbanística***, Ed. Câmara Municipal de Évora, Évora.

CASTRO, Roland (1994), ***Civilisation Urbaine ou Barbarie***, Librerie Plon, Paris.

CHEMETOV, Paul (1996), ***20 Mots pour la Ville***, Flammarion.

CHOAY, Françoise (1965), ***L'Urbanisme. Utopies et realités***, Ed. du Seuil, Paris.

CHOAY, Françoise (1985), ***A Regra e o Modelo - sobre a teoria da arquitectura e do urbanismo*** (título original *La Règle et le Modèle - Sur la théorie de l'architecture et d'urbanisme*, Ed. Seuil, 1980), Ed. Perspectiva, S. Paulo.

CHOAY, Françoise (1992), ***L'Allégorie du Patrimoine***, Ed. du Seuil, Paris.

COHEN, Jean-Louis (2005), ***Le Corbusier 1887-1965***, TASCHEN GmbH, Köln.

CORBUSIER, Le (1969), ***Maneira de pensar o urbanismo*** (título original *Manière de Penser l'Urbanisme*, Editions Gonthier, s/d), Publicações Europa-América, Lisboa.

CORBUSIER, Le (1992), ***Urbanismo*** (título original *L'Urbanisme*, 1925), Livraria Martins Fontes Editora, Lta, S. Paulo.

CORREA, A. Bonet (1978), ***Morfologia y ciudad. Urbanismo y arquitectura durante el Antiguo Régimen en España***, Editorial Gustavo Gili, Barcelona.

CRUZ PINTO, Jorge Filipe da (1998), ***La Caja, el espacio-límite – La idea de caja en momentos de la arquitectura portuguesa***, Tese de Doutoramento apresentada à Universidad Politécnica de Madrid, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Madrid (inédito).

ELIADE, Mircea (1996), ***Imagens e símbolos*** (título original *Images et symboles*, Ed, Gallimard, 1952), Liv. Martins Fontes Editora Lda, S.Paulo.

ELIADE, Mircea (2002), ***O Sagrado e o Profano - A Essência das Religiões***, (título original *Das Heilige und das Profane*, s/d), Edição Livros do Brasil, Lisboa.

ESPANCA, Túlio (1966), ***Inventário Artístico de Portugal – Concelho de Évora***, 7º volume, 1º e 2º Tomos, Academia Nacional de Belas-Artes, Lisboa.

ESTRELA, Edite, SOARES, Maria Almira e LEITÃO, Maria José (2006), ***Saber escrever uma tese e outros textos***, Publicações D. Quixote, Lisboa.

DOMINGUES, Álvaro (1999), ***Formas e Escalas da Urbanização Difusa***, in Inforgeo - *Espaços Urbanos n.º 14, pp. 43-64*, Associação Portuguesa de Geógrafos – Edições Colibri, Lisboa.

DOMINGUES, Álvaro (Coord.) (2006), ***Cidade e Democracia – 30 Anos de transformação urbana em Portugal***, Argumentum Edições, Lisboa.

DUARTE, Rui Barreiros (1999), ***Fragmentos de Utopias***, in *Revista de História, Estética e Fenomenologia da Arquitectura e do Urbanismo*, pp. 213-226, Ano 2, n.os 2/3, Março/Outubro de 1999, Grupo de Estudos de História da Arquitectura, Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa, Lisboa.

FERNANDES, José Manuel (1991), ***A Arquitectura***, Comissariado para a Europália 91, INCM, Lisboa.

FERREIRA, Vítor Matias (2004), ***Fascínio da Cidade. Memória e Projecto de Urbanidade***, Centro de Estudos Territoriais (ISCTE) e Ler Devagar, Lisboa.

FERREIRA, W. Rodrigues (2002), ***O Espaço Público nas Áreas Centrais: a Rua como referência – um estudo de caso em Uberlândia MG***, Tese de Doutoramento apresentada à Universidade de S.Paulo (inédito).

FOUREST, Alain (1995), ***Civilisation Urbaine ou Barbarie***, Éditions de l'Aube, La Tour d'Aigues.

FRAMPTON, Kenneth (2000), ***Le Corbusier*** (título original *Le Corbusier*, Éditions Hazan, Paris, 1997), Ediciones Akal, Madrid.

FRAMPTON, Kenneth (1996), ***Historia critica de la arquitectura moderna*** (título original *Modern Architecture: A Critical History*, Thames & Hudson, London, 1980), Editorial Gustavo Gili, Barcelona.

FRANÇA, José-Augusto (1978), ***A reconstrução de Lisboa e a arquitectura pombalina***, Instituto de Cultura Portuguesa, Secretaria de Estado da Investigação Científica, Ministério da Educação e Investigação Científica, Lisboa.

FRANÇA, José-Augusto (1980), ***Lisboa: Urbanismo e Arquitectura***, Instituto de Cultura Portuguesa, Secretaria de Estado da Investigação Científica, Ministério da Educação e Investigação Científica, Lisboa.

FRUTIGER, Adrian (2001), ***Sinais & Símbolos. Desenho, projeto e significado*** (título original *Der mensch und seine zeichen,* Syndor Press *GmbH,* 1997), Liv. Martins Fontes, Lta, S. Paulo.

GAJA y DIAZ, Fernando (2004), ***Evidencias e hipótesis: sobre la forma de la ciudad informacional***, in *Ciudad y Territorio – Estudios Territoriales*, XXXVI (141–142), pp. 507-515, Ministerio de Vivienda, Madrid.

GASPAR, Jorge (1969), ***A Morfologia de Padrão Geométrico na Idade Média***, in *Finisterra*, 4 (8), pp. 198-215, Lisboa.

GASPAR, Jorge (1972, 2ª ed. 1981), ***A Área de Influência de Évora. Sistema de Funções e Lugares Centrais****,* Centro de Estudos Geográficos, Lisboa.

GASPAR, Jorge (1987), ***Do Pelourinho ao Centro Comercial***, in *Povos e Culturas, nº 2 - "A Cidade onde se vive"*, Centro de Estudos dos Povos e Culturas de Expressão Portuguesa, Universidade Católica, Lisboa.

GASPAR, Jorge (1996), ***O Novo Ordenamento do Território: Geografia e Valores***, in *Dinamismos Sócio-Económicos e Reorganização Territorial: Processos de*

Urbanização e Reestruturação Produtiva, pp. 707-718, Instituto de Estudos Geográficos, Coimbra.

GIL, José (2004), ***Portugal,Hoje - O Medo de Existir***, Relógio d'Água Editores, Lisboa.

GOITIA, Fernando Chueca (1980), ***Breve Historia del Urbanismo***, Alianza Editorial, Madrid.

GONÇALVES, Fernando (1997), ***Evolução Histórica do Direito do Urbanismo em Portugal (1851 – 1988)***, Laboratório Nacional de Engenharia Civil, Lisboa.

GRANDCHAMP, Pierre Garrigou (1992), ***Demeures Médiévales***, ed. R.E.M.P.A.R.T. , Paris.

GRASSI, Giorgio (1998), ***Architettura lingua morta***, Electa, Milano.

GRAVAGNUOLO, Benedetto (1998), ***Historia del Urbanismo en Europa. 1750-1960*** (título original *La progettazione urbana in Europa, 1750-1960*, Gius, Laterza e Figli, 1991), Ediciones Arkal, Madrid.

GREGOTTI, Vittorio (2004), ***Território da Arquitectura*** (título original *Il território dell'Architettura*, Feltrinelli, 1972), Editora Perspectiva, SA, S. Paulo.

HALL, Edward T. (1986), ***A Dimensão Oculta*** (título original *The Hidden Dimension*, 1966), Relógio d'Água Editores, Lisboa.

HALL, Edward T. (1994), ***A Linguagem Silenciosa*** (título original *The Silent Language*, Dell Publishing Group, 1959), Relógio d'Água Editores, Lisboa.

HAWKING, Stephen (2000), ***Breve História do Tempo*** (título original *A Brief History of Time*, ed. do autor, 1988), Gradiva, Lisboa.

HEGEL, G. W. F. (1981, 1ª edição traduzida), ***La Arquitectura*** (tradução de Alberto Clavería), Editorial Kairós, Barcelona.

HERREROS, Juan (2005), entrevista a, Jornal Arquitectos n.º 220-221, de Julho-Dezembro de 2005, pp. 52-63, Ordem dos Arquitectos, Lisboa.

HOMO, Leon (1971), ***Rome Imperial et l'urbanisme dans l'antiquité***, Ed. Albin Michel, Paris.

JACOBS, Jane (2001), ***Morte e vida da grandes cidades*** (título original *The death and life of great american cities*, 1961), Liv. Martins Fontes, Lta, S. Paulo.

KAUFMANN, Emil (1980), ***Tres arquitectos revolucionarios: Boullée, Ledoux y Lequeu*** (título original *Three revolutionary Architects: Boullée, Ledoux and Lequeu*, The American Philosophical Society, 1952), Editorial Gustavo Gili, Barcelona.

KLEIN, Naomi (2002), ***No Logo*** (título original *No Logo*, 2000), Relógio d'Água Editores, Lisboa.

KOOLHAAS, Rem (2002), ***Conversa com estudantes*** (título original *Conversations with students*, 1996), Editorial Gustavo Gili, Barcelona.

KOOLHAAS, Rem (2004), ***Delirio de Nueva York*** (título original *Delirious New York*, 1978), Editorial Gustavo Gili, Barcelona.

LACAZE, Jean-Paul (1995), ***La Ville et l'Urbanisme***, Flammarion, Paris.

LAMAS, José M. Ressano Garcia (1993), ***Morfologia Urbana e Desenho da Cidade***, Fundação Calouste Gulbenkian/Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica, Lisboa.

LEÓN, Juan Miguel Hernandez, ***Habitar combinatório***, in *Arquitectura y Crítica*, n.º 57, Año 6.

LIMA, Miguel Pedroso (1996), ***O recinto amuralhado de Évora***, Estar Editora, Lisboa.

LINAZASORO, José Ignazio (1978), ***Permanencias y arquitectura urbana***, Editorial Gustavo Gili, Barcelona.

LYNCH, Kevin (1990), ***A imagem da cidade*** (título original *The image of the city*, M.I.T., 1960), Edições 70, Lisboa.

LYNCH, Kevin (1999), ***A boa forma da cidade*** (título original *Good city form*, M.I.T., 1981), Edições 70, Lisboa.

MANTAS, Vasco Gil (1987), ***As primitivas formas de povoamento em Portugal***, in *Povos e Culturas*, n.º 2, 13-55, Centro de Estudos dos Povos e Culturas de Expressão Portuguesa, Universidade Católica Portuguesa, Lisboa.

MARQUES, Teresa Sá (1999), ***Ainda em torno da fragmentação do espaço urbano***, in Inforgeo - *Espaços Urbanos n.º 14, pp. 21-42*, Associação Portuguesa de Geógrafos – Edições Colibri, Lisboa.

MATTOSO, José (1992), ***Introdução à História Urbana Portuguesa - A Cidade e o Poder***, Ciclo de Conferências promovido pelo Serviço de Belas-Artes em 1987, FCG, Lisboa.

MERLIN, Pierre (1996, 3ème édition corrigée), ***L'Urbanisme***, Presses Universitaires de France, Paris.

MITCHELL, William J. (2001), ***E-topia: "Vida urbana, Jim; pero no la que nosostros conocemos"*** (título original *E-topia: "Urban life, Jim - but not as we know it"*, MIT, 1999), Editorial Gustavo Gili, Barcelona.

MOLTENI, Enrico (1997), ***Álvaro Siza – Barrio de la Malagueira, Évora***, Edicions UPC, S. L., Barcelona.

MORE, Thomas (1997), ***Utopia*** (título original *Utopia*), Publicações Europa-América, Lisboa.

MORRIS, A. E. J. (1992, 4ª edição), ***Historia de la forma urbana. Desde sus orígenes hasta la Revolución Industrial*** (título original *History of Urban Form. Before the Industrial Revolution*, Longman Group UK, 1974), Editorial Gustavo Gili, Barcelona.

MÜLLER, Werner y VOGEL, Gunther (1ª ed. 1984, 1992), ***Atlas de Arquitectura – 1. Generalidades. Da Mesopotâmia a Bizancio*** (título original *Dtv - Atlas zur Baukunst – Band 1 – Allgemeiner Teil. Baugeschichte von Mesopotamien bis Bysanz*, München, 1974), Alianza Editorial, Madrid.

MÜLLER, Werner y VOGEL, Gunther (1985), ***Atlas de Arquitectura – 2. Del románico a la actualidade*** (título original *Dtv - Atlas zur Baukunst – Band 2 – Baugeschichte von der Romanik bis zur Gegenwart*, München, 1981), Alianza Editorial, Madrid.

