

O processo de transformação da Avenida da República em Lisboa como consequência do metropolitano

Carina Carvalho Silvestre, ISCTE

Mafalda Teixeira de Sampayo, ISCTE

Resumo

Na primeira metade do século XX a expansão de Lisboa é contextualizada por uma regeneração urbana resultante do aumento demográfico. Em termos urbanísticos a cidade é marcada nesta fase pelo projecto das “Avenidas Novas”.

Neste trabalho é mostrado como é que o desenvolvimento da Avenida da República, elemento marcante no desenho urbano das “Avenidas Novas”, é afectado pelo desenvolvimento do metropolitano.

O trabalho desenvolveu-se em várias fases: (i) através da leitura crítica sobre obras que contextualizam a nível temporal e espacial o caso em estudo; (ii) através da identificação e análise de época distintas do desenvolvimento da avenida com base em cartografias, fotografias e cadastros dos edifícios e (iii) através da comparação dos dados obtidos relativos à construção da avenida e ao desenvolvimento do metropolitano para a percepção do crescimento urbano da avenida.

Palavras-Chave: desenho urbano; morfologia; forma urbana; Metro de Lisboa; Avenida da República.

1. Introdução

Como é que os transportes, nomeadamente o metropolitano podem condicionar e alterar o crescimento e desenho urbano da cidade e interferir nos factores sociais e económicos desta? Como é que o metropolitano afecta o tecido urbano, ligando (ou, eventualmente, desconectando) áreas da cidade? Estas são questões que gostaríamos de ver solucionadas através do estudo que aqui apresentamos.

Partindo do pressuposto que a infra-estrutura metro impulsiona transformações no tecido urbano da cidade escolhemos como estudo de caso a Avenida da República em Lisboa e três estações de metro que servem este eixo estruturante da cidade. O propósito é examinar as mutações nesta avenida, nomeadamente a nível do edificado, ao longo do tempo, tendo como referência os períodos cruciais do desenvolvimento do metropolitano de Lisboa.

A investigação procura cruzar quatro datas importantes do crescimento da avenida com o surgimento do metro e desenvolvimento do mesmo. No ano de abertura do metro (1959) as estações Entrecampos, Campo Pequeno e Saldanha surgem na Avenida da República introduzindo alterações nos diversos usos desta avenida e impulsionando o crescimento da mesma. Com o desenvolvimento da linha de metro a importância destas estações irá sofrer variações com implicações na identidade da avenida que se traduzem principalmente na modificação da frente do edificado da mesma.

Assim, o objectivo principal desta investigação é estudar as alterações no edificado da Avenida da República, ao longo do tempo, tendo como referência os períodos principais do desenvolvimento do metropolitano de Lisboa.

2. Metodologia

O método de estudo utilizado baseia-se em: i) Pesquisa em arquivo; ii) Construção de Fichas; iii) Análise gráfica sobre cartografia e iv) Interpretação de dados.

Na pesquisa nos arquivo (Arquivo do Arco do Cego, Arquivo Fotográfico e Arquivo Intermédio da Câmara Municipal de Lisboa) foram identificadas cartas de várias datas. Confrontando-as justifica-se a evolução do edificado ao longo dos anos.

Para uma leitura sintética sobre o edificado da Avenida da República, elaboraram-se fichas de caracterização para cada edifício da avenida. As fichas contêm: i) imagens do edificado pré-existente e existente; ii) as datas dos edifícios construídos, demolidos e reconstruídos iii) as utilizações funcionais dos edifícios; iv) o número de pisos e v) o autor do projecto.

A análise gráfica foi realizada sobre a cartografia através da utilização de vários sistemas de software – CAD e GIS. Estes dois software ajudaram a completar a visão do desenvolvimento do edificado da Avenida da República ao longo dos anos. O CAD e o GIS permitem análises complementares. Este último é fundamental como ferramenta de trabalho pois facilita na análise quantitativa de dados espaciais.

