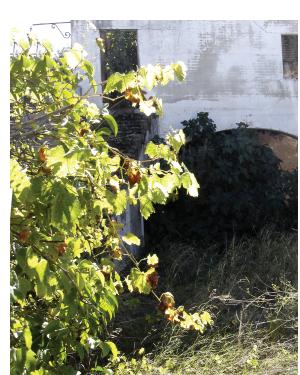


55 56 57



58 59 60



54, 55, 56, 57, 58, 59, 60 Pátios abandonados no centro histórico de Évora, onde a natureza vegetal começa a ganhar espaço.

<sup>118</sup> tal desperta e expande-se, dos pátios aos telhados, rompendo janelas e portas, transbordando muros, e consumindo paredes e ruínas apodrecidas pelo tempo e pela inactividade de uma cidade em progressivo envelhecimento. O “verde” toma gradualmente lugar na cidade, nos secretos pátios abandonados.

A já referida falta da adaptabilidade a novos padrões de habitabilidade e conforto contemporâneos, pela disparidade de áreas dos imóveis<sup>3</sup>, as más condições de salubridade, a falta de manutenção pelos proprietários maioritariamente senhorios de baixas rendas, de inquilinos envelhecidos ou estudantes que temporariamente se vão sujeitando às más condições dos imóveis, e uma série de incompatibilidades já enunciadas, geram o despeito pelo velho Centro, e o seu abandono da função residencial.

Um estudo elaborado pelo Departamento do centro histórico da C.M. Évora, concluiu que «no total de alojamentos, o centro histórico apresentava em 1991 a mais alta taxa de devolutos da cidade»<sup>4</sup> - 11,5%; e onde se encontram as piores condições de habitabilidade, quer pelas condições de higiene e salubridade, sobreloamento de imóveis por famílias carenciadas e envelhecidas, habitações sem instalações sanitárias, e improvisadas cozinhas. O estudo refere ainda que as principais patologias dos edifícios reportam-se a problemas nos acabamentos, degradação e rotura de coberturas, caixilharias envelhecidas, e problemas estruturais, que tendem a agravar-se por via de acções dos agentes atmosféricos e pela falta de manutenção. Em 2001 foram contabilizados 423 edifícios habitacionais que necessitavam da realização de obras de recuperação parcial em coberturas, e 367 edifícios habitacionais a necessitarem de obras de intervenção total ao nível de estruturas e coberturas; e ainda 660 alojamentos vagos no interior do centro histórico, maioritariamente degradados e fora do mercado imobiliário.<sup>5</sup>

<sup>3</sup> 40% dos alojamentos do centro histórico de Évora têm unicamente 1 ou 2 divisões, por contrário regista-se grande percentagem de edifícios sobredimensionados para os padrões modernos de habitação. dados da CME

<sup>4</sup> Oliveira 2003:21

<sup>5</sup> Idem p. 23

«Existem periferias dentro do centro histórico. Temos intervenções nos eixos comerciais mas tudo o que sai destes eixos comerciais é descurado, as outras ruas não têm bons pavimentos e estão cheias de casas degradadas...»<sup>6</sup>

Verifica-se de facto, que os sectores urbanos configurados quase exclusivamente por habitações e que intermedeiam os principais eixos comerciais e viários, concentram os edifícios em piores estado de conservação. O sector Norte e Ocidental, são apontados no estudo elaborado pela C.M.E., como os que concentram maior mancha de edifícios com elevadas deficiências habitacionais, piores condições de ventilação, e de espaços exteriores fracamente renovados e pouco generosos. Exercem por isso pouca atractividade e condicionam eventuais investimentos de recuperação, agravados pela desfasada actividade e oferta de outras zonas da cidade histórica.

O processo de especulação imobiliária verificada – associado ao fenómeno de Gentrificação -, causa a circulação dos imóveis no mercado, em geral a necessitar de profundas intervenções, expectantes por investimentos que em geral são canalizados para os confortáveis bairros periféricos prontos a habitar. As zonas mais qualificadas da cidade, perdem assim oportunidade de serem reabitadas. Na Praça do Giraldo, talvez o local mais emblemático da cidade, o centro do Centro, facilmente deciframos com um olhar mais atento, que reúne em torno de si, um conjunto de habitações vazias de vida, vazias de presença, denunciados pelas janelas velhas e frouxas, persianas quebradas, os cortinados queimados e apodrecidos pelo sol, uma ou outra vidraça partida e pela luz que nunca acende ao anoitecer.

Os procedimentos de reabilitação são por norma extremamente morosos, sujeitos à avaliação e aprovação de diferentes organismos que verificam as compatibilidades regulamentares habitacionais e conformidades com a condição

<sup>120</sup> patrimonial, e portanto pouco permissivos a profundas transformações, conforme previsto no PUE e no PDM. Nestes planos definem-se um conjunto de artigos no que se refere às limitadas possibilidades de transformação, tipo de usos, tipo de materiais de revestimento, coberturas, caixilharias etc.

Criam-se inibições não só de natureza regulamentar, mas de própria natureza física. A execução de intervenções nos edifícios nas áreas desta natureza são processos complicados no que se refere ao espaço de manobra e manuseamento de materiais e maquinaria, dificuldades de estaleiro e em muitas situações, falta de mestres e mão-de-obra qualificada em técnicas tradicionais de construção.

A consciência da necessidade de intervir no centro histórico, surge associada à preservação do conjunto Urbano classificado e da sua elevada importância patrimonial, diagnosticada e regulamentada no primeiro PDM elaborado após o 25 de Abril e de um documento mais específico denominado: Plano de Preservação e Recuperação do centro histórico. Neste documento são referidos sumariamente os problemas que ainda hoje, passados 30 anos, persistem. A realidade foi bastante diferente nas décadas anteriores no que se refere às condições de habitabilidade. Indiscutivelmente registaram-se gradualmente melhorias nas situações mais críticas, devido essencialmente ao desenvolvimento de diferentes projectos municipais<sup>7</sup>, após a criação do departamento Municipal do centro histórico, embora longe de se verificarem suficientes para contrariar a tendência de despovoamento e de desejada revitalização do Centro.

Como já enunciado anteriormente, essas intervenções referem-se mais profundamente aos principais eixos comerciais no que diz respeito à reformulação do espaço público e equipamentos. Quando se apostou na oferta de habitação qua-

<sup>7</sup> Programas desenvolvidos para a reabilitação urbana e habitacional: RECRIA, REHABITA, PRAUD, Programa Municipal de Reabilitação de Fogos, Programa Casa Caiada, Programa Municipal de Reabilitação de Caixilharia de Madeira.

lificada, optou-se pela construção de novos edifícios nos escassos lotes que ainda restavam das antigas cercas de conventos, ao invés de se apostar na recuperação. A excepção a isto verifica-se essencialmente na cedência e apoio à instalação de infra-estruturas públicas e adaptação dos edifícios a novas funções, como a instalação de departamentos da Universidade, residências de estudantes e outros equipamentos, serviços e espaços comerciais. Existiram igualmente programas e estratégias no Plano de Requalificação, que nunca foram posto em prática pela incapacidade financeira e vontade política, sobretudo do poder Central, e pelo escasso investimento privado. A intervenção de conjunto e a recuperação de quarteirões mais degradados nunca foi realizada, cingindo-se a intervenções residuais de imóveis individuais.<sup>8</sup>

As expectativas actuais centram-se no desenvolvimento de projectos pela recém-criada (2004) SRU – Sociedade de Reabilitação Urbana “Évora Viva”, criada a exemplo de outras cidades, como Empresa Municipal de capitais públicos, especificamente vocacionada para promover a requalificação e reabilitação urbana, accionando recursos que resultem no aumento de oferta/procura de habitação, comércio e serviços.

<sup>8</sup> Deve referir-se que já no Ante-plano de Urbanização de Évora de 1945, E. De Gröer sugeria a “reestruturação global da malha urbana através da introdução de medidas correctivas à falta de salubridade dos quarteirões...” in Estudo Sobre Despovoamento dos Centros Históricos da Rede Atlante p.87

122



61 Planta do Estado de Conservação dos Edifícios do centro histórico de Évora

Este mapa faz parte de uma análise efectuada pelo Departamento do Centro Histórico da C.M. Évora. Embora não se conheçam os critérios de inventariação, passados quase 2 anos admite-se que o número de edifícios em mau estado possa ter aumentado.

fonte: CME. Outubro 2008



62 Planta de Edifícios Devolutos e em Ruína no centro histórico de Évora

Este mapa faz parte de uma análise efectuada pelo Departamento do Centro Histórico da C.M. Évora. Embora não se conheçam os critérios de inventariação, mas tendo em conta os dados estatísticos que revelam uma alta taxa de perda populacional, admite-se que os edifícios assinalados figurem como uma pequena amostra da quantidade real de edifícios devolutos, que supomos que seja superior.

fonte: CME. Março 2008



## 4.4

### AUTOMÓVEL COMO FACTOR DE ENCOLHIMENTO URBANO

É certo que as cidades sofrem sucessivas mutações, adaptando-se aos novos padrões de habitabilidade e vivências contemporâneas. Indiscutivelmente trata-se de um processo natural onde efectivamente existem perdas e ganhos de qualidades urbanas.

125

A cidade como espaço de colectividade e de desenvolvimento comum, é manifestamente o reflexo social da sociedade contida em si mesma. As suas ruas, praças, avenidas, como artérias e vasos comunicantes de uma qualquer cidade, representam locais de fluxos por onde a vida da cidade se processa activamente e onde as transformações dos novos padrões de conforto e habitabilidade mais se reconhecem.

No capítulo denominado “Transformações recentes da cidade média em Portugal”, já anteriormente se referiu que o elemento automóvel e todas as infra-estruturas de mobilidade a este associadas, foram o principal motor de desenvolvimento urbano e o principal factor de transformação territorial do país nos últimos 35 anos. Se por um lado possibilitou a expansão da urbe, criando novas realidades urbanas à sua imagem, noutras situações é factor de constrangimento e perversão da qualificação do espaço público.