MUMFORD, Lewis (1991), ***A cidade na história; suas origens, transformações e perspectivas*** (título original *The city in history - its origins, its transformations and its prospects* -, 1961), Liv. Martins Fontes, Lta, S. Paulo.

MUÑOZ, Jacobo e MARTÍN, Francisco José (2005), ***La filosofia del límite. Debate con Eugenio Trías***, Editorial Biblioteca Nueva, Madrid.

MUNTAÑOLA, Josep (1981), ***Poética y Arquitectura. Una lectura de la arquitectura posmoderna***, Editorial Anagrama, Barcelona.

NETO, Jaime M. Rodrigues (1999), ***Estratégias de desenvolvimento para cidades pequenas na orla de uma área metropolitana***, Dissertação de Mestrado apresentada à Universidade Técnica de Lisboa (inédito).

OLIVEIRA, Ernesto Veiga e GALHANO, Fernando (1994), ***Arquitectura tradicional Portuguesa***, Publicações D. Quixote, Lisboa.

PAQUOT, Thierry (1999), ***Le devenir urbain du monde***, in *Urbanisme*, n.º 309, pp. 126-130, Paris.

PAWLOWSKI, C. Krzysztof (1993), ***Tony Garnier, pionnier de l'urbanisme du XX ème siècle***, Les Créations du Pélican, Lyon.

PENELAS, José Luis Estaban (2006), ***Superlugares. Espacios inter/media***, in *Arquitectura y Crítica*, n.º 78, Año 8, pp. 26-33.

PEÑIN, Alberto (2006), ***Urbanismo y Crisis. Hacia un nuevo planeamiento general***. Ediciones Generales de la Construcción – ETSAV, Valencia.

PFEIFFER, Bruce Brooks (2004), ***Frank Lloyd Wright 1867-1959***, TASCHEN GmbH, Köln.

PIEL, J. L. (s/d), ***Aspectos da Toponímia Pré-Árabe ao sul do Tejo***, in *A Cidade de Évora*, n.º 59, pp. 43-49, (anos XXXIII-XXXIV), Évora.

PIRENNE, Henry (1989), ***As Cidades da Idade Média*** (título original *Les Villes du Moyen Âge*, s/d, PUF), Publicações Europa-América, Mem Martins.

POËTE, Marcel (2000), ***Introduction à l'Urbanisme***, Sens & Tonka Éditeurs, Paris.

PORTAS, Nuno (2007, 1ª edição 1969), ***A Cidade como Arquitectura – Apontamentos de Método e Crítica***, Livros Horizonte, Lisboa.

PORTAS, Nuno, DOMINGUES, Álvaro e CABRAL, João (2003), ***Políticas Urbanas. Tendências, estratégias e oportunidades***, CEFA/FCG, Lisboa.

PORTAS, Nuno (2005a), ***Arquitectura(s) – História e Crítica, Ensino e Profissão***, Escritos Nuno Portas III, FAUP-Publicações, Porto.

PORTAS, Nuno (2005b), ***Arquitectura(s) – Teoria e Desenho, Investigação e Projecto***, Escritos Nuno Portas II, FAUP-Publicações, Porto.

PORTAS, Nuno (2006), ***Vistas de Cima, Vistas do Chão***, in *Cidade e Democracia – 30 Anos de transformação urbana em Portugal*, pp. 362 – 371, Argumentum Edições, Lisboa.

QUINCY, Quatremère de (1980), ***De l'Imitation*** (edição original de 1823), edição de Archives d'Architecture Moderne, Bruxelles.

RIBEIRO, Orlando (1986), ***Évora. Sítio, Origem, Evolução e Funções de uma Cidade***, in *Estudos em Homenagem a Mariano Feio, pp. 371-390* (coord. Raquel Soeiro de Brito), Finisterra XXXVII, 73, 2002Livraria Sá da Costa Editora, Lisboa.

RIBEIRO, Orlando (1991, 6ª edição), ***Portugal – O Mediterrâneo e o Atlântico***, Livraria Sá da Costa Editora, Lisboa.

ROGERS, Richard e GUMUCHDJIAN, Philip (2000), ***Ciudades para un pequeño planeta*** (título original *Cities for a small planet*, London, 1997), Editorial Gustavo Gili, Barcelona.

ROSENAU, Helen (1988), ***A Cidade Ideal - Evolução Arquitectónica na Europa*** (título original *The Ideal City - Its Architectural Evolution in Europe*, Methuen & Co., Ltd, 3ª Ed., 1983), Editorial Presença, Lisboa.

ROSSI, Aldo (1977 a), ***A Arquitectura da Cidade*** (título original *L'Architettura della Città*, Marsilio Editori, Padova, 1966), Edições Cosmos, Lisboa.

ROSSI, Aldo (1977 b), ***Para una Arquitectura de Tendencia: 1956-1972*** (título original *Scritti scelti sull'architettura e la città: 1956-1972*, CLUP, Milano, 1975), Editorial Gustavo Gili, Barcelona.

RYKWERT, Joseph (2004), ***A sedução do lugar. A história e o futuro da cidade*** (título original *The seduction of place*, 2000), Liv. Martins Fontes, Lta, S. Paulo.

SALGUEIRO, Teresa Barata (1987), ***Os transportes no desenvolvimento das cidades portuguesas***, in *Povos e Culturas, nº 2 - "A Cidade onde se vive"*, Centro de Estudos dos Povos e Culturas de Expressão Portuguesa, Universidade Católica, Lisboa.

SALGUEIRO, Teresa Barata (1992), ***A cidade em Portugal. Uma geografia Urbana***, Edições Afrontamento, Lisboa.

SALGUEIRO, Teresa Barata (1999), ***Ainda em torno da fragmentação do espaço urbano***, in Inforgeo - *Espaços Urbanos n.º 14, pp. 65-76*, Associação Portuguesa de Geógrafos – Edições Colibri, Lisboa.

SANTOS, M. Farinha dos (1972), ***Pré-História de Portugal***, Editorial Verbo, Lisboa.

SARTORI, Giovanni (2005), ***Homo videns. La sociedad teledirigida*** (título original *Homo videns. Televisione e post-pensiero*, Gius. Laterza & Figli Spa, Roma – Bari, 1997), Santillana Ediciones Generales, Madrid.

SCALVINI, Maria Luísa (1972), ***Para una Teoría de la Arquitectura***, Publicacones del Colegio Oficial de Arquitectos de Cataluña y Baleares, Barcelona.

SILVA, Raquel Henriques (1989), ***Lisboa de Frederico Ressano Garcia, 1874-1909***, CML-FCG, Lisboa.

SIMPLÍCIO, Maria Domingas (1997), ***Evolução e Morfologia do Espaço Urbano de Évora***, Dissertação apresentada à Universidade de Évora para a obtenção do grau de Doutor em Geografia, na especialidade Geografia Humana (inédito).

SITTE, Camillo (1990), ***L'Art de bâtir les villes – L'Urbanisme selon ses fondements artistiques*** (título original *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen*, 1889), Livres et communication, Paris.

SOLA-MORALES, Ignazi (2002), ***Territorios***, Editorial Gustavo Gili, Barcelona.

SOLA-MORALES, Ignazi (2003), ***Diferencias. Topografia de la Arquitectura Contemporánea***, Editorial Gustavo Gili, Barcelona.

SOLA-MORALES, Manuel (1997), ***Las formas de crecimiento urbano***, Edicions UPC, Barcelona.

TAFURI, Manfredo, CACCIARI, Massimo e DAL CO, Francesco (1972), ***De la vanguardia a la metropoli. Crítica radical a la arquitectura***, Editorial Gustavo Gili, Barcelona.

TAFURI, Manfredo (1985), ***Projecto e Utopia*** (título original *Progetto e Utopia*, Giuseppe Laterza & Figli Spa., Roma-Bari, s/d), Editorial Presença, Lisboa.

TELLES, Gonçalo Ribeiro (1995), ***Um novo conceito de cidade: a paisagem global,*** Câmara Municipal de Matosinhos, Contemporânea Editora, Matosinhos.

TORGAL, Adosinda e BOTELHO, Clotilde C., organização e nota prévia de (2000), ***Lisboa com os seus poetas – colectânea***, (***Esta é a cidade***, António Gedeão [Rómulo de Carvalho], s/d), Publicações D. Quixote, Lisboa.

TOUSSAINT, Michel (2005), ***Híbrido: contrastes na sua importância***, Jornal Arquitectos n.º 220-221, de Julho-Dezembro de 2005, pp. 44-47, Ordem dos Arquitectos, Lisboa.

TRÍAS, Eugenio (1976), ***El artista y la ciudad***, Editorial Anagrama, Barcelona.

TRÍAS, Eugenio (1991), ***Lógica del Límite***, Ediciones Destino, Barcelona.

TRÍAS, Eugenio (2000, 1ª ed. 1985), ***Los límites del mundo***, Ediciones Destino, Barcelona.

VÁSQUEZ, Carlos García (2004), ***Ciudad Hojaldre, Visiones urbanas del siglo XXI***, Editorial Gustavo Gili, Barcelona.

VEGARA, Alfonso e RIVAS, Juan Luis de las (2004), ***Territorios Inteligentes***, Ed. Fundación Metrópoli, Madrid.

VENUTI, Giuseppe Campos (1981), ***Urbanismo y austeridad*** (título original *Urbanistica e austerità*, Feltrinelli Editore, 1978), Siglo Vintiuno Editores, Madrid.

VENTURI, Robert, IZENOUR, Steven e BROWN, Denise Scott (1982), ***Aprendiendo de Las Vegas – El simbolismo olvidado da la forma arquitectónica*** (título original *Learning from Las Vegas – The Forgotten Symbolism of Architectural Form*, Massachusetts Institute of Technology Press, 1977), Editorial Gustavo Gili, Barcelona.

WÖLFFLIN, Heinrich (1996), ***Prolégomènes à une psychologie de l'architecture*** (título original *Prolegomena zu einer Psychologie der Architektur*, 1886), Éditions Carré.

ZUMTHOR, Peter (2004), ***Pensar la Arquitectura***, Editorial Gustavo Gili, Barcelona.

Sítios da World Wide Web consultados:

BOTTA, Mario, ***Intervista a***, in *Corriere della sera, 28.12.2003 (http://www.casadellarchitettura.it/archivio.aspx?id=4939)*

CEU (Conselho Europeu de Urbanistas), 2003, ***Nueva Carta de Atenas 2003***, (http://www.aetu.es/aetu/files/finalCartaAtenas.pdf)

DÁVILA, Geraldo Navas, 2001, ***Nuevo Urbanismo y Desarollo Regional Sostenible: La Manera de Crecer Inteligentemente***, (http://graduados.uprrp.edu//planification/trabajosfacultad/pdf/geraldonavas/nuevo_urbanismo.pdf)

"DECLARACIÓN DE BARCELONA", 2003, Barcelona, http://www.aetu.es/infUrbanistica/files/declaración/pdf

DALL'OCCA, Piero, ***Ripensare il rapporto tra centro e periferia – Il dibattito intorno alle «gocce»***, in *La Repubblica, 17.07.2003 (http://www.casadellarchitettura.it/archivio.aspx?id=4416)*

DESIDERI, Paolo, ***E alla fine vinse la città di villette?*** (Discusioni: Nelle periferie si misurano i limiti dell'Architettura moderna), in *La Repubblica, 18.09.2003 (http://www.casadellarchitettura.it/archivio.aspx?id=4416)*

DURÁN, Maria Ángeles, 1998, ***A la busqueda del sujeto del conocimiento en la arquitectura***, http://www.lamujerconstruye.org/actividades/es/otrosarticulos/busquedadelsujetoenelconocimiento.htm

DURÁN, Maria Ángeles, 2003, ***Ciudades proyectadas***, http://www.lamujerconstruye.org/actividades/es/otrosarticulos/emoriaeidentidadurbana.htm

GIECILLO, Lucio, 2003, ***La città territorio: interazioni tra città, territorio, paesagio***, http://www.tipus.uniroma3.it/Master/lezioni/Master03/Lucio2.htm

LAMA, José Pérez de, 2003, ***Flujos antagonistas/geografias de la multitud***, http://www.hackitectura.net/osfavelados/txts/geografias.html

LEVI, Ana Bofill, 1998, ***De la ciudad actual a la ciudad habitable***, http://www.lamujerconstruye.org/actividades/es/otrosarticulos/ciudadhabitable.htm

MONIZ, Manuel Carvalho, 1999, ***Os subúrbios de Évora nos princípios do século XIX***, Revista de Guimarães, n.º 105, 1995, pp. 219-250 (www.csarmento. uminho.pt/ docs/ndat/rg/RG105_12.pdf)

NEL.LO, Oriol, ***Reflexiones sobre el futuro de la ciudad***, Centro de Cultura Contemporánea de Barcelona 1999, publicado en A. Garcia Espuche y S. Rueda (eds.), *La ciutat sostenible*, "Urbanitats n.º 9. CCCB 1999 (http://urban.cccb.org/urbanLibrary/pdfDocs/A020-B.pdf)