Assim, para o estudo de caso da influência do metro no crescimento da Avenida da República em Lisboa teve-se em consideração quatro cartas de datas distintas (1911, 1950, 1970 e 2014). A informação recolhida nestas quatro cartas foi cruzada com o restante material seleccionado para a construção deste trabalho (processos dos edifícios, fotografias antigas dos edifícios e fotografias actuais dos edifícios).

Relativamente à interpretação de dados usou-se os resultados obtidos através dos softwares de GIS e VISIONE. O GIS para informações quantitativas relativas às cartas e o VISIONE para a tradução matemática dos conceitos aplicados à análise da rede do metropolitano de Lisboa.

Com base neste processo efectuou-se uma confrontação entre todos os dados adquiridos sobre a evolução da Avenida da República e do metropolitano de Lisboa.

3. Avenidas Novas

Lisboa tal como outras capitais europeias é o resultado de um crescimento faseado marcado por acontecimentos vários. Entre 1888 e o início do século XX a cidade de Lisboa expandiu-se através de diversos planos estruturados entre si e trabalhados na Repartição Técnica da Câmara Municipal de Lisboa, então chefiada pelo Eng. Frederico Ressano Garcia (1847-1911).

Os desenhos deste período são da responsabilidade de Ressano Garcia que devido à sua formação académica era um seguidor de Haussmann (1809-1911). O plano das “Avenidas Novas” que faz a articulação entre a Av. da Liberdade e o Campo Grande permitindo o desenvolvimento da cidade para norte é ilustrativo das ideias de Ressano Garcia.

Este plano ocupa hoje uma zona central da cidade de Lisboa. É construído sobre uma malha ortogonal, de quarteirões regulares, mas de diferentes dimensões, que se articula da melhor forma com o terreno. É marcado por largas avenidas (Av. da Liberdade, Av. Fontes Pereira de Melo e Av. da República) estruturadas por dois grandes vazios (Praça do Marques de Pombal e a Praça Duque de Saldanha).

Embora este plano seja um sucesso do ponto de vista urbanístico para a época em que é projectado, apresenta contudo algumas características menos desejáveis. A liberdade intrínseca ao plano é hoje responsável pela descontinuidade volumétrica da sua morfologia. Digamos que o plano não impõe regras de dimensionamento de tipologias e lotes de ocupação. O regulamento do plano é muito aberto permitindo uma grande liberdade à iniciativa privada.

4. Análise da rede do metropolitano de Lisboa de 1959 a 2012

Neste caso de estudo é pretendido mostrar que o metro foi o principal factor pelo qual a Avenida da República teve uma enorme alteração, sobretudo, a nível do seu edificado ao longo do tempo.

Sempre que existe um avanço na rede do metropolitano as estações existentes sofrem reflexos disso. Imaginemos esta rede como um conjunto de vértices (estações) unidos por conexões (linhas). Analisemos para cada vértice dois conceitos, o de *closeness* e o de *betweenness* (Rodrigues and Sampayo, 2009). A *closeness* representa uma medida de proximidade de um nó a todos os outros nós, e a *betweenness* representa a medida do papel de intermediador de um determinado nó no tráfego da rede.

Concentremo-nos nas estações que servem a Avenida da República (Entrecampos, Campo Pequeno e Saldanha), que existem desde a formação da rede. Interessa analisar para este estudo o metro como impulsionador da regeneração do tecido urbano. Nomeadamente as implicações destas 3 estações na regeneração da frente da Avenida da República. Para tal consideramos preponderante analisar estas estações face às que se encontram próximas. Uma extensão em cada direcção. Para Entrecampos estendemos a análise até à Cidade Universitária, para o Saldanha estendemos a análise até Picoas, S. Sebastião e Alameda.