Quais são então, as consequências do automóvel em ambientes urbanos que efectivamente não foram pensados para serem compatíveis com esta natureza? Os centros históricos das nossas cidades são, genericamente, o melhor exemplo de estruturas e traçados inconciliáveis com as novas formas de mobilidade.

«Em muitas ruas da cidade histórica já nem cabem dois automóveis lado a lado e o estacionamento de rua é uma dor de cabeça para todos. Não é que a localização e concentração destas áreas não acabe por diminuir a dependência do automóvel, mas porque tais objectos – os automóveis – ainda se constituem, hoje, num fetiche, num fornecedor de status, é que nenhum centro histórico

126

– por mais qualificado – leva a palma a qualquer bairro novo, periférico, com garagens por baixo dos blocos T2.»<sup>1</sup>

Évora, não é diferente deste retrato. No centro histórico de Évora suporta diariamente o fluxo de tráfego superior à diminuta capacidade de escoamento a par da difícil mobilidade nas ruas e dos espaços de estacionamento insuficientes.

Manifestamente a qualidade do espaço urbano é prejudicado, muito embora se compreenda a necessidade de adequação da cidade antiga a novas premissas de mobilidade. A velha cidade deve permitir a entrada do carro como veículo de manutenção da própria cidade, embora se torne contraditório, conforme refere Aurora Carapinha,<sup>2</sup> que estando o centro histórico a esvaziar e a perder oferta de serviços, haja cada vez mais necessidades de estacionamento. A afluência o automóvel não significa, neste caso, que o centro da cidade esteja a ser mais ocupado ou usado do que antes.

Nas estreitas margens das ruas e praças da cidade antiga, o espaço “excedente” é minuciosamente organizado e aproveitado ao limite para permitir o estacionamento do automóvel.

Equiparando as ruas e praças da cidade com as artérias do organismo da urbe, poder-se-ia classificar estes factores de encolhimento do espaço público, a uma espécie de colesterol urbano que se vai depositando e congestionando os fluxos urbanos, quer de natureza física na relação com o espaço, quer na ordem social de relação com a própria rua. As relações de vizinhança, na franca relação bairrista que a rua permite, perdem manifestamente uma dinâmica mais directa, porque a esta se adiciona a impessoalidade do automóvel, que rouba espaço público e

---

1 DIAS 2006: 39

2 REVUE 2007

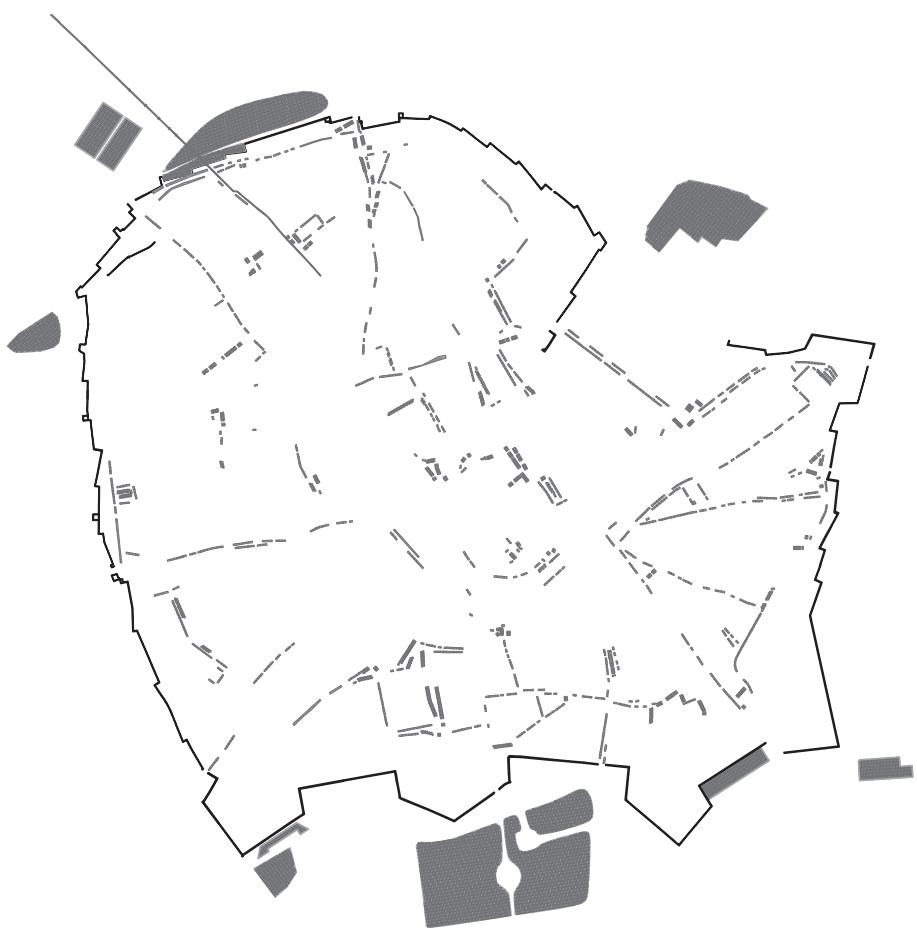
constitui em muitos casos barreira visual e elemento de transitoriedade, que por ser móvel gera uma constante mutação do espaço físico.

127

Na década de 80 foi criado o primeiro plano estratégico de circulação automóvel, direcionado à reorganização e adequação do espaço público, à contaminação do espaço urbano gerada pelo automóvel. Entendendo-se o constrangimento que o automóvel representava neste contexto, foram criadas as primeiras ruas exclusivamente pedonais, acessos reservados unicamente a residentes e as restrições de circulação em sentido único. Durante a década de 90 foi criada a Empresa Municipal SITEE (Sistema Integrado de Transportes e Estacionamento de Évora), passando esta a regulamentar e a fiscalizar o estacionamento no centro da cidade. A crescente generalização do uso do automóvel, fez com que se construíssem ou disponibilizassem bolsas de estacionamento exteriores à muralha (Rossio, Portas da Lagoa, zonas adjacentes aos hospitais, etc.), ordenou-se o Parque da Horta de S. Domingos e construiu-se o primeiro parque subterrâneo na Praça Joaquim Augusto de Aguiar. Actualmente, no decorrer do projecto Acrópole XXI prevê-se a construção de um novo parque subterrâneo no Jardim de Diana. A regulamentação do tráfego, acompanha-se obrigatoriamente da inúmera sinalética universal de trânsito que cresce inesteticamente em cada esquina da cidade.

Não se entenda tal discurso, como um manifesto ao uso do automóvel no centro histórico, envolto num passadismo e numa memória que só as fotos e alguns agentes da cidade documentam. Pretende-se constatar que a afluência do automóvel ao centro histórico não significa, neste caso, que o centro da cidade esteja a ser mais ocupado ou vivido do que antes. Verifica-se com frequência, que em dias não laborais, há um excesso de lugares de estacionamento disponíveis por todo o centro histórico, sendo um indicador de que a oferta é essencialmente destinada a não residentes. Outras situações há, em que a insuficiente capacidade de estacionamento de proximidade que o centro histórico oferece, levou à reloca-

128



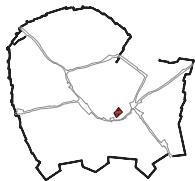
0 100 500m



63 Planta de Estacionamentos  
Ano de 2009

lização de comércio e serviços para outras zonas da cidade onde esses problemas <sup>129</sup> não se verificam, nomeadamente em áreas periféricas.

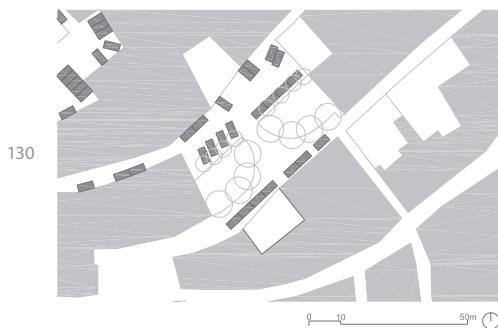
A cidade serve-se do velho centro, mas parte ao final do dia, no conforto do automóvel para o bairro periférico ou para a vila mais próxima.



0 250 1000m

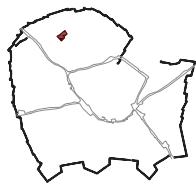


64 65



66 67

64 Planta de localização  
65 Largo da Misericórdia, início do séc. XX  
66 Planta de estacionamentos  
67 Largo da Misericórdia, 2010