PÉREZ-BORBUJO, Fernando, ***La filosofia del límite a juicio***, http://www.cibernous.com/autores/trias/textos/etica.html

PEZZI, Carlos Hernandez, ***De la aldea global a la ciudad compartida***, http://www.lamujerconstruye.org/actividades/es/otrosarticulos/aldeaglobalciudadcompartida.htm

PIANO, Renzo, ***Intervista a*** ("Demolire? No, ridiamo la vita alle periferie"), in *Corriere della sera, 06.09.2003* (http://www.casadellarchitettura.it/archivio.aspx?id=4353)

RUEDA, Salvador, ***La ciudad compacta y diversa frente a la urbanización difusa***, Centro de Cultura Contemporánea de Barcelona 1999, publicado en A. Garcia Espuche y S. Rueda (eds.), *La ciutat sostenible*, "Urbanitats n.º 9, CCCB, 1999. http://habitat.aq.upm.es/cs/p2/a010.html

TRÍAS, Eugenio, ***Ética y condición humana (Selección)*** http://www.cibernous.com/autores/trias/textos/etica.html

União Europeia, 1999, ***Marco de actuación para el desarollo urbano sostenible en la Unión Europea***, http://www.aetu.es/infUrbanistica/files/caud_es.pdf

http://www.apha.pt/boletim/boletim1/pdf/CartadeAtenas1933.pdf

http://baugeschichte.a.tu-berlin.de/bg/lehre/veranstaltung_dokumentation

http://www.cm-evora.pt/arqueologia/recintos.htm

http://www.cm-evora.pt/camara.asp

http://www.cm-evora.pt/arquivofotografico/ExposicaoSJoao/memorias_feira.htm

http://www.cm-evora.pt/Documentos/Urbana/default.htm

http://www.cm-evora.pt/itinerarios.htm

http://www.citi.pt/cultura/politica/25_de_abril/prec.html

http://www.futurosustentavel.org/fotos/gca/aalborg.doc

http://www.ippar.pt/pls/dippar/pat_pesq_detalhe?code_pass=69690

http://www.ippar.pt/pls/dippar/pat_pesq_detalhe?code_pass=69780

http://www.kosmograph.com/urbanism/urbana/urbana_mod_3.htm

http://www.ordemeconomistas.pt/files/AlmocosdaOrdem/AOE3042994.pdf

http://www.paulinia.sp.gov.br/turismo.php?index=portais&page=1

http://psoutinho.planetaclix.pt/out/mapahispaniasul.jpg

http://www.ptwifi.pt/localizacoes/default.aspx

http://www.territorioportugal.pt/Storage/pdfs/PNPOT_PAccaoFinal.pdf

http://www.territorioportugal.pt/Storage/pdfs/PNPOT_RelatorioFinal.pdf

http://veja.abril.com.br/idade/exclusivo/150502/entrevista.html

http://viasromanas.planetaclix.pt/index.html#lisboaevora

Documentos e legislação:

ASSEMBLEIA MUNICIPAL DE ÉVORA - Acta de 17 de Novembro de 1979

CÂMARA MUNICIPAL DE ÉVORA –Acta de 30 de Dezembro de 1998.

CÂMARA MUNICIPAL DE ÉVORA (1993), ***Regulamento do Plano Geral de Urbanização de Évora*** (revisão), Diário da República n.º 168, I Série – B, Lisboa.

CÂMARA MUNICIPAL DE ÉVORA (2000), ***Regulamento do Plano de Urbanização de Évora***, Diário da República n.º 74, I Série – B, Lisboa.

CONSELHO SUPERIOR de OBRAS PÚBLICAS (1947), ***Parecer sobre o Ante-Plano de Urbanização da Cidade de Évora da autoria do arquitecto Étienne De Gröer***, Conselho Superior de Obras Públicas, Lisboa.

EXPRESSO, Semanário, ***O Transporte ferroviário de Alta Velocidade – 7º Congresso da ADFER,*** Dossier Especial integrado na edição n.º 1779, de 01 de Dezembro de 2006.

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS (1947), ***Parecer do Conselho Superior das Obras Públicas sobre o Ante-Plano Geral de Urbanização de Évora***, Lisboa.

PARTIDO SOCIALISTA - Declaração de voto na Assembleia Municipal de 17 de Novembro de 1979.

PROGRAMA NACIONAL DA POLÍTICA DE ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO (2006a), ***Programa de Acção***, Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional.

PROGRAMA NACIONAL DA POLÍTICA DE ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO (2006b), ***Relatório***, Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional.

SILVA, Atelier Conceição (1969a), ***Memória Descritiva do Ante-Plano de Urbanização de Évora,*** Câmara Municipal de Évora.

SILVA, Atelier Conceição (1969b), ***Regulamento do Ante-Plano de Urbanização de Évora,*** Câmara Municipal de Évora.

ANEXO I

(artigo publicado no jornal local "Diário do Sul", edição de 9 de Dezembro de 1993)

ÉVORA: URBANISMO E URBANIDADE

Um recente artigo do meu colega Paulo Barral ("Rossio de S.Bráz ou Rossio dos Congressos?", Diário do Sul de 24 de Nov. 1993) suscitou-me estas linhas.

Como ele, não quero intrometer-me na campanha eleitoral em curso. Não resisto contudo, lido o seu artigo e tendo ouvido, aqui e ali, debates radiofónicos entre os candidatos à governação do município, a manifestar a minha visão sobre a cidade, não sendo também meu objectivo discorrer apenas sobre a localização de um futuro Palácio dos Congressos, o seu carácter formal ou o seu autor (ainda que a este propósito muito houvesse a dizer); pretendo, isso sim, alinhavar apenas algumas ideias sobre Évora e sobre o modo como tem sido planeado o seu uso.

Mercê de uma visão estereotipada da cidade medieval, tem sido divulgada a imagem de Évora como uma cidade iniciada e acabada na muralha fernandina; contudo esta mais não fez que envolver uma crescente urbanização para fora da primitiva muralha, i.e., a cerca fernandina veio "urbanizar" (mudar o estatuto dos habitantes, torná-los urbanos) os bairros da Horta de S.Francisco - ruas Romão Ramalho e Bernardo Matos -, a Judiaria - entre as ruas do Raimundo e Serpa Pinto -, a Mouraria, etc.... O Rossio da época (a actual Praça do Giraldo), onde era feito o comércio "fora de portas", entre os citadinos e os rurais, é "urbanizado", passa a praça central da nova cidade.

Apesar destas profundas transformações, que decorrem do séc. XIV ao séc. XVI (substituição do Arco do Triunfo romano pela actual fonte henriquina, na Pç. do Giraldo), a cidade manteve a sua unidade e escala humana, quer porque contida na muralha quatrocentista, quer porque a centralidade do Rossio (pç. do Giraldo) foi sendo complementada com outras "centralidades" (representadas na altura pelo comércio): rua de Aviz, rua João de Deus e da porta da Lagoa, ruas dos Mercadores e da Moeda, lg. de S.Vicente, etc..... Concomitantemente cada bairro ia criando o seu "centro", local de encontro,[1] mantendo deste modo dois tipos de acessibilidade: a local e a central (à escala da cidade).

Nem mesmo as obras de "completamento" das muralhas, decorrentes da Guerra da Restauração, alteraram a fisionomia eminentemente urbana da cidade.

Foi necessária a chegada do caminho-de-ferro para que a cidade rompesse o "casulo" onde se enclausurara e iniciasse o crescimento para sul, em direcção àquele.

É no séc.XX que se assiste à "grande" expansão da cidade para fora da segunda cerca (a muralha fernandina), mercê quer de planos de "expansão", de "urbanização", "sectoriais", quer mercê da proliferação de bairros clandestinos: Sra. da Glória, Sta. Maria, Frei Aleixo, Sra. da Saúde, etc.

E é esta cidade, constituída por uma imensa manta de retalhos, que urge "cozer", já não pela envolvência de uma terceira muralha (que a ser feita bem podia chamar-se também fermandina, por homenagem ao Dr. Abílio Fernandes), mas pela urgência de recuperar o sentido de cidade como um todo coerente, onde é apetecível viver, onde seja patente a dicotomia cidade/campo. No entanto, e até agora, para aquela obra de "costura", o que se tem feito, "alinhavando" umas circulares, outras menos circulares, e mais umas radiais, é apenas "engenharia de trânsito" e não urbanismo.

Fruto de uma visão estreita e maniqueísta da cidade, preserva-se o chamado "Centro Histórico" (com uma gestão independente do resto do território urbano e municipal) e permite-se quase tudo fora dele, i.e., alimenta-se a imagética popular de viver "dentro" ou "fora" da cidade (as muralhas), de "ir à cidade", etc... Deste modo, e com expressão física e geográfica, criam-se duas classes de cidadãos (e de especuladores): os periféricos e os integrados, os marginais e os centrais, que nem mesmo o Sistema Integrado de Transportes de Évora (SITE) irá dissolver.

Resolvido que seja o problema da acessibilidade (três anos para acabar a concessão da RN, e mais quantos para a constituição da frota municipal?), com acessos e transportes de todos para todos os pontos da cidade, persiste o problema da integração de todos os habitantes.

Na actual sociedade urbana (e não vale a pena apegarmo-nos à ideia romântica do regresso aos campos) está a criar-se um novo habitante: o "urbanita", aquele que exige ter acesso a tudo que a

cidade tem para oferecer, mas que pretende manter a qualidade de vida que a actual cidade lhe nega com o "stress", as intermináveis bichas de transportes colectivos e individuais, etc...

Perante o quadro traçado e beneficiando do atraso que Évora tem em relação a outras cidades (p.e. Lisboa, Porto, Braga, Aveiro ou Setúbal), penso que terão os edis que reequacionar o planeamento da cidade enquanto é tempo, i.e., finalizar o tão esperado SITE (criar a acessibilidade), invertendo contudo a tendência para a centralidade que o chamado Centro Histórico constitui, optando por fomentar o terciário[2] nos actuais bairros-dormitórios, iludindo a tendência para a concentração de terciário junto às muralhas (CCRA, Palácio dos Congressos? etc.), em súmula incentivar a criação de novos "centros" da cidade que, um pouco à semelhança do passado, constituam centros de emprego descentralizados mas que ao participarem no todo, confiram unidade e diversidade ao conjunto do tecido urbano,[3] ou, dito de outro modo, erradicar de vez o planeamento "zonado", com a sua monofuncionalidade, pois a cidade é um corpo dinâmico que não se compadece com esquemas teóricos (ou será mais preciso falar-se de "manchas sobre papel" com estradas/"esparguete" a ligá-las?), que têm mais a ver com princípios higienicistas que com urbanismo.

Com este meu "escrito" espero suscitar a discussão sobre a cidade entre aqueles que a usam e dela são prisioneiros, os já referidos "urbanitas".

Évora, 06 de Dezembro de 1993

antónio borges abel, arquitecto

1 Persistem ainda as festas da zona/bairro de Sta Maria, com um local próprio.

2 Entenda-se por terciário não só o comércio local (que surge sempre, planeado ou não), mas um conjunto de actividades que constituam potenciais empregos para os moradores dos bairros.

3 A este propósito, e em minha opinião, a recente concentração de pequenas oficinas, que antes se disseminavam pela cidade, no chamado Parque Industrial, para além de minar a vivência dos espaços urbanos donde saíram, irá, num futuro muito próximo, criar problemas de congestionamento nos acessos ao PIE contrariando, mais uma vez, a acessibilidade do "urbanita" a todo o território urbano.

ANEXO II

(artigo publicado no "Jornal do Plano Estratégico de Évora", edição do mês de Maio de 1994)

URBANIDADE E CIDADANIA

Pensar a Évora do futuro pressupõe que, previamente, se pense qual o contexto em que a cidade vai existir e, porventura, desenvolver-se. E neste sentido convém munirmo-nos de um comedido pragmatismo, que uma série de factores em desenvolvimento, externos à cidade, aconselham.

A cidade no contexto regional

O Gabinete da Cidade aponta uma série de factores, de âmbito inter-regional. Que poderão vir a afectar Évora nos próximos anos, nomeadamente a nova ponte sobre o Tejo, a auto-estrada Lisboa-Madrid, a transferência do aeroporto de Lisboa (eventualmente para Rio Frio). Contudo, há que reflectir no como poderão aqueles factores influir, corroborando ou subvertendo, os nossos desejos, esperanças e anseios na futura cidade de Évora:

a. O desenvolvimento urbanístico de Badajoz para oeste tem como objectivo a criação de um importante pólo de atracção regional de que a Extremadura/Alentejo carece;

b. O mesmo se pode dizer da nova ponte sobre o Tejo e a projectada ligação ferroviária na actual ponte; estas duas infraestruturas potenciarão o alargamento da actual Área Metropolitana de Lisboa, para sul, até possivelmente se diluir a distância inter-urbana Lisboa-Setúbal.