Construímos um gráfico representativo da *betweenness* para as 7 estações em análise (Fig. 01). Neste gráfico observa-se que a estação do Saldanha tem um valor de *betweenness* em 1959 superior às outras duas estações da avenida (Entrecampos e Campo Pequeno). Em 2012 essa situação mantém-se. Aliás a estação do Saldanha neste ano apresenta também o valor de *betweenness* mais alto face às 7 estações (Entrecampos, Campo Pequeno, Saldanha, Alameda, Cidade Universitária, Picoas, S. Sebastião) com implicações directas na avenida. Os valores da *betweenness* para Entrecampos e Campo Pequeno são divergentes em 1959 apresentado esta última um valor mais baixo por se encontrar na extremidade da linha. De resto no desenvolvimento da rede ao longo dos anos estas duas estações apresentam um valor de *betweenness* próximo face a este conjunto de 7 estações.

O gráfico representativo da *closeness* para as 7 estações em análise (Fig. 01) mostra o valor mais alto para a estação do Saldanha. No entanto, a estação de Picoas manteve desde o início da construção do metro os valores mais altos de *closeness* face a estas 7 estações, apresentando uma quebra para valores mais baixos em 2007.

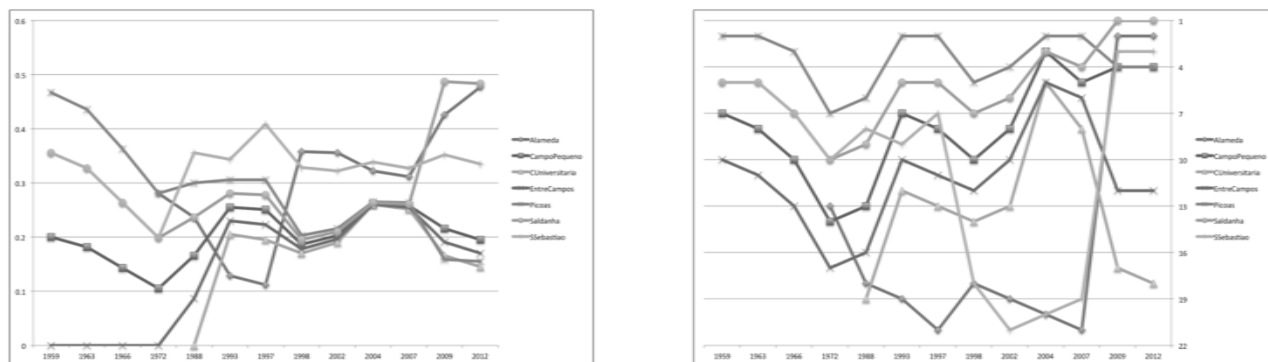


Fig. 01 - À esquerda a *betweenness* para as 7 estações e à direita a *closeness* para essas mesmas estações (Fonte: SAMPAYO e SILVESTRE 2014)

5. Análise gráfica sobre cartografia de 1908, 1950, 1970 e 2014

A análise gráfica tem por base a sobreposição de cartografia de várias datas: 1908, 1950, 1970 e 2014. São expostos vários esquemas trabalhados no programa ARCGIS para um melhor leitura e aplicação dos dados do trabalho.

Fases da evolução do tecido urbano das avenidas novas

Lisboa está a diminuir o seu crescimento demográfico ao longo dos anos. Dias (1947) refere que entre 1852 e 1952 existe um forte crescimento demográfico. Neste período a cidade de Lisboa quadruplicou em termos populacionais e de 1900 a 1940 duplicou. Todavia, segundo os dados do INE Lisboa em 1960 continha 802 230 habitantes e em 2013 contém apenas 511 667 habitantes. Estes dados demonstram uma enorme descida demográfica em Lisboa.

A análise gráfica exposta na figura 2 refere-se à evolução do tecido urbano das avenidas novas e da integração de alguns traçados adjacentes ao plano inicial. Pode-se verificar nos desenhos, que foram apenas traçadas as ruas que deram origem aos quarteirões descolorando as preexistências na zona central do plano.