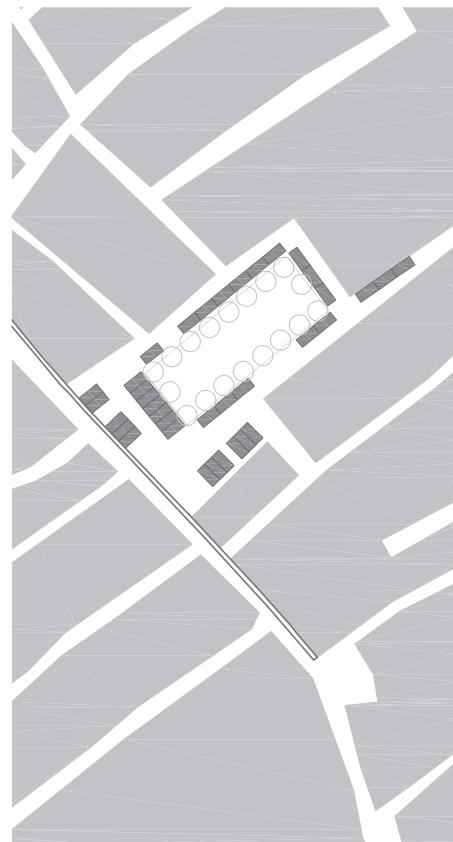


68 69

0 250 1000m



71



70 73

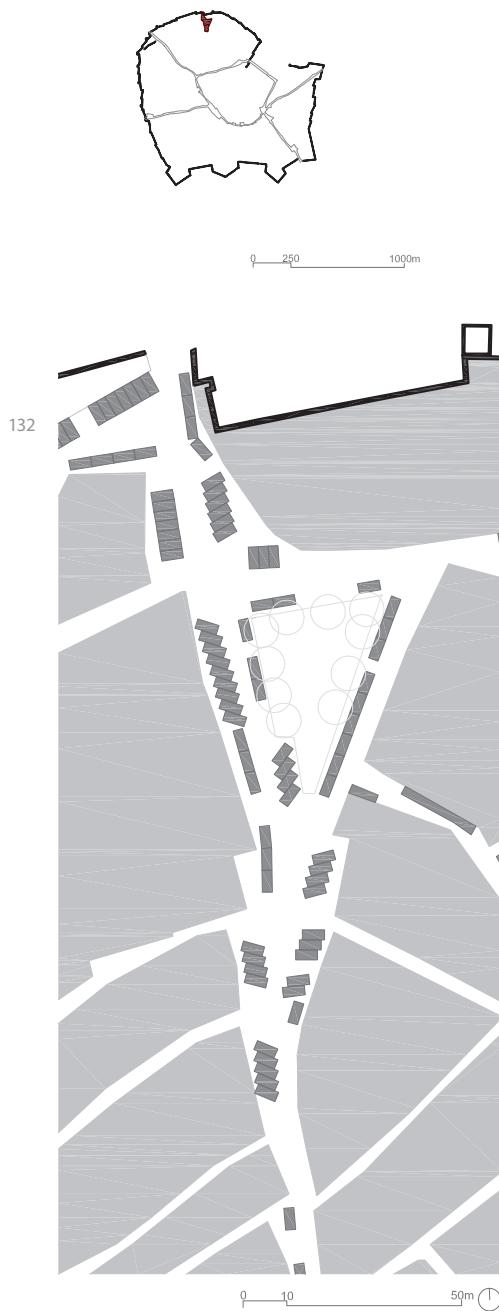
0 10 50m



131



68 Planta de localização  
69 Largo do Chão das Covas, início do séc. XX  
70 Planta de estacionamentos  
71 Largo do Chão das Covas, 2010  
72 Largo do Chão das Covas, início do séc. XX  
73 Largo do Chão das Covas, 2010



**74** Planta de localização  
**75** Largo de Avis, Início do séc. XX  
**76** Planta de estacionamentos  
**77** Largo de Avis, 2009  
**78** Largo de Avis, Início do séc. XX  
**79** Largo de Avis, 2009'



**74** **75**



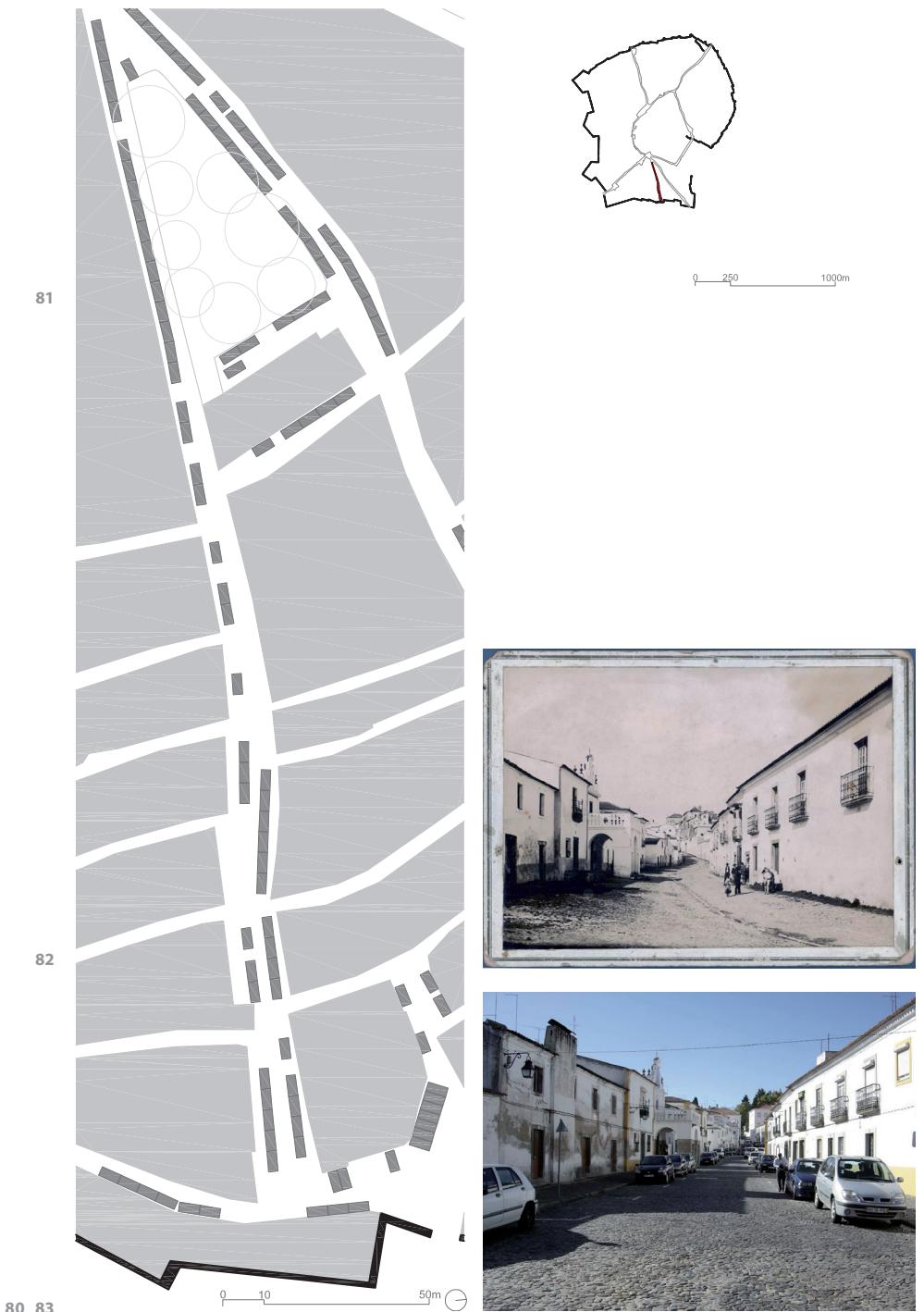
**77**



**78**



**76** **79**



80 Planta de estacionamentos

81 Planta de localização

82 Rua Mendo Estevens, 1882

83 Rua Mendo Estevens, 2009





84 Planta de Ruas Pedonais

136



85 86



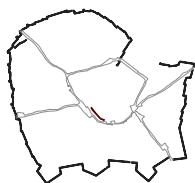
87 88

85 Planta de localização

86 Praça do Sertório, final do séc. XIX

87 Praça do Sertório, final da década de 80 do séc. XX

88 Praça do Sertório, 2010



89

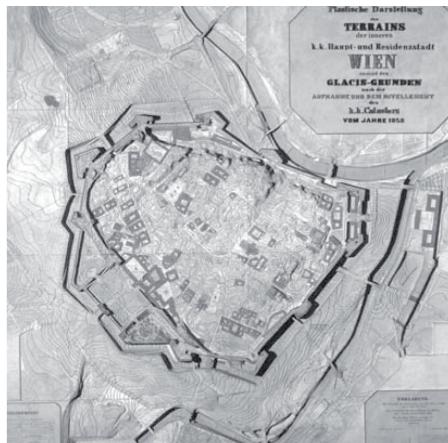
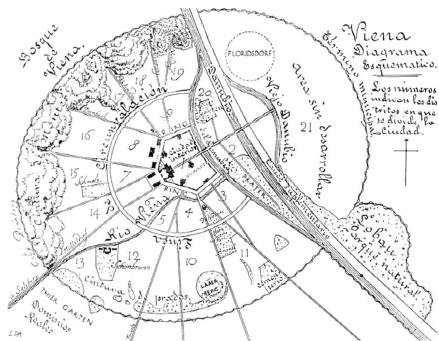
0 250 1000m



90 91



89 Planta de localização  
90 Rua Alcárcova de Baixo, final da década de 80 do séc. XX  
91 Rua Alcárcova de Baixo, 2010



92 Diagrama esquemático de um dos muitos planos propostos para o desenvolvimento urbano da Cidade de Viena, 1857

93 Mapa de Viena em 1858, ainda rodeada da muralha defensiva.

93 Mapa de Viena em 1850, ainda rodeada da muralha defensiva.  
94 Esquema das muralhas de Viena com marcação do fosso e da estrada de circunvalação, sobre mapa actual da cidade de Viena

## 95 Plano do Ring de Viena

# 5

## MODALIDADES ALTERNATIVAS DE UTILIZAÇÃO DA CIDADE

### 5.1

#### RELAÇÕES ENTRE CENTRO E PERIFERIA

A competição entre os Velhos Centros e as Novas Periferias concretizou novos desafios ao crescimento da cidade, sobretudo nas condições de sustentabilidade e gestão de recursos e infra-estruturas que a dispersão urbana despertou. Apesar do desenvolvimento de uma posição autónoma muitas vezes conquistada, a verdade é que, o que é periférico precisa inequivocamente da validade de um centro e das pontes com este criadas.