Perante este quadro de atracção bipolar qual o papel reservado a Évora?

A questão da dimensão da cidade

Uma cidade projecta-se conhecendo o papel que ela irá desempenhar social, económica e politicamente. Face às incertezas que o futuro nos reserva – por ausência de uma política nacional reflectida no ordenamento do território – torna-se difícil, ou mesmo impossível, delinear cidade para um horizonte temporal, por mais pequeno que seja. Daí ser de uma grande temeridade estabelecer uma dimensão de 50, 70, 90 ou 120.000 habitantes para cidades como Évora, dependentes, não tanto da sua vontade de atrair investimentos, isto é, emprego-cidadãos, mas muito mais da capacidade que cidades adjacentes, como Badajoz-Elvas (futura Badaelvas?) e Lisboa-Setúbal (futura Listubal?), terão para atraírem aqueles investimentos/empregos/cidadãos.

Dimensão versus qualidade de vida

Contrariamente às teses "ambientalistas",[1] sustento que uma grande cidade não é necessariamente sinónimo de falta de qualidade de vida, de falta de dimensão humana, etc. Pelo contrário, tem sido sempre nas grandes cidades que são gerados os movimentos sociais que têm transformado as sociedades.

O fenómeno a que temos assistido de há uns anos para cá, isto é, a degradação do ambiente urbano e a perda de qualidade da vida nas grandes cidades, está muito mais relacionado com a criação e crescimento de subúrbios/dormitórios do que com as cidades em si. Aquelas cidades-satélite, se assim se podem chamar, ao gerarem uma população suburbana, criam condições para o aparecimento de grupos que vão exercer actos de vandalismo e violência, geralmente na cidade-mãe/madrasta, reagindo desta forma à segregação de que são vítimas.

Penso, assim, que a questão não deve pôr-se em termos de dimensão versus qualidade de vida, mas sim em termos de urbanos ou suburbanos.

Integrados e suburbanos

Será Évora, hoje, uma cidade de integrados ou tem vindo a ser conduzida como uma cidade de eborenses e suburbanos? E que Évora queremos no futuro?

Mercê de várias vicissitudes do seu desenvolvimento recente (a que não foi estranho o PGU), Évora é hoje uma cidade claramente dividida onde os bairros periféricos, planeados ou não, pela "distância" a que se encontram da cidade muralhada ou das suas zonas adjacentes, constituem uma segunda cidade.

Contudo, aquela é uma distância psicológica. Na realidade é a ausência de *continuum* urbano entre os bairros periféricos e o "coração" da cidade, laconicamente chamada "cintura verde" ou "área de protecção", que em vez de contribuir para uma imagem coerente da cidade, em vez de integrar os cidadãos no todo da cidade, mais não tem feito do que transformá-los em suburbanos.[2] Reforçando este papel de subúrbio que os bairros periféricos têm desempenhado, o PGU (ainda em vigo) não contrariou a tendência para a implantação do emprego e do comércio no centro, ou nas suas imediações, salvo a tentativa recente de criação de emprego zonificado, isto é, no Parque Industrial. Reforçou-se, portanto, o movimento pendular dos bairros periféricos para o centro e deste, ao fim do dia, para aqueles (tal e qual Lisboa e os seus concelhos suburbanos).

A cidade do futuro

Independentemente de virem a existir condições para se projectar (na verdadeira acepção do termo) a Évora do futuro, dependente como vimos de estratégias globais nacionais, penso ser possível, de um modo pragmático, "desenhar" correcções à cidade actual de modo a poderem ser integrados todos os cidadãos e qualquer um, num futuro não muito longínquo, não repetir a frase "vou à cidade".

Expansão do actual limite urbano

Quer os terrenos intersticiais existentes em quase todos os bairros periféricos, quer os espaços actualmente "cintura verde" ou "área de protecção", constituem uma bolsa de terrenos com aptidão urbana que desaconselha qualquer tentativa de alteração do actual limite urbano. Aliás, uma expansão deste tipo iria, apenas, criar mais suburbanos.

A continuidade urbana factor de integração social e de caracterização morfológica da cidade

Assim, penso que a aposta está na "urbanização" dos terrenos que hoje separam a cidade dos bairros periféricos, pensando-se esta "urbanização" como um *continuum* urbano, onde as densidades de construção/habitantes transformem essas zonas em locais vivos e vividos, onde se sinta que a cidade continua, e, gradualmente, "urbanizarem-se" os espaços intersticiais dos bairros periféricos, não perpetuando as tipologias existentes, mas aumentando as densidades de construção, impondo a existência de superfícies destinadas ao comércio, a serviços (escritórios) e à habitação.

Decorrente do exposto inicialmente, este último postulado será mais um factor de integração dos actuais suburbanos, isto é, a criação de emprego fora da tradicional zona central da cidade permitirá quer o emprego aos habitantes do bairro, quer aos que a ele são estranhos, servindo este último factor para que os "naturais" sintam a sua "centralidade" no todo do tecido urbano.

O S.I.T.E.E. e o "urbanita"

É com esta centralidade global que Évora será uma cidade solidária, porque não segregacionista.

Uma cidade coerente, de tecido urbano contínuo, independentemente da sua dimensão populacional, é uma cidade de escala humana,[3] ou seja, uma cidade que oferece versatilidade de emprego e de local de trabalho aos seus habitantes, uma cidade cujos equipamentos, de qualquer natureza, estão dimensionados para os seus habitantes.

Esta cidade vai gerar um cidadão de novo tipo: o cidadão que vai pretender usufruir de toda a cidade, a qualquer hora, que trabalhará nas Fontanas e habitará no Granito (ou qualquer outro par de zonas que se preferir estabelecer), que terá alguns amigos na Sra. da Saúde, mas que preferirá beber café em Almeirim. A este habitantes, o urbano integral, o "urbanita", toda a cidade terá que estar aberta.

Mas para que a cidade se dê toda aos seus habitantes, terá que ser totalmente acessível, e se actualmente a acessibilidade é limitada/garantida a dois níveis: o pedestre e o transporte individual, no futuro terá que o ser pelo transporte público, regular, com uma frequência grande, não dirigido exclusivamente da periferia para o centro, mas de qualquer ponto para qualquer ponto.

Monotonia tipológica, arrendamento e mobilidade urbana

Uma cidade define-se pelo número de habitantes, pelo "sky-line" pretendido, pelas densidades de ocupação e pelas vias de comunicação que ligarão as suas diversas parte. Até agora, na cidade de Évora, ao contrário de serem apenas estabelecidos a superfície total de pavimentos edificáveis em cada terreno e as cérceas máximas, tem a CME imposto uma monotonia tipológica, isto é, 2 Pisos/ 2 Fogos, que tem conduzido a cidade para o desastre sócio-etário. Isto porque, na realidade, é imposto o T3, desajustado das necessidades da população jovem, solitária ou idosa. Esta monotonia tipológica, aliada à conjuntura económica que o país há muito atravessa, "afunilou" o mercado de venda e arrendamento de fogos, tornando inviável a habitação para os agregados familiares de menores recursos financeiros, reduzindo a mobilidade urbana, em suma, espartilhando as relações humanas dentro do espaço urbano.

Urge pensar o futuro de Évora de uma forma solidária, também a este nível.

Centro Histórico e Periferia Histórica

A importância que as questões ligadas ao património adquiriram de há uns anos a esta parte, impõe-nos uma prévia e breve reflexão: porque surgiu? Excluindo as razões políticas e ideológicas que subjazem à corrente conservadora, as razões da aceitação pública de tais preocupações assentam, basicamente, no repúdio do ambiente construído de há 30 anos a esta parte, isto é, se o ambiente construído é mau e não conhecemos o futuro, voltemo-nos para o passado porque é um seguro referencial de valores artísticos e culturais em que crescemos.

Se Évora não souber construir o futuro, ou seja, se não se preocupar hoje com o património que vai legar aos vindouros, serão cometidos dois erros: o futuro será mais pobre culturalmente e não haverá referências ao final do século XX.[4]

Não bastará, por isso, preservar o actual Centro Histórico, nem um qualquer edifício "emblemático" valorizará a sua envolvente[5] se esta não tiver um verdadeiro valor patrimonial. Assim, julgo que a aposta será chamar a construir a cidade da periferia (futuro Centro Histórico?) e não só os edifícios emblemáticos, os "profissionais do espaço e da forma", isto é, os arquitectos, pois são eles hoje, nesta sociedade de possibilidade tecnológicas aparentemente infinitas, os mais apetrechados, com a sua capacidade criativa e de reflexão dobre o passado, para projectarem a cidade do presente e do futuro, que fará de Évora uam cidade onde seja agradável, e possível, viver:

"- reforçando os valores de identidade e de pertença territorial"

"- melhorando e valorizando a qualidade ambiental e as condições de vida"

Évora, 02 de Maio de 1994

antónio borges abel, arquitecto

1 "Small is beautiful".

2 A este facto não terá sido alheia a moda dos intelectuais habitarem o Centro Histórico ou, em desespero de causa, a "quase-urbana" Malagueira: na realidade, não tendo todos capacidade económica para a "fuga campestre", pela aquisição de quintas ou montes, fugiram a ser suburbanos, como o seriam se tivessem continuado em Lisboa.

3 Nova Iorque, porque praticamente toda vivida, apesar do número dos seus habitantes e da cércea das suas construções, é uma cidade de escala humana.

4 A memória e a identidade cultural fazem-se por referências ao passado.

5 Recorde-se, a este propósito, as centenas de casos em que não foi a existência de monumentos de real valor artístico, cultural e patrimonial que preservaram da destruição massiva todo o acervo construído que os envolvia.

ANEXO III

(artigo publicado no semanário "Gazeta das Caldas", em 14 de Julho de 2006)

Os novos limites da nova cidade

O aparecimento de novos "centros", o seu funcionamento em "rede", em súmula, a cidade polinucleada, para além de fazer diminuir a pressão sobre o centro, "democratiza" a globalidade do tecido urbano ao transferir actividades "nobres" para outras zonas, valorizando estas, não só em termos fundiários, mas, principalmente, em termos sociais.

Possa, embora, algo da história urbana ser do desconhecimento generalizado, aquela que vivemos, que nos foi relatada por pais e avós ou, ainda, aquela que foi por nós vivenciada, é-nos familiar. E, nesta perspectiva, todos assistimos ao crescimento exponencial que as cidades conheceram e estão a conhecer, na exacta medida em que o capitalismo se desenvolvia e, consequentemente, atraía às cidades a mão-de-obra de que careciam e que era excedentária no campo, mercê da mecanização a que o próprio capital foi sujeitando o modo de produção agrícola tradicional. Empobreceu-se, assim, a "ruralidade" e, por inerência, as tradições das relações sociais inerentes àquela.

Cultura e cidade

Se na Idade Média, face ao despotismo feudal reinante no campo, alguém escreveu "… *o ar da cidade liberta*", ou seja, na cidade os cidadãos eram senhores dos seus destinos, protegidos por forais reais ou ducais, numa clara afirmação do poder central emergente, a actual cidade, enquanto organismo social num espaço físico determinado, construída a partir do séc. XIX, é o local, por excelência, das oportunidades (porque concentração de actividades), da diversidade (porque ali aportam as mais diversas ideias, tradições, idiossincrasias, diluindo-se todas num caldo inter-cultural) e, decorrente dos anteriores factores, local de produção cultural sendo, aliás, este o principal indicador da urbanidade das cidades, i.e., uma cidade não "produtora de cultura", que não induza os "urbanitas" a participarem da evolução global e constante da cultura, é uma cidade com "*a morte anunciada*", parafraseando Gabriel Garcia Márquez.

Para ser motor de uma dada região, a cidade cuidou sempre das acessibilidades a si própria, i.e., estendeu "redes" que lhe permitiriam sobreviver e que, ao mesmo tempo, tinham "canais" de acesso/troca e, num contexto onde o transporte era sobretudo transporte de mercadorias, os mundos urbano e rural eram estanques, ou seja, os limites da cidade eram definidos, fosse por muralhas, circunvalações ou, ainda, por uma imagem simbólica que se traduzia em campos semeados até à extrema tardoz das habitações urbanas periféricas.

Movimentos pendulares

A máquina a vapor, se permitiu aumentos exponenciais da produção industrial ou, para sermos mais precisos, transformou a produção artesanal em produção industrial, permitiu, também, o aparecimento do caminho-de-ferro e este, perante a sordidez material e "moral" dos bairros-de-lata (esta última ditada pela visão da burguesia urbana), entretanto aparecidos para albergar os milhares de rurais que demandavam a cidade em busca de melhores condições de vida, iria traduzir-se em duas funções que permitiram uma maior e melhor reprodutibilidade do capital:

i. remeteu para as periferias, senão mesmo para o campo (new towns), os bairros operários, "arejando-os", quer no sentido higienista, quer no sentido da moral vigente (por exemplo, o Bairro Grandella, em Benfica, e, anos mais tarde, o Bairro Sacor, em Sacavém);
ii. remeteu também fábricas para a periferia, onde os terrenos eram mais baratos;
iii. e, súmula desta "engenharia", libertou dos bairros-de-lata grandes áreas urbanas, tornando-as apetecíveis e objecto da voragem do capital financeiro.