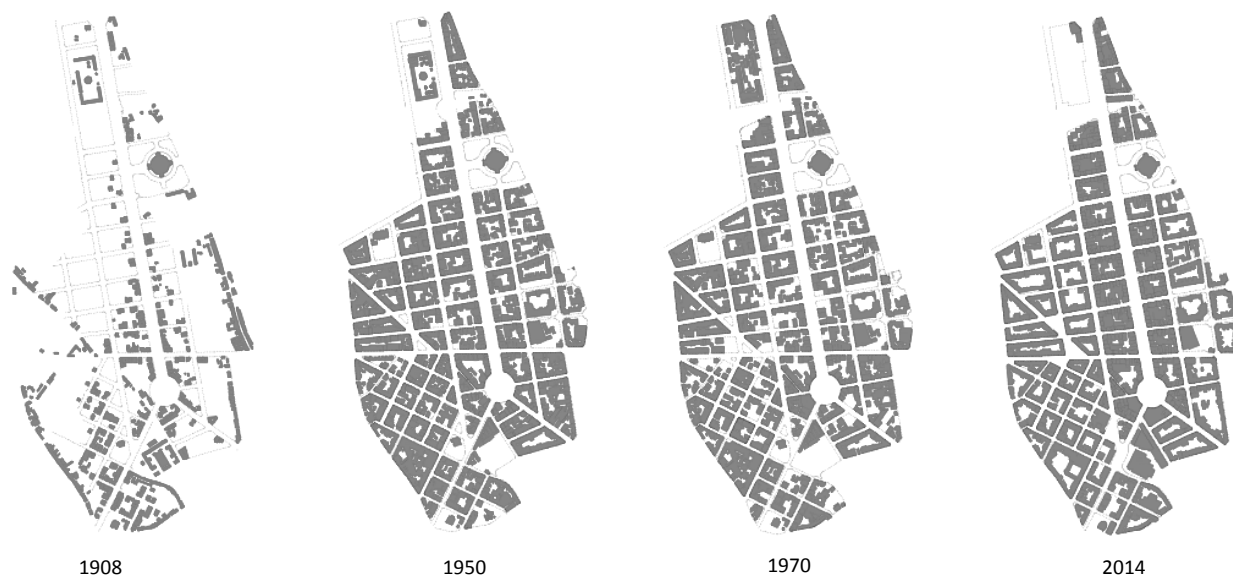


Fig. 02 - Evolução do tecido urbano das avenidas novas (Fonte: SILVESTRE 2014)

Em 1908 o traçado das avenidas não se encontrava totalmente concretizado. Avenidas importantes como a Avenida de Berna, a Avenida das Forças Armadas e a Avenida Duque Ávila, apenas se encontravam iniciadas, não criando hierarquias no traçado urbano. Nos limites do plano a rede viária preexistente é reequacionada. Na articulação da malha geral proposta com estes limites surgem quarteirões com formas variadas.

Na cartografia de 1950 o projecto das avenidas novas já se encontra finalizado. Adjacentes ao plano inicial surgem novos traçados como o plano do Bairro do Arco do Cego (1918), e o plano do Instituto Superior Técnico (1927). Estes traçados alteram a hierarquia das avenidas, como se verifica nas Avenidas Duque Ávila e Miguel Bombarda. Realiza-se também o prolongamento da Avenida Praia da Vitória adjacente à Praça Duque de Saldanha.

Em 1970 a evolução do traçado não sofre grandes acréscimos, apenas se verifica a introdução de novas vias junto à Feira Popular.

Até 1970 existiam passeios pedonais no centro das avenidas (Avenida de Berna, Avenida de Duque Ávila, Avenida Miguel Bombarda, Avenida das Forças Armadas e Avenida da República). A partir de 1970 alguns deste passeios são convertidos em vias automóveis com estacionamento.

Por fim, no esquema de 2014 observa-se os traçados consolidados e terminados.