139

É como se existisse um outro espaço entre centro e periferia que fica por resolver, expectante pela decisão de um preenchimento, de uma ligação,

«como quando as muralhas surgiram derrubadas na cidade pós-medieval e o mundo à volta atou os campos e os subúrbios soltos aos braços de coerência que se retraiam dentro: cidade apertada que, de súbito solidária, se libertou, ligou, esquecendo limites velhos».<sup>1</sup>

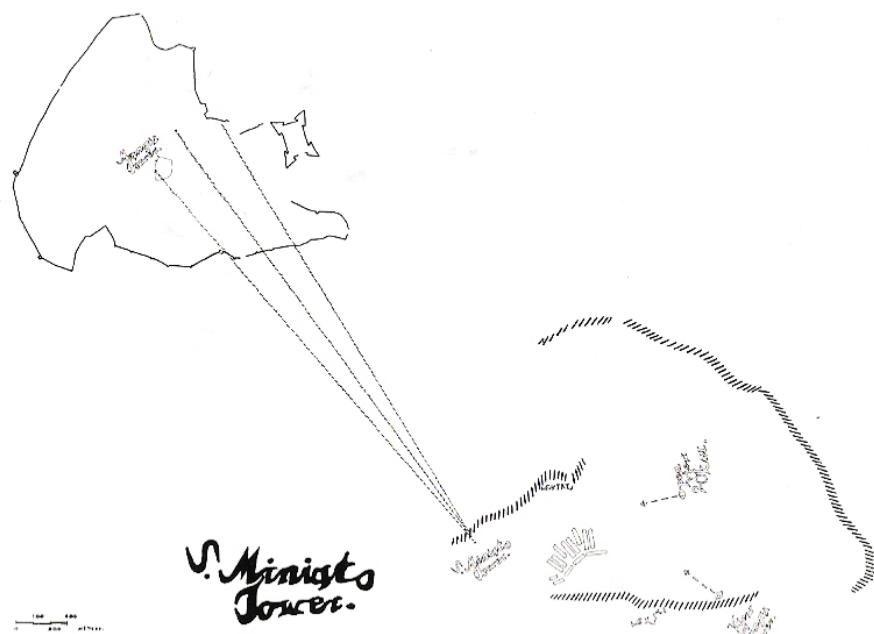
O Ring de Viena – Ringstrasse - é o exemplo mais efectivo da renovação, nesta terceira categoria de espaço urbano<sup>2</sup>.

Mais paradoxal, é o exercício de responder a estas descontinuidades com outro tipo de matérias. San Miniato, nos arredores de Siena, uma extensa mancha edificada constitui um novo foco de desenvolvimento que se enraizou com uma grande

1 DIAS 2006:75

2 Até metade do século XIX, Viena permanecia com as fortificações medievais erguidas, quando a maioria das cidades europeias haviam arrasado essas estruturas congêneres (Paris em 1670 e Berlim em 1734). Durante o século XVIII, haviam já teorias sobre a inutilidade das muralhas ao nível defensivo, facto comprovado em 1809 com o cerco da cidade pelas tropas de Napoleão, que após conquistarem a cidade detonaram as muralhas. Em 1857, dar-se-ia a grande viragem no desenvolvimento da cidade com o desejo do Imperador Francisco José em realizar grandes obras públicas que dessem visibilidade à cidade e ao País, entre elas o Parlamento, os Paços de Concelho, Teatro, Universidade, Opera, Museus e galerias, um Quartel, edifícios para a Corte e vários mercados centrais. A velha fortificação daria então lugar a uma extensa e larga avenida - sinónimo de modernidade e cosmopolitismo - ladeada pelos edifícios funcionais e iconográficos. Nesse momento, a construção do anel ligou diferentes bocados de cidade, contaminando a regeneração da cidade que se havia renovado.

140



96



97

96 Esquema da relação estabelecida entre S. Miniato e a cidade de Siena. A torre enquanto elemento *landmark* funciona como ponto de referência.

97 Fotomontagem da proposta de Alison e Peter Smithson para a Torre de S. Miniato. A torre e a plantação arbórea estabelecem uma marca no território, simultaneamente lúdica porque funciona como um relógio de sol gigante.

descontinuidade, onde se sugere um novo sentido de transição entre os diversos acontecimentos do contexto suburbano e a cidade de Siena. Os arquitectos britânicos Alison and Peter Smithson desenvolveram um projecto em 1988 baseado numa posição identitária, quase iconográfica, de relações estabelecidas entre dois distintos universos urbanos e as marcas do território que as envolve. Uma torre, simultaneamente relógio solar de grande escala, estabelece um sinal com a cidade de referência – Siena – e é também uma evocação das torres sineiras típicas italianas. Uma transformação da paisagem, simultaneamente lúdica, estabelece com a torre uma marca de ocupação. Uma ocupação arbórea, mas marcadamente artificial que compensa por tempo indeterminado a indefinição de um território que se mantém em transformação, sujeito a alterações de usos e de sinais.

«The signal or the marker that a architects can effect is not a sign, or a piece of writing, or a change of colour, but a space.»<sup>3</sup>

A cidade de hoje, tornou-se periferizada muito por causa das expectativas de desenvolvimento criadas pelo financiamento europeu na aplicação e criação de infra-estruturas.

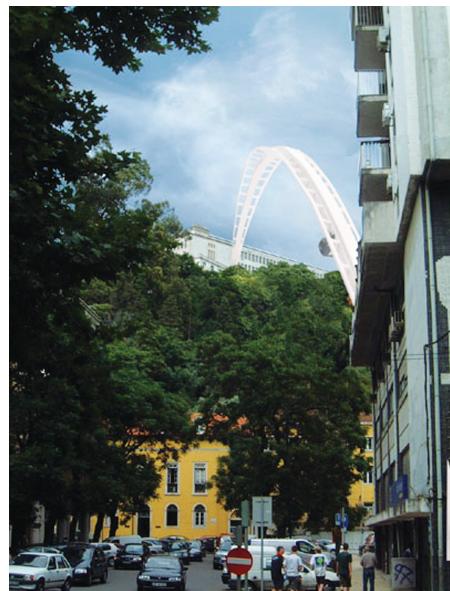
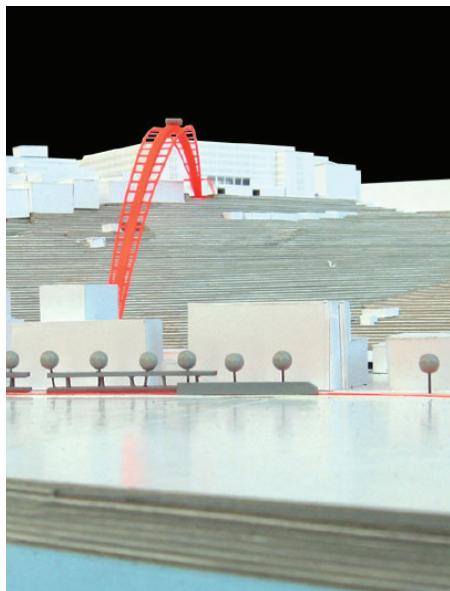
«A cidade nova, de fora, excessivamente entregue aos automóveis, larga, lassa e difusa, (...), gera e vive de porções de vazio sem sentido ou significado que levarão anos a consolidar ou que, pelo contrário, podem apressadamente ser preenchidas por construção anódina e desconexa, de propósitos tão só utilitários e especulativos.»<sup>4</sup>

Manuel Graça Dias argumenta que tal incapacidade de gestão provocada pelo

3 SMITHSON 2005:312

4 DIAS 2006: 74

142



98 99

98 Fotomontagem do Arco que faz a ligação entre o Parque e a Alta de Coimbra. Estratégia urbana proposta pelo atelier Contemporânea no Seminário Internacional de Desenho Urbano em Coimbra, 2003. O Arco proposto, articula a revalorização do Boulevard e com a introdução do metro de superfície.

99 Maquete da proposta do Arco

planeamento grosso e pelo rápido apetrechamento de estruturas transportadoras de ideais de modernidade, produzem muitas vezes fragmentos fracos de referências urbanas e de sinais de conjunto, cujo desafio passará por «construir mundos que estabeleçam, primeiro, múltiplos sentidos dentro de si próprios (...), desenhando as regras (...) na expectativa que sobressaiam linhas, pistas, traços, que ajudem à regeneração desses espaços ou sítios [ainda] in-significados.»<sup>5</sup>

É nas descontinuidades na construção da cidade que se verificam, muitas vezes, dinâmicas antagónicas e processos de retracção de diferentes fragmentos, onde as partes flexíveis sobrevivem. Dissimular ou atenuar essas roturas entre diferentes zonas da cidade é fulcral ao entendimento e uso do conjunto que a cidade deveria representar.

O que esperamos de uma cidade, dificilmente se manifestará na monotonia dos “bairros dormitório”, e na sua condição utilitária e periférica pendularizadoras de pessoas, porque aqui não presenciamos os imprevistos que a densidade fabrica, os encontros que a cidade produz, enfim, o sentimento de colectividade. Por oposição, uma cidade densa, consolidada, cosida entre cada retalho, e cheia de vida, indiscutivelmente tenderá a construir mais acontecimentos, animação, encontros e intenções comuns.

Em muitas das cidades, coser ou preencher os vazios, densificar a cidade, e colmatar discrepâncias entre fragmentos, poderá ser a solução para a retracção urbana. Parar de crescer horizontalmente, para então se consolidar a cidade entre os espaços entretanto tornados vazios de actividade, vazios de presença, e redignifica-los – resignificá-los. Refuncionalizar, reorganizar e reconstruir a cidade, é a oportunidade de fazer cidade sem ter de a expandir, tirando partido da matéria que a compõe. No domínio da arquitectura poderão ser criadas plataformas de

---

5 idem



intervenção que alimentem novas e positivas possibilidades estratégicas promotoras de densidade e de regeneração urbana em locais manifestamente retraídos.