O caminho-de-ferro iniciou, assim, o movimento pendular da mão-de-obra de e para o local de trabalho.
Se bem que iniciado no princípio do séc. XX, é a partir do pós-2ª guerra, com especial ênfase nos anos 60, que, a par do frigorífico, o transporte individual se massifica, se "democratiza", não sendo alheios a esta "democratização" e massificação os interesses económicos das companhias petrolíferas que, há relativamente pouco tempo, tinham descoberto o filão do "ouro negro" barato na origem, ao qual só haveria que acrescentar a procura desenfreada para lhe aumentar o preço no destino. Henry Ford tinha percebido este filão e "decretou" que o séc. XX seria o século de "a cada família um automóvel" e as cidades iniciaram o seu crescimento "ad infinitum" como até então o mundo nunca tinha assistido.
Gradualmente, com a ajuda dos promotores e do "marketing", o automóvel substitui a locomoção humana, a locomoção animal e o próprio caminho-de-ferro, tornando-se, assim, a "estrela da companhia", ocupando, mais do que o espaço físico, o "espaço mental e social", i.e., tornando-se objecto de culto e de projecção de anseios de ascensão social.
Obviamente, como não há "bela sem senão", o automóvel veio estilhaçar as estruturas urbanas pré-existentes, pensadas em função do homem, do cavalo, da carroça e, mais tarde, do carro sobre carris puxados por animais (os "americanos") e do carro eléctrico. Mas, fundamentalmente, o automóvel permite, de início, uma maior rapidez nas deslocações de e para o local de trabalho e, como já se fez referência, aumenta os limites, ou o perímetro, da cidade, facilitando o contacto físico entre pessoas geograficamente muito distanciadas e facilitando, ainda, uma mudança no "fácies" da cidade, permitindo o aparecimento de bairros com índices extremamente baixos (os bairros de vivendas ou moradias) que podem, agora, estender-se pelo território, afastando-se cada vez mais dos centros tradicionais. Salvo para albergar serviços, as pressões para aumento de densidade nas áreas centrais das cidades deixam de fazer sentido e estas vão perdendo uma das suas características primordiais: a grande concentração humana em áreas reduzidas[1]. Mais tarde, ou seja hoje, o automóvel será, também, substituído por outros meios de comunicação. A eles voltaremos.

Caldas da Rainha, obviamente, não escapa a esta lógica de evolução urbana e dos meios e tecnologias de comunicação. O caminho-de-ferro chega à cidade, não para a transformar num bairro operário, cujos habitantes trabalhassem algures, mas, tão-só, para ser usado como meio de transporte de produtos, fossem os produzidos na região (louça, fruta) para o grande mercado lisboeta, fossem aqueles de que a cidade carecia para alinhar com a "senda de progresso". Por exemplo, a atestar isto lá estão os silos, hoje esqueletos fantasmagóricos, a aumentarem a mais-valia dos terrenos em que se implantam até ao dia em que forem substituídos por um "resort" ou um "condomínio fechado de alto standard".
Paralelamente àquelas finalidades, obviamente que o turismo nascente não ficará indiferente e o caminho-de-ferro vai substituindo os carroções dos aquistas/banhistas que se dirigiam, ora às Termas, ora às praias de S.Martinho/ Nazaré.
Caldas da Rainha passa a beneficiar de uma acessibilidade nunca experimentada que lhe induz um "boom" económico centrado no comércio que serve não só a própria cidade como, também, a região de que Caldas se vai tornando "lugar central", dentro da hierarquia que entre estes se estabelecem.
O automóvel fará a sua aparição na mesma época que em outras cidades do país, mas só no pós-25 de Abril assumirá papel preponderante, como nas restantes cidades portuguesas, e expandir-se-á o seu uso de tal modo que de "príncipe perfeito" passará a "mau da fita" ou outros epítetos nada abonatórios da sua condição de "sinal de ascensão social".
Perguntar-se-á: e agora, de que serve todo este "arrazoado", a tender para o historicismo, para a resolução dos problemas concretos das acessibilidades e mobilidade urbana da cidade de Caldas da Rainha?
A cidade, se o quer continuar a ser, deverá manter o seu estatuto de local de trocas: trocas na esfera económica, trocas na esfera social, trocas na esfera cultural, melhor, local de oferta cultural. Porém, com a parafrenália de meios e Tecnologias de Informação e Comunicação (TIC), a cidade não pode continuar a ser imaginada e usada como sendo o seu centro e pouco mais tecido urbano periférico àquele. A diversificação da oferta, i.e., o aparecimento de novos "centros", o seu funcionamento em "rede", em súmula, a cidade polinucleada, para além de fazer diminuir a pressão sobre o centro, "democratiza" a globalidade do tecido urbano[2] ao transferir actividades "nobres" para outras zonas, valorizando estas não só em termos fundiários mas, principalmente, em termos sociais.

Em parte este trabalho de "descentralização do centro" tem sido feito. Contudo, por ser um trabalho recente[3], ainda não é visível, ou ainda não surtiu efeito completo, o papel que certos "factos urbanos" podem ter como pólo de atracção no crescimento e desenvolvimento da cidade na sua direcção e na criação de "novas centralidades". Assim, retornemos à cidade para onde se exigem soluções para a mobilidade e para o estacionamento.

A área do tecido urbano onde é mais premente a questão da mobilidade dos cidadãos/peões é, claramente, o designado Centro Histórico, sem desvalorização dos problemas que se possam, pontualmente, colocar noutras áreas. Esta área, devido à concentração de serviços e comércio, é aquela que está mais sujeita à pressão do automóvel. Porém, a anunciada criação de parques periféricos à área poderá, a curto prazo, permitir uma acção concertada que favoreça:

i. a redução do atravessamento do Centro Histórico, fundamentalmente toda a circulação norte/sul que se faz, actualmente, pela rua Heróis da Grande Guerra e, sul/norte, pela praça da República[4];

ii. a exclusividade do estacionamento à superfície para moradores e estabelecimentos comerciais, mediante pagamento anual e aposição de selo no vidro dianteiro da viatura[5];

iii. o alargamento de passeios, "oferecendo a cidade aos cidadãos", induzindo nestes o uso pedestre do espaço público;

iv. a articulação dos espaços públicos, programando eventos que suscitem a mobilidade entre eles e que sejam espaços tão versáteis quanto possível, rentabilizando assim os investimentos, também eles públicos.

Como ficou claro, cremos, ao longo do texto, a cidade é, sempre, uma construção colectiva em permanente mutação, adaptando-se e influindo nas novas relações sociais e económicas. Assim, será de começar, desde já, a par das soluções que se encontrarem para a *cidade que é*, a pensar na *cidade que será*, e esta caracterizar-se-á pelo predomínio das TIC, reduzindo os movimentos pendulares casa/trabalho e, consequentemente, de estacionamento automóvel. Será, no entanto, "et pour cause", uma cidade em que aumentará a exigência de espaços públicos qualificados para habitantes que, mercê das novas relações de produção (agora produção essencialmente de serviços), serão concomitantemente trabalhadores, i.e., habitantes que trabalham no seu local de habitação.

Ainda decorrente das virtudes e defeitos da nova condição de trabalhador/habitante, a *cidade que será* verá os seus limites alargados, ou seja, se o perímetro urbano poderá continuar confinado aos limites físicos ditados pelo planeamento, o mapa mental, económico e social "desenhar-se-á" até ao limite que as trocas de serviços e as TIC permitirem. Esta será a *cidade global*, tal como já o impôs a própria economia, e é para essa *cidade global* que temos que dirigir os nossos pensamentos e acções actuais.

António Borges Abel, arquitecto
Junho de 2006

[1] Aliás, é fundamentalmente esta característica das cidades que motiva hordas de novos "vândalos" (leia-se, turistas) a invadirem os actuais Centros Históricos das cidades com história e, também, mesmo que ridiculamente, daquelas que "fabricam história" (leia-se "parques temáticos"). "Vândalos" nostálgicos, em busca da "cidade perdida".

[2] Tessitura física, económica e social que se vai tecendo (perdoe-se-me o pleonasmo) sobre uma estrutura/traçado pré-construído, "cosendo" pessoas, edificado, relações de vizinhança, actividades, simbolismos, sentimentos de pertença, etc, que fazem do seu todo aquilo a que chamamos cidade.

[3] Lembremo-nos que o centro, a "Praça da Fruta", nunca perdeu a sua função e estatuto desde a fundação da cidade. Porém, como não é agora o momento para nos alongarmos neste assunto, noutra ocasião voltaremos à questão do centro e sua deslocação ao longo da história urbana e, no caso, na cidade de Caldas da Rainha.

[4] Uma das estratégias usadas, com sucesso, noutras cidades para desincentivar o automobilista tem sido tornar os percursos de atravessamento não-lineares.

[5] Facilitar a moradores o estacionamento, não só desmotiva os não-moradores ao estacionamento e, até, ao atravessamento (ninguém, hoje, vê montras ao volante da viatura) como, também, poderá transformar-se num factor de atractividade para o repovoamento do Centro Histórico, mesmo que esse repovoamento se faça à custa da "gentrificação". Antes um Centro Histórico "gentrificado" que um Centro Histórico com "abertura às 9h:00 e encerramento às 19h:00", desertificado nas restantes horas do dia.

ANEXO IV

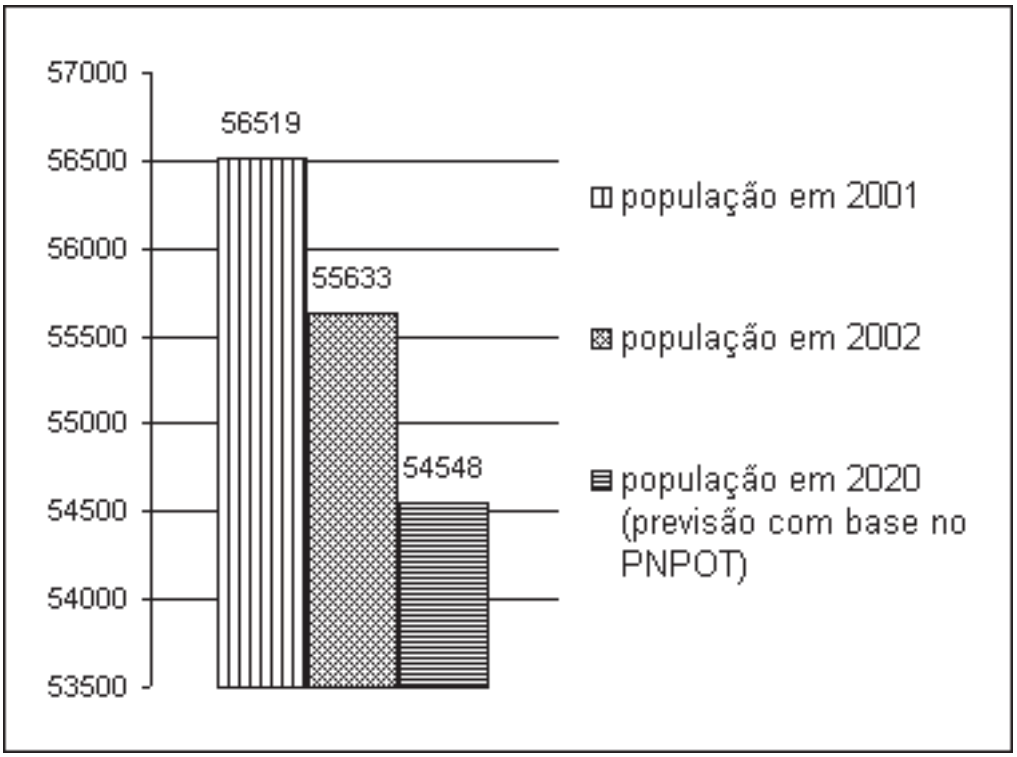
NUTS CONCELHOS	Área Total (Km2)	População Residente Total		Densid. Pop. (Hab/Km^2)
	1996	1991	1996	1996
Portugal	**91 906**	**9 862 540**	**9 934 110**	**108,1**
Alentejo	**26 931**	**543 442**	**519 040**	**19,3**
Alentejo Litoral	**5 262**	**98 519**	**94 270**	**17,9**
Alcácer do Sal	1 480	14 512	13 400	9,1
Grândola	805	13 767	12 530	15,6
Odemira	1 720	26 418	24 610	14,3
Santiago do Cacém	1 059	31 475	31 010	29,3
Sines	199	12 347	12 720	63,9
Alto Alentejo	**5 937**	**128 687**	**122 220**	**20,6**
Alter do Chão	362	4 441	4 150	11,5
Arronches	315	3 677	3 320	10,6
Avis	606	5 686	5 450	9,0
Campo Maior	247	8 535	8 410	34,0
Castelo de Vide	265	4 145	4 060	15,3
Crato	388	5 064	4 660	12,0
Elvas	631	24 474	23 790	37,7
Fronteira	245	4 122	3 810	15,5
Marvão	155	4 419	3 910	25,3
Monforte	420	3 759	3 430	8,2
Mora	444	6 588	6 100	13,8
Nisa	574	9 864	9 000	15,7
Ponte de Sôr	841	17 802	17 330	20,6
Portalegre	446	26 111	24 800	55,6
Alentejo Central	**7 229**	**173 216**	**168 370**	**23,3**
Alandroal	545	7 347	6 830	12,5
Arraiolos	684	8 207	8 040	11,8
Borba	145	8 254	7 960	54,9
Estremoz	514	15 461	14 510	28,2
Évora	1 308	53 754	53 810	41,1
Montemor-o-Novo	1 232	18 632	17 890	14,5
Mourão	279	3 273	3 150	11,3
Portel	601	7 525	7 150	11,9
Redondo	370	7 948	7 580	20,5
Reguengos de Monsaraz	461	11 401	11 320	24,5
Sousel	279	6 150	5 550	19,9
Vendas Novas	223	10 476	10 190	45,8
Viana do Alentejo	394	5 720	5 370	13,6
Vila Viçosa	195	9 068	9 020	46,4
Baixo Alentejo	**8 503**	**143 020**	**134 180**	**15,8**
Aljustrel	456	11 990	11 800	25,9
Almodôvar	776	8 999	8 630	11,1
Alvito	261	2 650	2 290	8,8
Barrancos	168	2 052	1 870	11,1
Beja	1 140	35 827	32 940	28,9
Castro Verde	567	7 762	8 140	14,3
Cuba	171	5 494	5 230	30,5
Ferreira do Alentejo	649	10 075	9 510	14,7
Mértola	1 279	9 805	9 000	7,0
Moura	958	17 549	16 470	17,2
Ourique	660	6 597	5 840	8,8
Serpa	1 104	17 915	16 610	15,0
Vidigueira	314	6 305	5 850	18,6