Quarteirão e Parcela

A análise do crescimento dos quarteirões é produzida através da comparação entre várias cartas com as datas de 1908, 1950, 1970 e 2014.

Constata-se na carta de 1908 que o crescimento do edificado na Avenida da República inicia-se a sul, junto à Praça Duque de Saldanha. O desenvolvimento do edificado a norte, junto ao Campo Pequeno e junto ao Mercado do Gado, é diminuto nesta fase (Fig.04).

Em 1908 a sul da Avenida da República alguns quarteirões já se encontravam praticamente completos. Os mesmos sugerem a primeira grande avenida perpendicular à Avenida da República designada por Avenida Duque Ávila. Longe da zona mais preenchida da avenida, entre a estação de Entrecampos e o Campo Pequeno apenas se constata a existência de uma frente de quarteirão completamente preenchida.

Comparando as cartas de 1908 e 1950 observamos que nesta última os quarteirões já se encontram praticamente completos. Nas frentes dos quarteirões da Avenida da República não existem lotes por preencher. Todavia em 1950 nas avenidas paralelas e perpendiculares a esta avenida ainda registamos alguns vazios nas frentes dos quarteirões.

Nos anos 60 e 70 os quarteirões sofrem algumas alterações (Fig. 02). Surgem novos vazios na carta de 1970 representando edifícios demolidos. O quarteirão entre o Campo Pequeno e a estação de Entrecampos foi inteiramente demolido e renovado nas décadas de 60 e 70. Os vazios existentes neste quarteirão são correspondentes aos lotes 62 e 68, ambos edifícios construídos em 1967. As demolições ocorrem principalmente nas frentes dos quarteirões juntos à Avenida da República e não nas avenidas paralelas e perpendiculares a esta avenida como se verificava na carta de 1950.

Em 2014 os quarteirões da avenida já se encontram consolidados, não existindo nenhum lote por preencher. Estando todos os vazios da frente dos quarteirões preenchidos a alternativa de crescimento é para o interior dos mesmos. Em todos os quarteirões verifica-se que a ocupação do seu centro é totalmente preenchida por edificado anexo aos edifícios que delimitam os quarteirões.

Na figura 3 definiu-se a construção da avenida em 3 fases, referentes às construções existentes em cada lote (1ª construção, 2ª construção e 3ª construção). Entende-se que na 1ª construção os edifícios não ocupavam inteiramente as parcelas, apenas se verificam alguns casos de ocupação total. Na 2ª e 3ª fase de construção a percentagem de ocupação das parcelas aumenta, assim como o número de pisos.