Na cidade de Coimbra, entre a “Alta” e o “Parque” foram em 2003 promovidos ideias de ligação entre estes diferentes pontos da cidade separados por 68 metros de desnível e uma densa mancha arbórea. O atelier *Contemporânea*, equacionadas várias hipóteses, propõe o desenvolvimento de um «arco sobre a mata, vencendo o vão e o percurso, ao longo da qual deslizarão as cabinas de transporte de passageiros; forma que ganha, ainda, um incrível potencial de *ex-líbris*, simultaneamente ecológico de vigorosamente artificial.»<sup>6</sup> Um reverso de lógicas passadistas onde tecnologia e contemporaneidade são motor de uma nova imagem, projectada no futuro. Uma espécie de ponte que liga dois lugares separados, para que se tornem próximos e transponíveis.

---

6 Idem p.172

146



100 101

**100, 101** vista sobre os vales da cidade da Covilhã. A presença de estruturas industriais abandonadas, acompanha a imagem desta cidade desde a década de 80

## 5.1.1

### “VIVER COVILHÃ | PROGRAMA POLIS” REAJUSTAR DESCONTINUIDADES

147

«O plano de Mobilidade pedonal da Covilhã é a chave de leitura de um processo, de uma ideia apreensível e mesmo exposta nas diferentes intervenções. É o “aplanar da cidade”, como diz Nuno Teotónio Pereira, porque a cidade não pode ter barreiras, quer físicas, quer visuais»<sup>1</sup>

A Covilhã é uma cidade média portuguesa, situada no interior norte do país. Integrou o projecto Programa POLIS<sup>2</sup>, lançado no ano de 2000 pelo Governo Português com o objectivo de reestruturar 15 «cidades, através de intervenções nas vertentes urbanística e ambiental, melhorando a atractividade e competitividade de pólos urbanos que têm um papel relevante na estruturação do sistema urbano nacional».<sup>3</sup>

É no contexto dominado por lógicas urbanas de crescimento, dispersão periférica generalista e de abandono dos segmentos históricos<sup>4</sup>, que o Programa POLIS da Cidade da Covilhã se inscreve. O objectivo genérico do Plano elaborado pelo atelier Nuno Teotónio Pereira / Pedro Botelho em parceria com o ARPAS<sup>5</sup>, passou por contrariar a tendência de despovoamento e a natureza do território acidentado, explorando soluções de mobilidade e de ligações entre os diferentes momentos da cidade, propondo igualmente uma maior coesão com o preenchimento de vazios adjacentes ao casco histórico.

A indústria têxtil dos lanifícios, instalada na orla da cidade original a partir do séc. XVII foi, até à década de 80 do século passado, a principal actividade da cidade da Covilhã. A cidade cresceu ao longo das pendentes, e sedimentou-se até onde o acidente topográfico permitiu, mas a exemplo de outras cidades sofreu um pro-

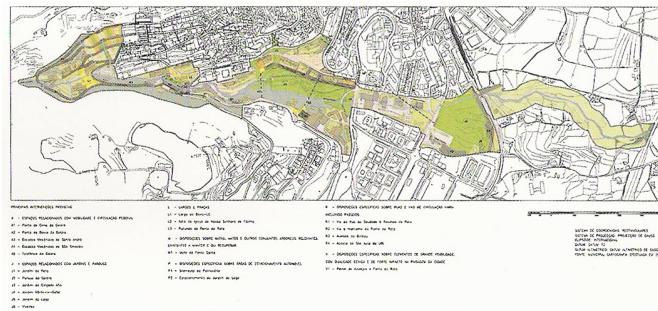
1 AFONSO 2005:9

2 Programa Polis — Programa de Requalificação Urbana e Valorização Ambiental de Cidades

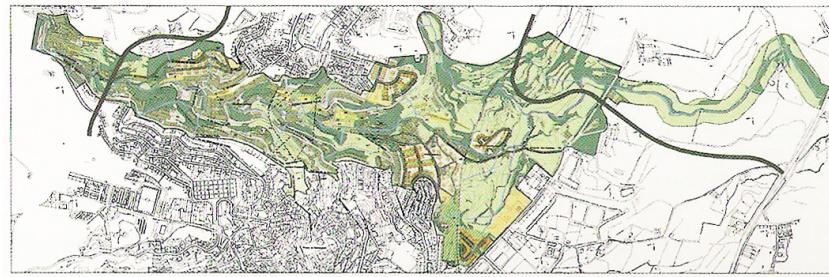
3 in Diário da República I série B n.º112, de 15 de Maio de 2000, p.2106

4 Recordemos a capítulo denominado “ transformações recentes da cidade média em Portugal”, onde foi se abordou o tema da urbanização difusa e periférica.

5 Arquitectos Paisagistas Associados, Lda



102



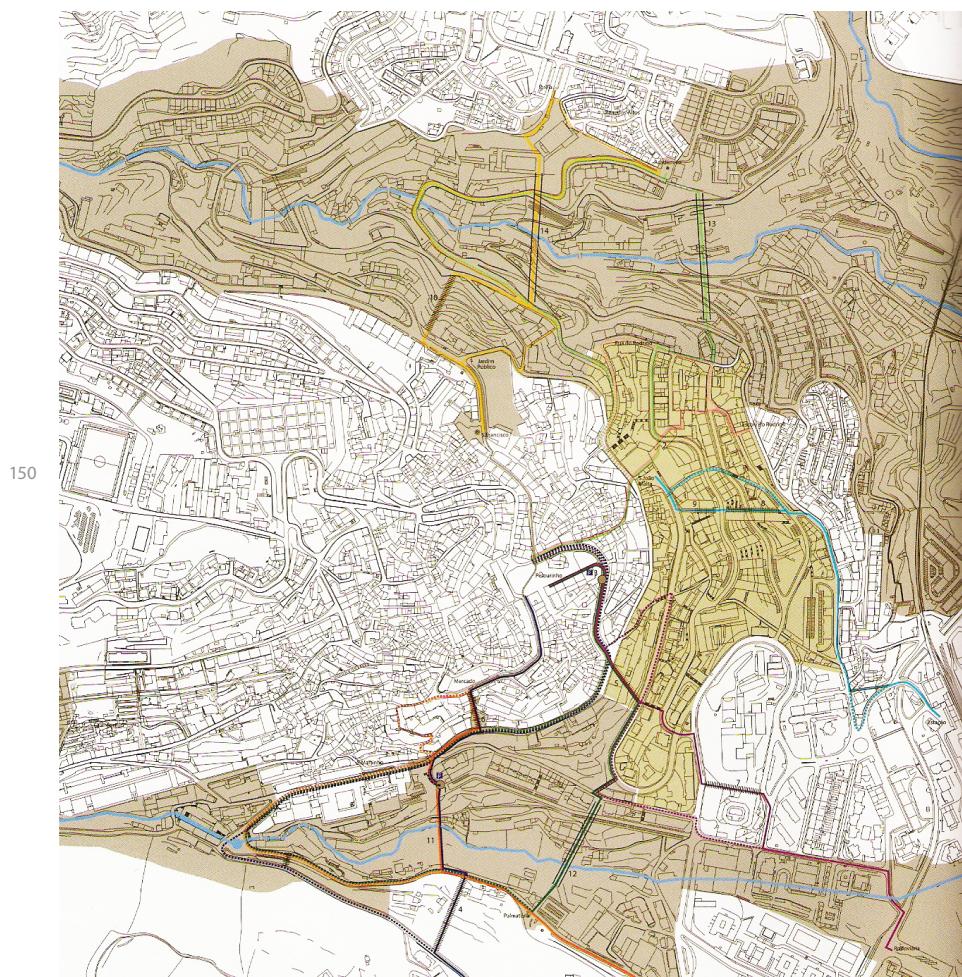
103

102, 103 Planos elaborados pela equipa comandada por Nuno Teotónio Pereira para a reabilitação dos vales das Ribeiras de Goldra e da Carpinteira.

cesso de desindustrialização que viria a marcar a composição da cidade. Um processo de desindustrialização que construiu assimetrias e desigualdades urbanas, associados à crise económica e laboral, iniciando-se o decréscimo de população na cidade, e o abandono de edifícios industriais e habitacionais. A fundação da Universidade da Beira Interior, em 1986, instalada em parte das estruturas industriais tornadas obsoletas, potenciou o desenvolvimento de um centro de serviços, exercendo dinâmicas de atracidade que contrariaram ligeiramente a retracção verificada na cidade. Este foi um processo que reintegrou muito do património industrial desqualificado, introduzindo consistência no funcionamento da cidade.

Na Covilhã, as descontinuidades e negligências urbanas, surgiram associadas a desníveis topográficos, escavados pelas íngremes encostas traçadas pelas linhas de água das Ribeiras de Goldra e Carpinteira, por um processo de desindustrialização e pelo crescimento difuso da cidade para uma periferia desorganizada. Nuno Teotónio Pereira refere a configuração actual do planeamento da cidade da Covilhã, é um retrato negativo de estratégias legisladoras que têm potenciado o crescimento periférico, destruindo a coesão interna, e desfigurando a imagem da cidade.<sup>6</sup> Planos baseados em escalas e zonamentos que têm ignorado a configuração natural do seu território e identidade local, reconhecidos na construção de urbanizações extensivas que voltam as costas aos vales da cidade.

O Programa POLIS surgiu assim, como uma oportunidade de reverter lógicas urbanas através de estratégias que resignifiquem a identidade e os processos de sustentabilidade do sistema urbano. Os vales são os pontos-chave de intervenção, onde se encara os constrangimentos topográficos e as estruturas industriais devolutas, como oportunidades de costurar diversos fragmentos e restituir coesão à cidade. Vencer as diferenças de cotas entre as margens dos vales figurava-se essencial.