Fonte: Anuário Regional da Região do Alentejo, 1997
Referências: INE, XIII Recenseamento Geral da População, 1991; INE, Estimativas de População Residente, 1996 e INE, Nomenclaturas Territoriais.

ANEXO V

Território e População

NUTS CONCELHOS	Área Total (km2)	População Residente Total		Densidade Populacional (Hab/km2)
	2003	2001	2002	2002
Portugal	91946,6924	10356117	10407465	113,2
Alentejo	31483,5977	776585	767983	24,4
Évora	1309,0609	56519	55633	42,5
Arraiolos	683,3349	7616	7404	10,8
Estremoz	513,8236	15672	15232	29,6
Montemor-o-Novo	1231,1537	18578	18411	15,0
Portel	601,1484	7109	7004	11,7
Redondo	369,7513	7288	7068	19,1
Reguengos de Monsaraz	467,7514	11382	11289	24,1
Viana do Alentejo	393,2266	5615	5568	14,2

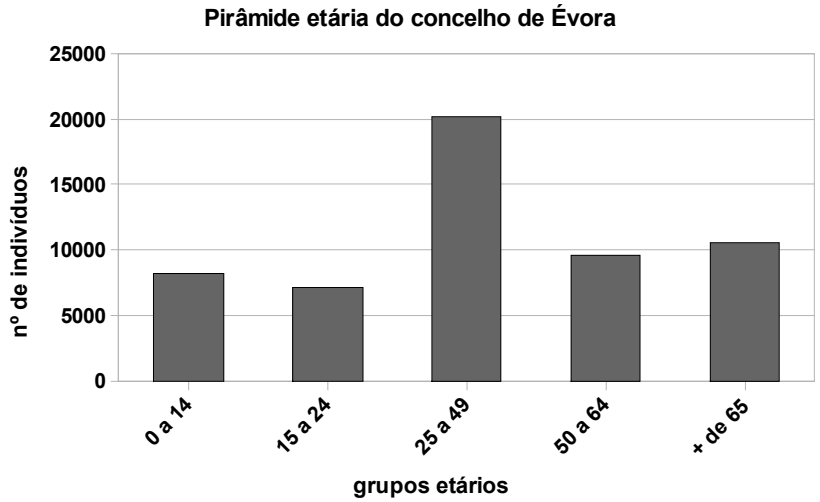


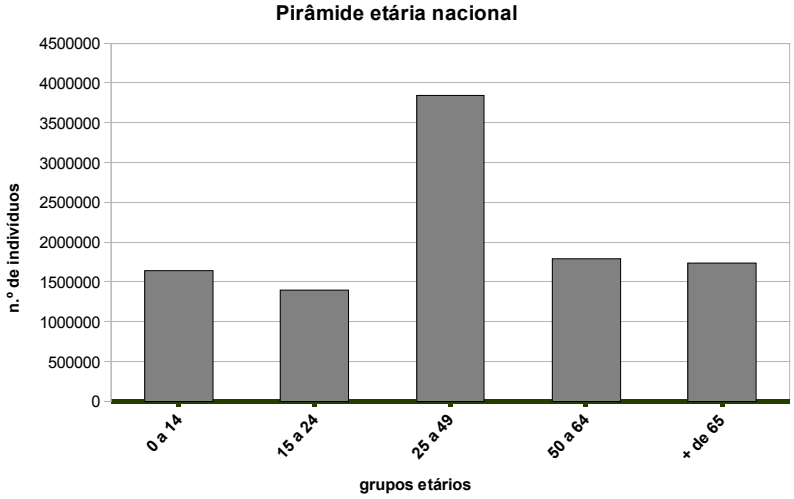
Fontes: INE, XIV Recenseamento Geral da População, resultados definitivos. INE, Estimativas Provisórias de População Residente para 31.12.2002, aferidas dos resultados definitivos dos Censos 2001, ajustados com as taxas de cobertura. Instituto Geográfico.

ANEXO VI

Estimativas de População Residente, segundo Grandes Grupos Etários e Sexo, em 31/12/2002

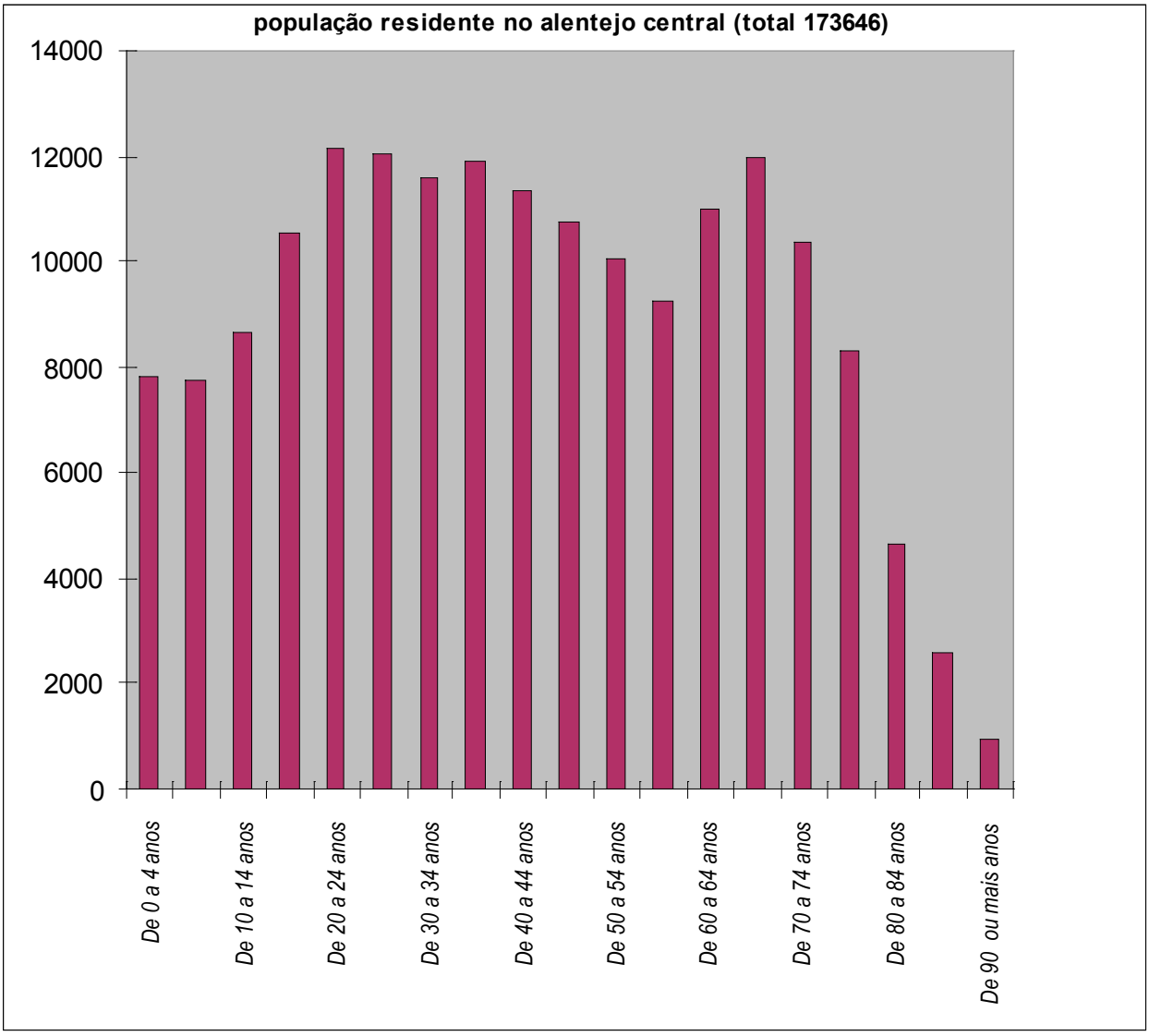
NUTS CONCELHOS	0 a 14 anos HM	15 a 24 anos HM	25 a 49 anos HM	50 a 64 anos HM	65 e mais anos HM
Portugal	**1.645.753**	**1.390.999**	**3.838.387**	**1.796.784**	**1.735.542**
Alentejo	**103.567**	**94.339**	**259.948**	**136.229**	**173.915**
Évora	8.178	7.154	20.125	9.575	10.599
Arraiolos	944	850	2.365	1.252	1.996
Estremoz	1.972	1.708	4.868	2.593	4.087
Montemor-o-Novo	2.233	2.154	5.775	3.316	4.922
Portel	979	824	2.300	1.159	1.745
Redondo	953	893	2.289	1.168	1.768
Reguengos de Monsaraz	1.585	1.363	3.708	1.884	2.755
Viana do Alentejo	805	687	1.803	836	1.437