Termos de comparação (exist.)	Extensão	Desnível a vencer
Jardim Público/Mercado	700 m	15 m
S. Martinho/Pelourinho	700 m	40 m

Percursos Pedonais	Antes	Depois	Antes	Depois
Residencial/Mercado	1470 m	760 m	97 m	37 m
Palmação/Pelourinho	1530 m	690 m	68 m	23 m
Estação/S. João de Malta	890 m	630 m	111 m	45 m
Pelourinho/St. António (Reitoria)	1730 m	730 m	55 m	34 m
Penedos Altos (Igreja)/S. Francisco	1420 m	750 m	71 m	14 m
Penedos Altos (Acad.)/Pelourinho	1400 m	920 m	86 m	56 m
Rodoviária/Pelourinho	1490 m	950 m	127 m	53 m
Escola do Rodrigo/Pelourinho	850 m	540 m	95 m	69 m

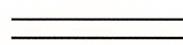
Elevadores  
Verticais



Elevadores  
Inclinados



Pontes  
Pedonais



104 Plano de mobilidade da cidade da Covilhã. O plano estabelece novos percursos pedonais, encurtando distâncias.

Definiram-se assim 5 pontos de actuação nos planos de urbanização:

151

- A reabilitação dos vales das ribeiras de Carpinteira e Goldra, devolvendo-as à cidade como espaços de lazer, incluindo um processo de despoluição;
- Tirar partido da beleza natural dos vales, construindo novas frentes edificadas como remate da uma estrutura urbana já consolidada;
- Reutilizar o património industrial, como elemento fundamental de criação de novas dinâmicas urbanas, por exemplo no âmbito da produção cultural;
- Desenvolver uma rede de acessibilidades que permitissem de igual modo vencer descontinuidades dos vales e dos diferentes segmentos da cidade, reduzindo a dependência do automóvel;
- Corrigir lógicas de implantação, que integrassem em simultâneo a consolidação urbana e integração na paisagem caracterizada pelos acentuados declives topográficos.

«Os dois Planos Gerais de urbanização, da Ribeira de Goldra e da Ribeira da Carpinteira, aos quais se associa, o Plano de Pormenor de São João da Malta (...) configuraram uma mão que agarra o centro da cidade, redefinindo-a. Intervindo nos limites do centro, estamos perante uma proposta de recentramento da cidade, uma fuga à periferia que há-de vir.»<sup>7</sup>

Percebeu-se no contexto da transformação desta cidade, a necessidade de ancorar novas possibilidades a antigas estruturas desfuncionalizadas em adição à cidade - nomeadamente aos segmentos originários - transpondo as pausas não urbanizadas que a topografia ditou. As pontes, elementos de pedonalização, complementadas por outros meios mecânicos, foram a resposta mais radical traçada pelo plano de Nuno Teotónio Pereira. Uma nova rede de circulações que dá continuidade a troços

7 AFONSO 2004:97

152



105 106



107 108

**105, 107** Rotunda do Rato. O redesenho pelo Arq. Nuno Teotónio Pereira, procurava disciplinar o a circulação viária e simultaneamente criar um local de referência e lazer relacionado com a presença da Univ. da Covilhã. A rotunda reativa a presença da ribeira, canalizando a água para o centro da rotunda.

**106, 108** Praça do Município e do Pelourinho. A reabilitação desta praça, estabelece um vínculo entre toda a restante intervenção na cidade e o seu centro. Nuno Teotónio Pereira redesenhou a praça procurando acentuar o seu papel de centro cívico, melhorando o seu funcionamento. Organizou o sistema de trânsito, introduzindo um silo subterrâneo, e desta forma libertando o espaço público. A rotunda, como elemento escultórico minimiza, a função de nó viário

existentes, num “reajuste, (...) que reata as relações de continuidade entre os vários momentos da ocupação histórica da cidade”<sup>8</sup>, com um gesto simples e eficaz.

O desenho meticoloso de algumas estruturas arquitectónicas, como as Praças do Município e do Pelourinho, o Rossio e a Rotunda do Rato da autoria do Arq. Nuno Teotónio Pereira com diversas parcerias, ou as pontes pedonais da autoria do Arq. João Luis Carrilho da Graça, formalizam as intenções do plano, estabelecendo pontos de “ancoragem” e um novo sentido identitário na cidade de forma singular. Este tipo de estratégia é apelidado pelo urbanista Jaime Lerner de “Acumulação Urbana”. Jaime Lerner defende que

«às vezes é necessárias acções pontuais, algumas “agulhadas” de uma boa acção local, que crie uma nova energia.»<sup>9</sup>

A encomenda do projecto das pontes pedonais ao Arq. Carrilho da Graça é um claro exemplo disso, cujo resultado introduziu no desenho da cidade um sinal de referência e originalidade. A ponte pedonal já construída<sup>10</sup> faz a ligação entre a zona dos Penedos Altos e o centro da cidade, unindo as margens da Ribeira da Carpinteira ao longo de 220 metros elevando-se a 52 metros no seu ponto mais alto. Não é uma mera união entre dois pontos. «Como o vale é extremamente coleante, a estrutura desenha-se, no ar, com uma forma curvilínea»<sup>11</sup>. A ponte “dobra-se”

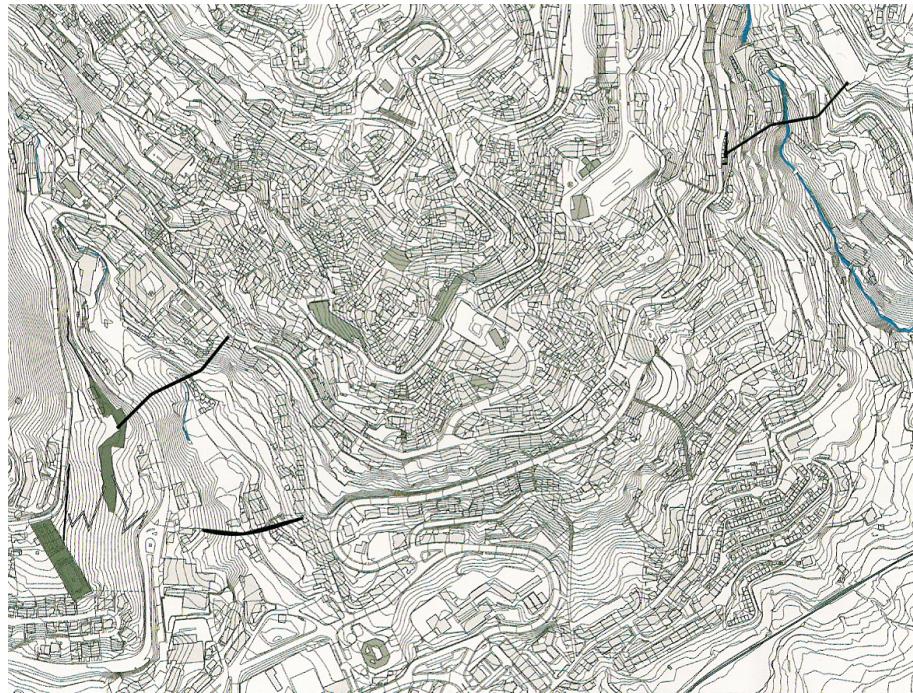
8 MILHEIRO 2003 :42

9 in [http://www.youtube.com/watch?v=-KhVoYnpAi0&feature=player\\_embedded](http://www.youtube.com/watch?v=-KhVoYnpAi0&feature=player_embedded)

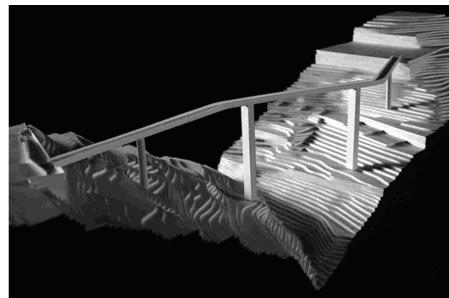
10 inicialmente previam-se 4 pontes no Plano elaborado pelo Arq. Nuno Teotónio Pereira. O número de pontes foi reduzido para 3 que ficaram a cargo do Arq. João Luis Carrilho da Graça. A primeira, já construída, foi inaugurada em Setembro de 2009.

11 «O conceito da ponte é este: temos um andamento ondulado em toda aquela geografia e topografia com ruas sinuosas, estradas etc. Normalmente as pontes são para comboios ou para automóveis, com um sentido viário, ou porque tem um sentido de economia muito restrito. Neste caso, como o vale é extremamente coleante, a ponte fica a desenhar-se no ar com uma forma curvilínea, que eu acho muito sexy... (...) é como se fosse 1 edifício radical, com um conteúdo que é só a passagem. Esta constituição joga cenograficamente, com a Serra da Estrela e o Vale da Covas da Beira, a pousar neste Vale da Carpinteira» Arq. João Luis Carrilho da Graça in <http://www.arquitectos.pt/index.htm?no=2020491704,153>

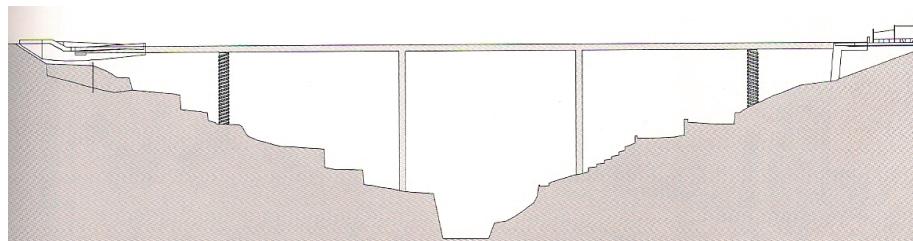
154



109



110 111



112

109 Covilhã, planta de implantação das pontes pedonais sobre as Ribeiras da Goldra e da Carpinteira

110 Maqueta da Ponte pedonal da Ribeira da Carpinteira

111 Ponte pedonal da Ribeira da Carpinteira

112 Corte do vale da Ribeira da Carpinteira com perfil da Ponte pedonal

ao longo do percurso para estabelecer vistas sobre a cidade, a Serra da Estrela e a Cova da Beira. Assumidamente artificiais, contrária à condição que gerou e domina as linhas de construção da cidade, estas novas estruturas que vencem o desnível do vale, tornam a cidade idealmente mais plana, mais acessível e confortável, liberta do anacronismo das lógicas tradicionais e de comportamentos enraizados.