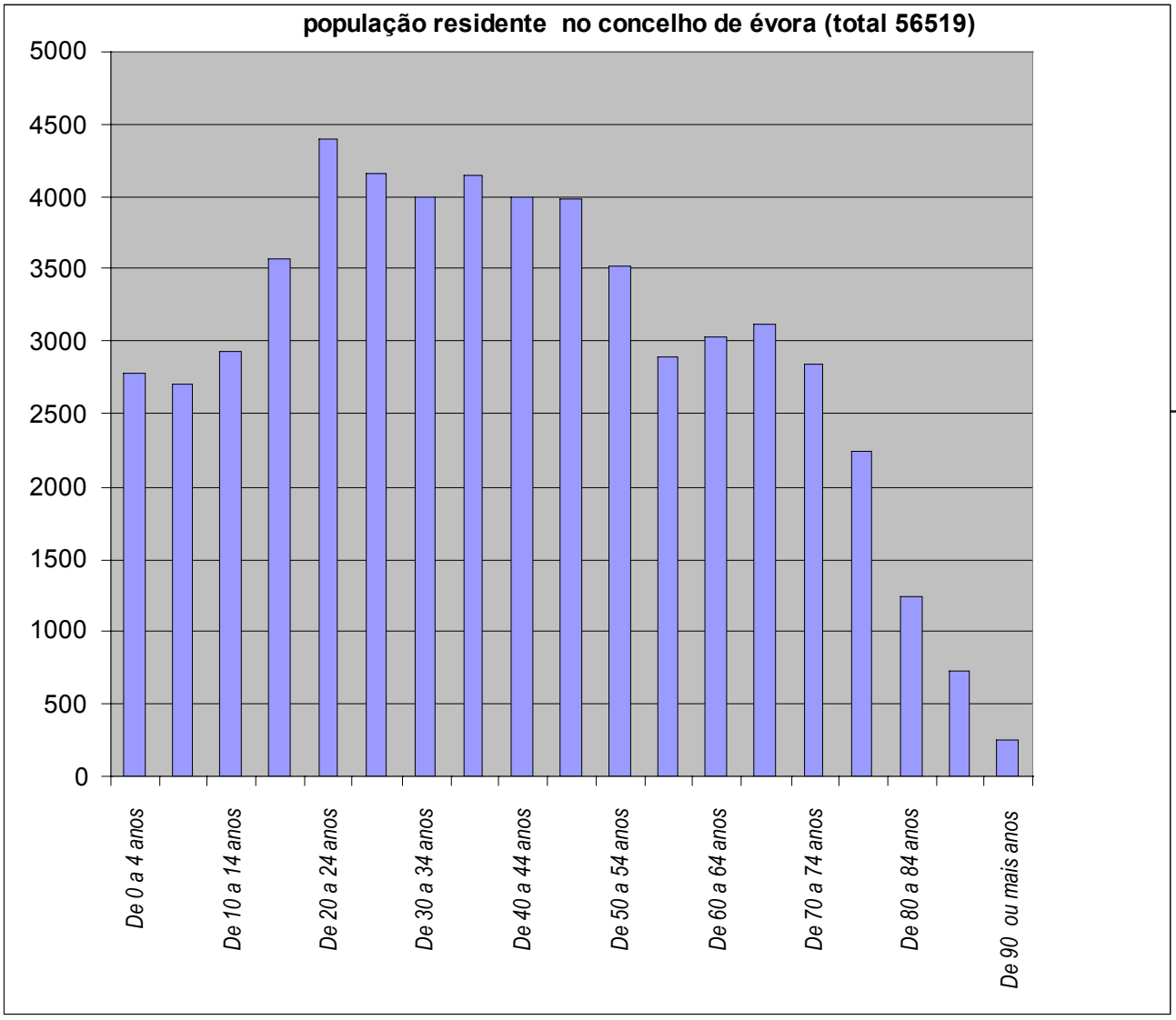
Fontes: INE, XIV Recenseamento Geral da População, resultados definitivos. INE, Estimativas Provisórias de População Residente para 31.12.2002, aferidas dos resultados definitivos dos Censos 2001, ajustados com as taxas de cobertura. Instituto Geográfico.

ANEXO VII



Fonte: INE, Recenseamento Geral da População e Habitação - 2001 (Resultados Definitivos)

ANEXO VIII



Fonte: INE, Recenseamento Geral da População e Habitação - 2001 (Resultados Definitivos)

ANEXO IX

Carta de Mégarides 94 (tradução do autor)

I. ***Cidade e Natureza*** - O equilíbrio entre o ambiente urbano e o ambiente natural é o princípio constitutivo sobre o qual fundar o modelo de desenvolvimento sustentável da cidade futura.

"É necessário ser consciente de que, alterando-se o homem, a sua cultura, os seus comportamentos e as suas exigências, altera-se também o equilíbrio com a natureza. Este equilíbrio deve ser entendido obrigatoriamente como harmonia dinâmica".

II. ***Cidade e povos*** - A cidade futura terá que ser inter-racial e permitir uma qualidade de vida satisfatória para todos os seus cidadãos, respeitando as diferenças entre as diversas comunidades e as identidades culturais dos lugares.

"Na cidade futura, todos os cidadãos têm um papel e colocam as condições para que os lugares de convivência mostrem a sua própria natureza pública: eliminando os riscos de segregação".

III. ***Cidade e cidadãos*** - A cidade futura deverá garantir a cada cidadão o acesso mais livre e facilitado aos lugares, às informações, aos serviços; é uma cidade onde cada diversidade encontra condições idóneas às suas particulares exigências que se devem poder expressar livremente.

"Para que isto seja possível deve-se difundir e afirmar uma cultura dos direitos e dos deveres civis… Enquanto for a oferta, quer dizer o Mercado, a produzir as necessidades, as cidades continuarão caminhando para a autodestruição… A cidade futura deverá ser reorganizada segundo novos modelos de transporte: mas, enquanto continuarem a ser induzidas e impondo condutas de transporte baseadas no auto-centrismo, não se conseguirá resolver o problema do tráfego nas cidades".

IV. ***Cidade e mobilidade*** - O sistema de mobilidade da cidade do futuro deverá privilegiar o transporte colectivo; além disso, deverá permitir a plena liberdade de movimentos individual em todas formas compatíveis com a estrutura urbana: em primeiro lugar pedonal e de bicicletas.

"Uma cidade capaz de cumprir com as exigências de movimento e mobilidade dos seus cidadãos… configura-se em termos de sistema de elevada complexidade. Concentração, especialização e integração da actividade urbana, determinam, pois, fluxos de realização tais que configuram a cidade como "lugar da complexidade".

V. ***Cidade e complexidade*** - Na cidade futura o governo da complexidade deve fazer participar todo o sistema urbano e cada um dos subsistemas que daquele formam parte, e deverá exercer-se nos diversos níveis de intervenção: desde o sistema físico ao perceptivo, desde o sistema funcional ao institucional, desde a escala arquitectónica à escala territorial.

"Na cidade que, por antinomia, é o lugar social onde a comunicação assumiu significados tão elevados que pode considerar-se como um material de construção, as novas tecnologias de comunicação podem colaborar na reactualização daqueles lugares urbanos que já não estão em sincronia com os tempos que vivemos".

VI. ***Cidade e tecnologia*** - A inovação tecnológica e a telemática, em particular, deverão orientar o melhoramento das prestações urbanas e o governo da cidade futura.

"Esta conquista deverá orientar-se sobretudo para a redefinição das hierarquias urbanas e territoriais, superando a dicotomia actual, entre lugares centrais e periféricos, entre pólos de atracção e áreas marginais… O uso correcto dos produtos da inovação tecnológica poderá permitir a reorganização funcional e o novo desenho formal da cidade… A re-funcionalização dos sistemas urbanos devolve ao património colectivo uma enorme quantidade de áreas edificadas e livres".

VII. ***Cidade e recuperação*** - Para cada hipótese de novas realizações edificatórias deve-se avaliar a possibilidade de intervenção mediante operações de recuperação e de re-funcionalização que pretendam voltar a usar tudo o que já existe, respeitando o valor semântico dos lugares.

"Procedendo desta forma consegue-se mais um objectivo: não se consome inutilmente mais território; difunde-se a cultura do "não gastar", necessária em todos os sectores; não se destrói um bem colectivo; devolve-se dignidade aos lugares que a haviam perdido, favorecendo o respeito pela natureza do lugar e dos seus valores patrimoniais… contribui-se para a evolução de uma eficaz "cultura da transformação" como alternativa a uma absurda "cultura da expansão"… é preciso difundir a qualidade e a vitalidade dos lugares centrais e ampliá-las aos lugares periféricos… A ausência de vitalidade produz a degradação do edificado e alimenta a degradação social…".

VIII. ***Cidade e segurança*** - As estratégias de planificação deverão reduzir a vulnerabilidade urbana, superar a rigidez física, garantir o acesso e o exôdo. Compartilhar a cidade é, então, a ela aceder, nela se movimentar e abandoná-la, devendo isto ser garantido a todos os utentes.

"A falta de segurança das nossas cidades deriva também da falta de referências significativas e, por isso, da impossibilidade de nos reconhecermos em lugares sem identidade. A inexistência de Arquitectura e de espaços urbanos qualificados, que caracteriza muitas das novas cidades, comporta paisagens urbanas que não têm os significados que o homem necessita para poder orientar-se. Orientar-se num espaço urbano significa… reconhecer os signos que as arquitecturas evocam e reconhecer-se nos espaços que elas compõem. Orientar-se num lugar urbano significa que este lugar tem uma identidade, reconhecer-se nele significa que este lugar emana valores semânticos".

IX. ***Cidade e beleza*** - A Nova Arquitectura deve produzir objectos capazes de superar a mera eficiência funcional. Deve contribuir para a construção de uma cidade formosa que satisfaça não só as exigências materiais, mas também que reflicta o mundo interior dos seus habitantes.

"Intervir no espaço do presente significa tomar consciência dos signos do passado e fazê-los integráveis nas estruturas do espaço futuro. Tem direito a operar na cidade só aquele que possua memória e que, ao mesmo tempo, seja capaz de reinterpretar a experiência passada, traduzindo-a em significados e em formas representativas de problemáticas, contradições e utopias do presente".

X. ***Cidade e tempo*** - A cidade do século XXI, cidade "cablada", cidade da paz, cidade da ciência, deverá ser a expressão da história e da cultura urbana, que nela, ao longo do tempo, se foram consolidando.

ANEXO X

CARTA DAS CIDADES EUROPEIAS PARA A SUSTENTABILIDADE
(aprovada pelos participantes na Conferência Europeia sobre Cidades Sustentáveis, realizada em Aalborg, Dinamarca, a 27 de Maio de 1994)

PARTE I: Declaração Comum: Cidades Europeias para a Sustentabilidade
PARTE II: Campanha das Cidades Europeias Sustentáveis
PARTE III: Participação no processo Local da Agenda 21: planos de acção local para a sustentabilidade

PARTE I
DECLARAÇÃO COMUM: CIDADES EUROPEIAS PARA A SUSTENTABILIDADE

I.1 O Papel Desempenhado pelas Cidades Europeias

Nós, Cidades Europeias, signatárias da presente carta, declaramos que ao longo da história estivemos integradas em impérios, estados e regimes, aos quais sobrevivemos, como centros de vida social, suportes da economia, guardiãs da cultura, do património e da tradição. As cidades com as famílias e as comunidades vizinhas, têm sido os pilares das nossas sociedades e Estados, bem como os centros de indústria, artesanato, comércio, educação e administração.
Compreendemos que o actual modo de vida urbano, particularmente as nossas estruturas-repartição do trabalho e funções, ocupação dos solos, transportes, produção industrial, agricultura, consumo e actividades recreativas nos responsabiliza maioritariamente pelos numerosos problemas ambientais com os quais a humanidade se confronta. Este facto é extremamente relevante, pois 80% da população europeia vive nas zonas urbanas.
Tomamos consciência que os actuais níveis de consumo dos países industrializados não podem ser alcançados por todos os povos que hoje vivem na Terra, e, muito menos, pelas gerações futuras, sem destruição do capital natural.
Estamos convencidas que uma vida humana sustentável na terra, não pode existir sem comunidades locais também elas sustentáveis. A autoridade local está consciente dos problemas ambientais dos cidadãos, partilhando as responsabilidades a todos os níveis com as autoridades competentes de modo a alcançar o bem-estar do homem e da natureza. Deste modo as cidades desempenham um papel essencial no processo evolutivo dos hábitos de vida, da produção, do consumo e das estruturas ambientais.

I.2 Conceito e Princípios de Sustentabilidade

Nós, cidades, compreendemos que o conceito de desenvolvimento sustentável nos ajuda a adoptar um modo de vida baseado no capital da natureza. Esforçamo-nos para alcançar a justiça social, economias sustentáveis e sustentabilidade ambiental. A justiça social terá que assentar necessariamente na sustentabilidade económica e na equidade que por sua vez requerem sustentabilidade ambiental.
Sustentabilidade ambiental significa manutenção do capital natural. Exige que a taxa de consumo de recursos renováveis, nomeadamente água e energia, não exceda a respectiva taxa de reposição e que o grau de consumo de recursos não-renováveis não exceda a capacidade de desenvolvimento de recursos renováveis sustentáveis. Sustentabilidade ambiental significa também, que a taxa de emissão de poluentes não deve ser superior à capacidade de absorção e transformação, por parte do ar, da água e do solo.
Além disso, a sustentabilidade ambiental garante a preservação da biodiversidade, da saúde humana e da qualidade do ar, da água e do solo, a níveis suficientes para manter a vida humana e o bem-estar das sociedades, bem como a vida animal e vegetal para sempre.

I.3 Estratégias Locais para a Sustentabilidade

Estamos convencidas que a cidade é a maior unidade com capacidade para gerir os numerosos desequilíbrios urbanos que afectam o mundo moderno: arquitectónicos, sociais, económicos, políticos, recursos naturais e ambientais, mas é também a menor unidade na qual se poderão resolver estes problemas, duma forma eficaz, integrada, global e sustentável. Uma vez que todas as cidades são diferentes, é necessário que cada uma encontre o seu próprio caminho para alcançar a sustentabilidade.

Devem-se integrar os princípios da sustentabilidade em todas as políticas e fazer das especificidades de cada cidade a base das estratégias locais adequadas.