O compromisso da reabilitação do centro histórico, faz-se indirectamente ancrada à reabilitação da Praça do Município e do Pelourinho redefinida por Nuno Teotónio Pereira. A clarificação da sua organização no que se refere à circulação automóvel e reforço da sua imagem enquanto espaço central da cidade, é o ponto de partida para relações criadas com o restante território urbano, a partir das periferias desindustrializadas, dos vales requalificados e de uma gestão de mobilidade que promove uma condição ambiental mais saudável e um ambiente urbano mais humanizado.

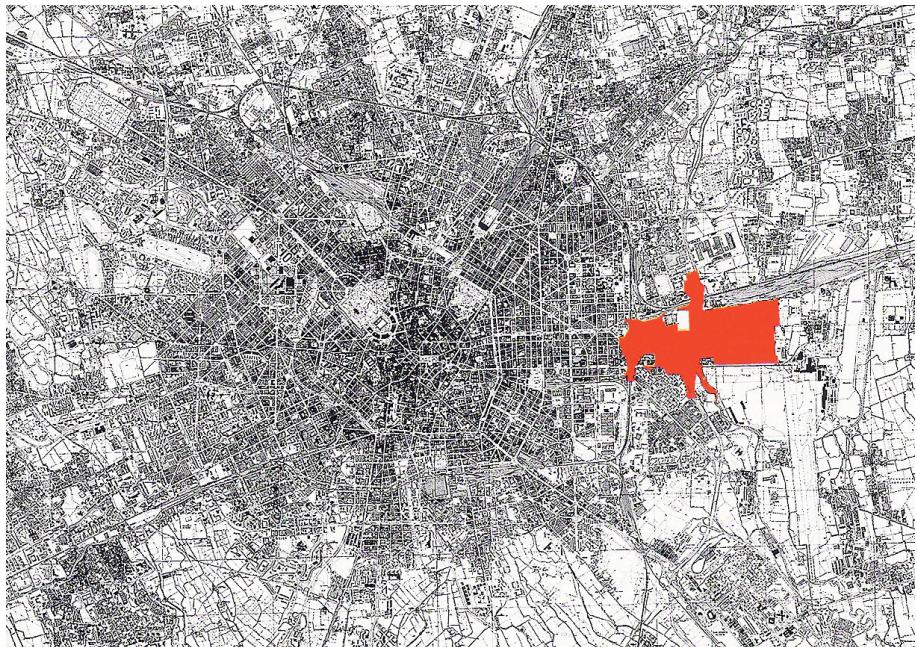
«As pontes no séc. XXI exibem o seu percurso sobre um passado industrial sem retorno, acompanhando a vontade do seu (re)significado. A intervenção proposta contesta as características genéricas das periferias e apela às características individuais próprias de cada urbe»<sup>12</sup>.

O sucesso deste plano está na estratégia clara de reorganização da cidade, construída com base na análise dos mais diversos factores (territoriais, urbanos, sociais, políticos etc.), aliado à particularidade do desenho arquitectónico que o formaliza.

---

12 idem

156



113



114 115

113 Planta de localização do Parque Forlanini, Milão

114, 115 Natureza heterogénea do Parque Forlanini. O bordo do parque caracteriza-se por habitações típicas de uma periferia urbana, viadutos e o caminho-de-ferro, em contraste com marcas de estruturas agrícolas impressas ainda no terreno.

## 5.1.2

### PARQUE FORLANINI

Milão, Itália (2002/...)

157

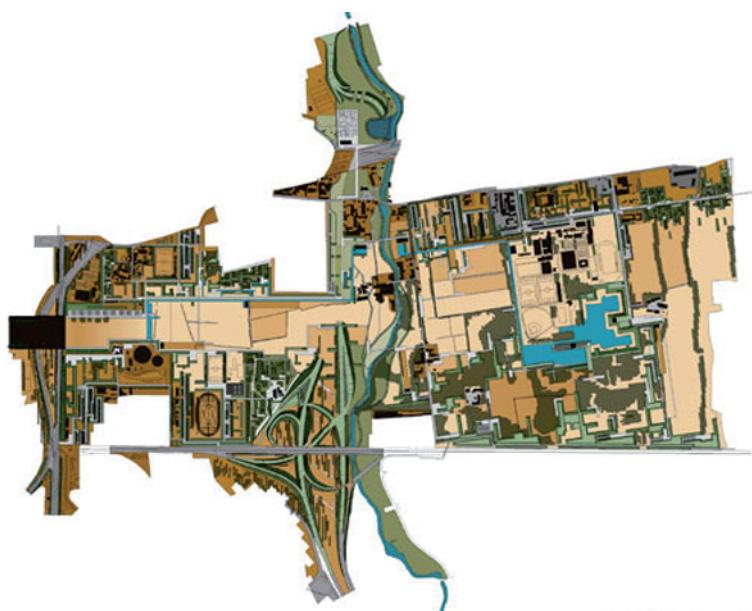
Arq. Gonçalo Byrne, Arq. Paisagista João Nunes

O projecto do Parque Forlanini resulta de uma competição internacional, ganha pelo atelier do Arq. Gonçalo Byrne em parceria com o Arq. Paisagista João Nunes. Este projecto não permite logicamente estabelecer uma semelhança com a escala e o contexto de Évora, mas a sua pertinência neste capítulo explica-se pelas relações criadas nas zonas de fronteira do Parque, revelando-se uma estratégia reparadora de um território híbrido e desconexo.

O Parque Forlanini situa-se a Este do centro urbano de Milão, próximo do aeroporto de Linate, integrado num cinturão verde de que fazem parte os vizinhos parques Maserati e Monlué, distribuindo-se por uma área de 320 hectares.<sup>1</sup> Este espaço era dotado de grande complexidade, com estruturas muito fortes que o homem imprimiu ao longo da sua ocupação, sendo atravessado por grandes eixos viários (incluindo auto-estrada que serve de entrada na cidade) que coexistiam com situações comuns de periferia urbana<sup>2</sup> de zonas residenciais desarticuladas e campos agrícolas ainda em produção. Este parque pretende fazer a ligação entre duas realidades diversas. Por um lado, temos uma cidade compacta, habitualmente dita “histórica”, com uma periferia tipicamente milanesa formada por um tecido de quarteirões do séc. XIX e delimitada por uma “muralha” ferroviária. Por outro lado, temos um território fragmentado e disperso, onde remanescem restos de quintas agrícolas e toda a arquitectura tradicional que as acompanha, como os sistemas hídricos e canais de rega, ou as modelações de terreno típicas da tradição rural da periferia de Milão.

1 [http://www.proap.pt/site/L\\_por/projectos/forlanini.html](http://www.proap.pt/site/L_por/projectos/forlanini.html)

2 «Chamamos espaço periférico, mas faz parte da mesma cidade, da mesma realidade urbana» conforme refere o Arq. Paisagista João Nunes



116 Plano de intervenção da proposta ganha a concurso pelo arq. Gonçalo Byrne e o arq. paisagista João Nunes.

Este parque insere-se «numa série de intervenções que tentam consagrar vazios da periferia, em torno de Milão, tornando-os zonas verdes (...). Pretende-se desenvolver possibilidades de ligação «(...) muito fortes entre a periferia, onde se vai encontrando ainda alguma expressão do território rural, e um centro completamente urbano onde, para já, ainda há alguma dificuldade em sobreviver»<sup>3</sup>.

Os objectivos da proposta apresentada a concurso passam pela intenção de preservar o rico património cultural e paisagístico que se encontra presente no território, através da definição de uma estratégia de integração que se articula com a cidade, redefinindo as principais ligações com a mesma e com o espaço envolvente, e pela criação de novas oportunidades de lazer.

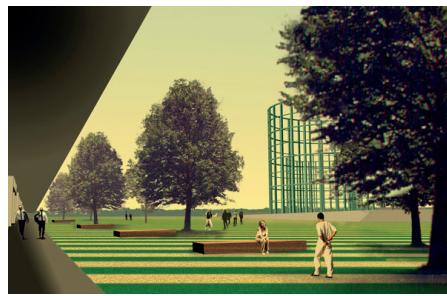
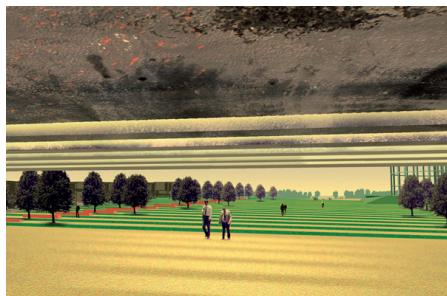
«A estratégia é a de aproveitar um território não estruturante, o espaço entre edifícios (...), para, intervindo nesse espaço de sobras, de terrenos esquecidos, implantar um tecido estruturante.»<sup>4</sup> A área de projecto pode ser considerada um vazio, sem estrutura mas, prevalecem no entanto sinais à espera de serem lidos e interpretados, resultado da forma tradicional de trabalhar a terra pelos agricultores locais. Esta tradição fez com que todo o território à volta de Milão sofresse transformações e modelações que resolvessem os problemas locais de gestão de água, excedente no Inverno e em escassez no Verão. São estes os sinais interpretados a que se deu relevo no discurso projectual do parque.

Em Forlanini, o “vazio” central é trabalhado no sentido de o deixar mais vivido, ou com tendência para tal, desacelerando o tempo existencial que anteriormente predominava, pelo domínio de vias de grande velocidade, menos convidativas à vivência do espaço. Neste “vazio” existem as marcas de um passado agrícola, com modelações, canais e relvados.