I.4 A Sustentabilidade como um Processo Criativo, Local e Equilibrado

Nós, cidades reconhecemos que a sustentabilidade não é uma simples perspectiva, nem um estado imutável, mas sim um processo criativo, local e equilibrado alargado a todas as áreas da administração local. A sustentabilidade permite a obtenção duma informação permanente sobre as actividades que favorecem o equilíbrio do ecossistema urbano, ou sobre aquelas que o afastam. Ao basear a gestão urbana na informação alcançada ao longo deste processo, a cidade é encarada como um conjunto orgânico, tornando-se visíveis os efeitos das suas acções significativas. Através deste processo, a cidade e os cidadãos podem fazer escolhas reflectidas. Um sistema de gestão assente na sustentabilidade, leva a que as decisões tomadas tenham em conta, não só, os interesses das partes respeitantes, mas também os das gerações futuras.

I.5 A Negociação Aberta como Método de Resolução de Problemas

Nós, cidades, reconhecemos que não podemos permitir a transferência dos nossos problemas, nem ás comunidades mais alargadas, nem ás gerações futuras. Logo, devemos resolver as nossas dificuldades e desequilíbrios quer por nós mesmos, quer com a ajuda duma maior entidade nacional ou regional. Este é o princípio da negociação aberta, cuja implementação dará a cada cidade uma maior liberdade na escolha do tipo de actividades a estabelecer.

I.6 A Economia Urbana para a Sustentabilidade

Nós, cidades, compreendemos que o factor limitativo do nosso desenvolvimento económico é o capital natural, isto é, a atmosfera, o sol, a água e as florestas. Logo devemos investir neste capital, respeitando a ordem de prioridade seguinte:

- Investir na conservação do capital natural restante (reservas de água subterrânea, solos, habitats de espécies raras);
- encorajar o crescimento do capital natural, através da redução dos níveis actuais de exploração (por exemplo, as energias não-renováveis);
- investimentos em projectos que reduzam a pressão nas reservas de capital natural (por exemplo sob a forma de parques recreativos para aliviar a pressão sobre as florestas naturais);
- aumentar o rendimento final dos produtos (por exemplo, através de edifícios energicamente eficientes, e transportes urbanos ecológicos).

I.7 Equidade Social para a Sustentabilidade Urbana

Nós, cidades, estamos conscientes que as populações pobres são as mais afectadas pelos problemas ambientais (ruído, poluição atmosférica proveniente do tráfego, falta de amenidades, alojamentos insalubres, falta de espaços verdes) e as menos aptas em os resolverem. A desigualdade das riquezas está na origem de comportamentos insustentáveis, tornando a evolução mais difícil. Nós pretendemos integrar na protecção ambiental as necessidades sociais básicas das populações, bem como programas de acção sanitária, de emprego e habitação. Nós desejamos aprender com as primeiras experiências sobre modos de vida sustentáveis, de maneira a podermos melhorar a qualidade de vida dos cidadãos em vez de simplesmente optimizarmos o consumo.

Tentaremos criar empregos que favoreçam a sustentabilidade das comunidades, no sentido de reduzir o desemprego. Ao procurarmos atrair ou criar empregos, avaliaremos os seus efeitos de oportunidade em termos de sustentabilidade, de modo a encorajar a criação de empregos e de produtos viáveis de acordo com os princípios da sustentabilidade.

I.8 Padrões de Uso Sustentável do Território

Nós, cidades, reconhecemos que as autoridades locais devem estabelecer políticas de ordenamento do território que integrem uma avaliação estratégica dos efeitos de todas as iniciativas ambientais. Devemos tirar partido das possibilidades oferecidas pelas grandes concentrações urbanas, em matéria de serviços públicos de transporte e abastecimento de energia. Lançando programas de renovação urbana e de planeamento de novas áreas urbanas periféricas, esforçar-nos-emos para combinar diferentes funções, de modo a reduzir as necessidades de mobilidade. O conceito de interdependência regional equitativa deverá permitir o equilíbrio dos fluxos entre a cidade e o campo dissuadindo as cidades de explorarem simplesmente os recursos das áreas periféricas.

I.9 Padrões de Mobilidade Urbana Sustentável

Nós, cidades, esforçar-nos-emos para melhorar a nossa acessibilidade, promover e manter o bem-estar social e os modos de vida urbanos, diminuindo a necessidade de mobilidade. Sabemos que é

indispensável para uma cidade sustentável, a redução da mobilidade forçada e o uso desnecessário de veículos motorizados. Daremos a prioridade aos meios de transporte ecológicos (em particular andar a pé, ciclismo, transportes públicos) e colocaremos no centro dos nossos esforços de planificação a associação dos diferentes meios de transporte. Os veículos privados motorizados deverão ter progressivamente uma função acessória, facilitando o acesso aos serviços públicos e mantendo a actividade económica das áreas urbanas.

I.10 Responsabilidade pelo Clima Mundial

Nós, cidades, compreendemos que as ameaças provenientes do aquecimento global do planeta sobre o ambiente natural e urbano, bem como sobre as gerações futuras, exigem uma resposta suficiente para estabilizar e, posteriormente, reduzir as emissões, para a atmosfera, dos poluentes com efeito de estufa. É igualmente importante proteger os recursos mundiais em biomassa, como as florestas e o fitoplâncton, os quais desempenham um papel essencial no ciclo terrestre do carbono. A redução de emissões dos combustíveis fósseis requer políticas e iniciativas baseadas no conhecimento aprofundado do ambiente urbano, enquanto sistema energético. As únicas soluções viáveis encontram-se nas fontes de energia renováveis.

I.11 Prevenção da Intoxicação dos Ecossistemas

Nós, cidades, estamos conscientes que as substâncias tóxicas e perigosas se encontram cada vez mais na atmosfera, na água, no sol e nos alimentos, tornando-se numa ameaça crescente para a saúde pública e ecossistemas. Desenvolveremos esforços para evitar a poluição e preveni-la na fonte.

I.12 A Auto Gestão no plano local, condição necessária da Sustentabilidade

Nós, cidades, estamos convencidas de termos a vontade, o conhecimento e as ideias necessárias para desenvolver modos de vida sustentáveis e criar e gerir cidades sustentáveis. Os representantes democraticamente eleitos, das nossas comunidades locais, devem estar aptos a assumir a responsabilidade da reorganização das cidades, tendo em vista a sustentabilidade. Os direitos de autogestão conferidos às cidades, em virtude do princípio da subsidiariedade determinarão as suas capacidades em responder a este desafio. É indispensável que as autoridades locais tenham suficientes poderes e uma base financeira sólida.

I.13 Os Cidadãos como Protagonistas da Sustentabilidade e o Envolvimento da Comunidade

Nós, cidades, comprometemo-nos, de acordo com o mandato conferido pela Agenda 21, o documento chave aprovado na Cimeira da Terra, no Rio de Janeiro, a colaborar com todos os parceiros das nossas comunidades – cidadãos, empresários, grupos de interesses – no desenvolvimento dos Planos Locais da Agenda 21. Estamos também conscientes do apelo contido no Quinto Programa de Acção Ambiental da Comissão Europeia, "Rumo à Sustentabilidade", incitando a partilha de responsabilidades entre todos os sectores das comunidades locais. Logo, apoiaremos os nossos esforços na cooperação entre todos os actores concertados, uma vez que desejamos assegurar a todos os cidadãos e grupos de interesse, o acesso à informação, bem como a oportunidade de participarem nos processos de decisão local. Paralelamente, promoveremos a educação e formação com vista à sustentabilidade, não só para a população em geral, mas também para os representantes eleitos e funcionários da administração local.

I.14 Meios e Instrumentos da Gestão Urbana, orientados para a Sustentabilidade

Nós, cidades, comprometemo-nos a utilizar os instrumentos políticos e técnicos disponíveis para uma abordagem ecossistémica da gestão urbana. Devemos tirar proveito dos instrumentos existentes, incluindo os que estão relacionados com a recolha e processamento de dados ambientais; regulamentos, instrumentos económicos e de comunicação, como as directivas, taxas e multas; e também dos mecanismos de incremento da consciencialização, em geral, incluindo a participação do público. Procuraremos estabelecer novos sistemas orçamentais ambientais que disponibilizem meios para a gestão dos recursos naturais, em moldes análogos aos que se aplicam a outros tipos de recursos, nomeadamente financeiros.

Sabemos que as nossas decisões e políticas de controlo, nomeadamente a vigilância do ambiente, avaliação de impactos, contabilidade, balanços e relatórios parciais ou globais, devem ser baseadas em diferentes tipos de indicadores, tais como, os de qualidade ambiental, fluxos urbanos, e, acima de tudo, indicadores de sustentabilidade dos sistemas urbanos.

Nós, cidades, reconhecemos que um conjunto de políticas e actividades, com consequências ecológicas positivas, foram já aplicadas, com sucesso, em numerosas cidades europeias. Contudo, enquanto estes instrumentos forem considerados somente como meios disponíveis para reduzir o ritmo e a pressão da

insustentabilidade, não serão suficientes para inverter essa mesma insustentabilidade na sociedade. De qualquer modo, com a importante base ecológica já existente, as cidades estão em excelente posição para efectivarem a integração das suas políticas e actividades no processo de administração e gestão das economias urbanas duma forma sustentável. Neste processo todos somos chamados a desenvolver e a aplicar estratégias próprias, bem como a partilharmos a experiência adquirida.

PARTE II

CAMPANHA DAS CIDADES EUROPEIAS SUSTENTÁVEIS

Nós, cidades europeias, signatárias da presente carta, trabalharemos em conjunto para alcançarmos a sustentabilidade, aprendendo com a experiência passada e com os sucessos realizados no plano local. Encorajamo-nos mutuamente a conceber planos de acção local, a longo prazo (planos locais da agenda 21), reforçando assim a cooperação entre as autoridades e enquadrando este processo na política da União Europeia, no âmbito do ambiente urbano.

Iniciámos a denominada "Campanha das Cidades Europeias Sustentáveis", para encorajar e ajudar as cidades no desenvolvimento da sustentabilidade. A fase inicial desta Campanha durará dois anos, e os progressos conseguidos serão avaliados na Segunda Conferência sobre Cidades Sustentáveis, a realizar em 1996.

Convidamos todas as autoridades locais (cidades ou simplesmente sedes de municípios) e todas as redes de autoridades locais da Europa a participarem nesta Campanha, adoptando e subscrevendo a presente carta.

Convidamos todas as redes das autoridades locais activas na Europa a coordenarem a campanha. Será criado um comité de coordenação, constituído por representantes dessas mesmas redes. As disposições serão previstas pelas autoridades locais não integradas em qualquer rede.

Os principais objectivos desta Campanha serão os seguintes:

- recrutar novos signatários da carta;
- organizar cada ano o "prémio da cidade sustentável";
- formular recomendações à Comissão Europeia;
- fornecer uma contribuição ao grupo de peritos do ambiente urbano, sobre as cidades sustentáveis;
- ajudar os decisores locais a implementar as recomendações e legislações da União Europeia;
- publicar um boletim de informação sobre a campanha.

Estas acções necessitarão dum coordenador de campanha.

Convidamos outras organizações a participarem nesta campanha.

PARTE III

PARTICIPAÇÃO NO PROCESSO LOCAL DA AGENDA 21: PLANOS DE ACÇÃO LOCAL PARA A SUSTENTABILIDADE

Nós, cidades europeias, signatárias da presente carta, comprometemo-nos a participar na campanha das cidades europeias sustentáveis, fazendo todos os esforços para atingir um consenso nas comunidades locais, relativamente aos Planos de Acção Local para a Sustentabilidade da Agenda 21 até 1996. Cumpriremos assim o mandato estabelecido no Capítulo 28 da Agenda 21, adoptado no plenário da Cimeira da Terra no Rio de Janeiro, em Junho de 1992. Através destes Planos de Acção Local, contribuiremos para a implementação, do Quinto Programa de Ambiente da União Europeia, "Rumo à Sustentabilidade". Os Planos de Acção Local deverão ser desenvolvidos com base na primeira parte da presente carta.

Para preparar os Planos de Acção Local, sugerimos o seguinte procedimento:

- conhecer os métodos de planificação e os mecanismos financeiros existentes, bem como os outros planos e programas;
- identificar sistematicamente os problemas e as suas causas, através da consulta ao público;
- definir o conceito de colectividade sustentável, com a participação de todos os seus membros;
- examinar e avaliar as estratégias alternativas do desenvolvimento;

- estabelecer um plano local de acção a longo prazo para a sustentabilidade, o qual deverá incluir objectivos avaliáveis;
- planificar a implementação do plano, preparando um calendário e precisando a repartição de responsabilidades entre os membros.

Deveremos verificar se as condições institucionais, referentes à estrutura interna das autoridades locais, são apropriadas e eficientes para garantir o estabelecimento e implementação dos Planos de Acção Local para a sustentabilidade, a longo prazo. Poderão ser necessários esforços para melhorar a capacidade de organização das nossas colectividades, nomeadamente no que diz respeito às disposições políticas, aos processos administrativos, aos métodos de trabalho colectivos e interdisciplinares, aos recursos humanos disponíveis e à cooperação entre as diferentes autoridades, incluindo as associações e as redes.