<sup>3</sup> Arq. Paisagista João Nunes in “Conversa com João Nunes”, Gonçalo Byrne – Geografias Vivas, Ordem dos Arquitectos, Lisboa, 2006, pp.42, 43

<sup>4</sup> Idem p.41

160



117, 118, 119, 120 fotomontagens da proposta de revalorização do Parque Forlanini

A intenção de estruturação desenvolve-se no bordo periférico, onde coexistiam realidades muito diversas e não articuladas de transição entre zonas da periferia urbana para áreas agrícolas. Esta estruturação tem a particularidade de construir um tecido de características urbanas com elementos e materiais próprios da linguagem de um parque. Este bordo define-se como um potente tecido volumétrico que agrupa diferentes ocupações e construções, e que se articula com as novas edificações propostas associadas a novas funções. Esta densificação com material verde e material terra no bordo, ao mesmo tempo que evidenciam ainda mais o “vazio” interior, mantêm as relações entre as diferentes realidades permeáveis.

Na relação com o rio Lambro, tentaram-se restabelecer ligações de proximidade, trazendo à realidade citadina de Milão referências rurais, e assegurar ligações pedonais e para bicicletas ao longo do rio, promovendo uma vivência do espaço “com tempo”. Paralelamente, tentou-se reabilitar um corredor ecológico, importante na amenização do espaço e para garantir o fluxo das espécies da fauna.

Assim, a proposta estrutural do parque, desenvolvida em seis fases pré-definidas, assenta na demarcação clara de um grande vazio central, que define uma paisagem com distintas características quanto ao grau de naturalidade e uso (zonas naturais e zonas agrícolas que se misturam entre si); na demarcação de uma hierarquia entre as diferentes redes de acessos e de travessamento (pedonal e viário); e “definição de um bordo que funciona como um tecido volumétrico muito potente, capaz de agrigar as construções ou simples ocupações dispersas existentes e integrar as novas edificações propostas relacionadas com as novas funções. «Esta peça volumétrica é fundamental para a constituição da identidade do parque, para a unificação paisagística de toda a área e para a definição de uma zona de transição entre parque e cidade.»<sup>5</sup>

5 [http://www.proap.pt/site/L\\_por/projectos/forlanini.html](http://www.proap.pt/site/L_por/projectos/forlanini.html)



## 5.2

# PATRIMÓNIO (RE)IMAGEM / (RE)FUNCIONALIZAÇÃO

«(...)Repor, de novo, noutros contextos, que intuímos próximos, necessárias rimas, repetições, achegas, alusões. Não se trata de copiar, de secar imagens e tentar transportá-las já sem vida para outras vidas. Antes acordar o que do uso reconhecemos num grupo de sinais, o que nos traz um rápido relance, um momentâneo sentimento, coisas que vivemos, coisas que estariam bem (...)»<sup>1</sup>

163

Se a modernidade desencadeou uma nova direcção no processo na construção da cidade, igualmente despertou um novo sentido de pertença e de identidade, subitamente condicionado pela generalização de uma cultura globalizante. Esse novo sentido traduz-se no despertar, relativamente recente, da consciência de valores patrimoniais como geradores de referências culturais e históricas de um dado local, numa dada comunidade, sendo que a evolução e significado deste termo tem sido amplamente discutido e transformado ao longo de várias décadas.

O conceito de património evoluiu, e tornou-se muito mais abrangente do que aquilo que uma definição inicial significava<sup>2</sup>. Mais do que a musealização do monumento e do proteccionismo redutor construído pela ideia de manutenção da memória e da originalidade – da autenticidade - o termo património reconhece hoje universos materiais e imateriais, que constituem a particularidade cultural do ponto de vista artístico, afectivo e identitário.

Deste modo, Francoise Choay define dois caminhos contrários na prática metodológica definidora da abordagem ao Património:<sup>3</sup>

— o primeiro, apelidado pela autora de “fetichismo patrimonial”, fundamenta-se na valorização e musealização de vestígios arquitectónicos urbanos ou rurais,

1 DIAS 2006:162

2 Património, s. m. Bens que herdamos dos nossos pais ou avós; legitima; dote necessário para a ordenação de um eclesiástico; propriedade. (Lat. *Patrimoniu*), in Dicionário de Português 4ª edição, Porto Editora, Porto, s/d

3 CHOAY 2005

sob justificações nostálgicas baseadas na memória e identidade cultural, paralelamente a práticas de promoção e mercantilização do Monumento a nível global<sup>4</sup> dissimulados pela ideia de desenvolvimento.

—o segundo, denominado “fetichismo da técnica”, dispensa a leitura das marcas do património, estruturas inúteis e inutilizáveis, considerando as potencialidades de novas técnicas como condutoras da contemporaneidade e da construção de uma nova cultura. O primeiro, porque congelado na sua condição vulnerável de património, perde substância pela incapacidade de acompanhar a evolução sociológica, e portanto, «a sua inscrição no tempo implica a necessária evolução no seu quadro de vida, quer se trate de demolições ou sobretudo de transformações.»<sup>5</sup>; o segundo potencia a perda de referências identitárias, e a destruição da «memória do passado mental e material, sempre diferente, das diferentes civilizações que tiveram necessariamente de se apropriar dele para poderem superá-lo conforme as suas identidades respectivas»<sup>6</sup>.

Das cirúrgicas intervenções, quase anónimas e silenciosas; às mais transformadoras e revolucionárias, Alexandre Alves Costa afirma que

«a novidade é a consideração da história como matéria de projecto de autor. É tomar uma posição corajosa de busca (...), [da especificidade dos objectos de intervenção, negando] soluções apriorísticas e abstractas»<sup>7</sup>.

A importância da história como matéria de projecto está em tornar o processo de conceptualização consciente.

4 Sobre estas práticas, Francoise Choay exemplifica com a Unesco e a sua Convenção do Património Mundial da Humanidade, aquilo a que chama “política de industrialização cultural” no processo de catalogação e mercantilização do objecto patrimonializado. Recentemente, o mediático concurso das “7 Novas Maravilhas da Humanidade” reflecte essa capacidade de promoção à escala mundial.

5 CHOAY 2005

6 idem

7 COSTA 2007: 05

As *Shrinking cities*, caracterizam-se pela perda de actividade e funcionalidade, e portanto o Património, seja histórico, industrial ou natural, é muitas vezes um foco de abandono público e onde primeiro surgem patologias urbanas associadas a este tipo de cidades. 165

Viabilizar o Património – entenda-se arquitectónico e urbano - de uma cidade, é responder afirmativamente ao desejo e necessidade de sustentabilidade da mesma. A sua sobrevivência está dependente da capacidade de se afirmar como elemento imprescindível à manutenção e desenvolvimento da cidade, sem constituir um fardo, um constrangimento à adequação de processos transformadores e contemporâneos, como anteriormente já referimos associado à realidade urbana da cidade de Évora. Conforme afirma Luis Boavida-Portugal,

«a reutilização do Património existente contribui para uma economia global de recursos, contrapondo-se a um modelo de expansão urbana»<sup>8</sup>.

O património construído só resiste se mantiver em si uma função que o sustente e viabilize, e portanto resta-nos, num contexto de crescente competição, equacionar soluções programáticas que se coadunem com as condições de utilização e adaptabilidade dos edifícios e que se revelem socialmente úteis.<sup>9</sup> Objectivamente deve encontrar-se um equilíbrio entre funções necessárias à cidade e a capacidade de enquadrar estes programas de carácter mais ou menos convencionais, no espaço e nas tipologias disponíveis na cidade.

O envolvimento dos cidadãos, na espontaneidade colectiva ou individual como suporte de parcerias institucionais nutre-se de significante fundamento na medida

---

8 BOAVIDA-PORTUGAL 2003: 114

9 O Art. n.º5 da Carta de Veneza (1964) refere-se que a “conservação dos monumentos é sempre facilitada pela sua utilização para fins sociais úteis,” que não comprometam contudo a disposição e ornamentação dos edifícios pondo em causa a sua identidade.

<sup>166</sup> em que a sustentabilidade de um local não se viabiliza somente com a conservação do seu património, mas na sua qualificação, e na melhoria do seu desempenho na vida colectiva de um sistema integrado que a cidade deve ser. Este objectivo apresenta-se claro na Carta de Washington<sup>10</sup>, onde não só se sugere a conscientização como a própria participação e envolvimento da comunidade, na cidade que define a sua cultura, como impulso à elaboração de uma resposta coerente ao desenvolvimento económico e social que a transformação e adaptação do legado patrimonial podem permitir numa comunidade.

O pensamento arquitectónico pode gerar novas dinâmicas na renovação do património de uma cidade, sendo a reprogramação muitas vezes uma solução viável para edifícios públicos desfuncionalizados. Estes edifícios representam, para além do valor patrimonial tangível, uma sólida presença urbana sobretudo em Centros Urbanos reconhecidos como históricos. Alison e Peter Smithson questionam esta refuncionalização não pela adaptação a que o edifício é sujeito, mas pelos sinais que este erradamente continua a transmitir. A alteração do uso do edifício deve ser assinalada.

«Um sinal que anuncie que o que permanece é uma casca cenográfica, e que o que está dentro é agora algo diferente».<sup>11</sup>

Esse exercício reflexivo é transportado para o projecto de uma nova Porta para o *Hospital de Santa Maria della Scala* em Siena<sup>12</sup>. O novo Portal restabelece e assinala a autenticidade do edifício, clarificando as suas diferentes fases e o seu novo uso.

10 Carta Internacional para a Salvaguarda das Cidades Históricas (1987); ponto n.º3

11 SMITHSON 2005:308

Tradução livre «A signal also announces that what remains is a scenographic shell, that what is inside is now something different»

12 Alison e Peter Smithson, projecto de 1986

Muitas das *Shrinking cities*, estão hoje em dia a encontrar forma de reutilizar estruturas patrimoniais como forma de atenuar as perdas associadas a este fenómeno, ou procurar contrariá-lo. Estas estratégias incluem-se muitas vezes em processos de refuncionalização, re-vivência e *re-imagem* da cidade e do seu legado patrimonial, ou simplesmente por situações de oportunidade espontâneas que surgem associados à disponibilidade destes imóveis. <sup>167</sup>