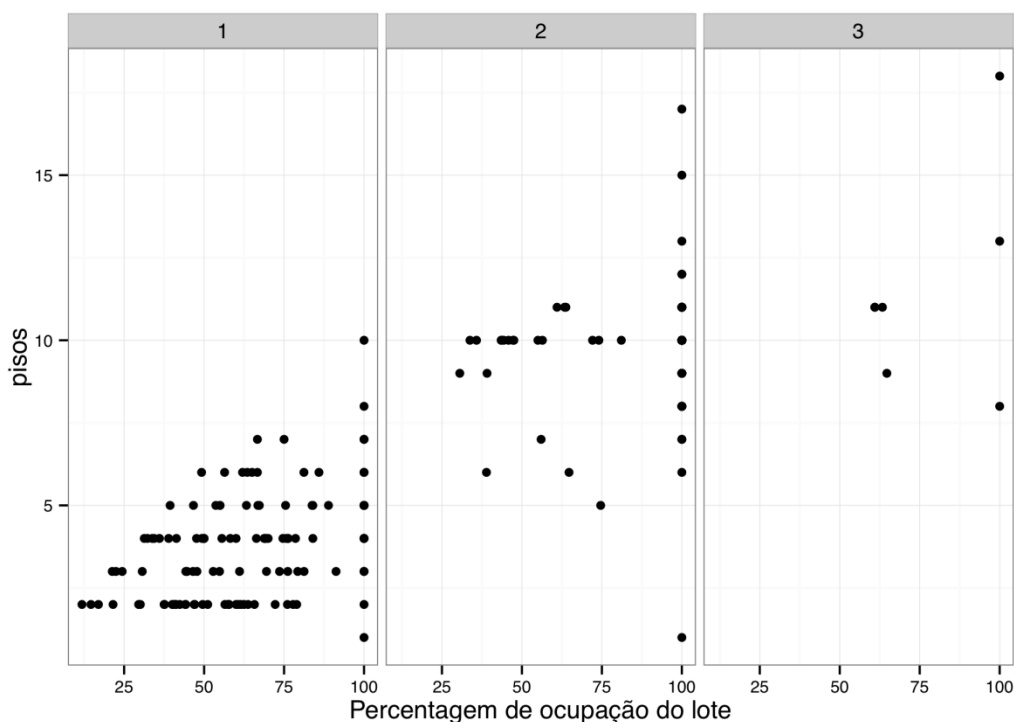


Fig. 03 – Percentagem de ocupação do lote pelo número de pisos do edificado (Fonte: SAMPAYO e SILVESTRE 2014)

Edifício

Analisando apenas o edificado que define o eixo da avenida, percebe-se o crescimento de sul para norte pela grande quantidade de edifícios presentes a sul nos primeiros anos daquela (Fig. 04).

Contudo, a quantidade de edifícios da Avenida da República no esquema de 1908 é muito pouco significativa. Apesar do número reduzido de edifícios em 1908 evidencia-se o desenho dos quarteirões da avenida, permitindo a leitura da largura e do comprimento da mesma.

Os edifícios nesta fase aparecem muito dispersos e o alçado geral da avenida é marcado pelos vazios existentes entre edifícios. Os edifícios com número de pisos 3, 5 e 7 são um raro exemplo de anexações. Cada edifício apresenta características diversificadas onde varia a profundidade da ocupação na parcela e a dimensão das fachadas.

No esquema referente à data de 1950 os edifícios já não se encontram dispersos. Cada frente de quarteirão da avenida tem, diversificadamente, entre 3 a 13 parcelas. O quarteirão em frente à feira popular é o quarteirão com maior número de edifícios, sendo que, é o único que contém 13 edifícios na frente do quarteirão. Contudo, na maioria dos casos estas frentes de quarteirão variam entre 5 e 6 parcelas. Nota-se que na generalidade o edificado dos anos 50 já é construído sem interrupções entre cada parcela. Através da análise dos cadastro dos edifícios percebe-se que a partir dos anos 50 existe um grande número de construções novas na avenida como mostra a figura 4.

Começam a desaparecer alguns edifícios em 1970. As frentes dos quarteirões da avenida passam a estar incompletas novamente. Algumas parcelas são anexadas aumentando o tamanho da fachada e em todos os casos a sua profundidade, os números 29 a 35 da Avenida da República são exemplos dessas anexações. Inicialmente o projecto apenas incluía os lotes 29 e 30 e só na obtenção dos lotes 33 e 35 é que se iniciou a obra, em 1986.

Actualmente as frentes dos quarteirões, encontram-se totalmente preenchidas. Em 2013 existem novos casos de anexações de parcelas originando fachadas mais largas. Existe uma anexação de 3 edifícios da primeira fase de construção da avenida. É o caso do edifício que se apropria dos lotes 76, 78 e 80 em frente ao antigo terreno da Feira Popular. São mantidas as fachadas antigas dos edifícios, mas os seus interiores foram anexados transformando-se num só edifício.

Actualmente cada frente de quarteirão tem diversificadamente entre 1 a 10 parcelas devido a estas novas anexações. O valor mínimo de edifício por frente de quarteirão da Av. da República baixa para 1 e o máximo para 10. Sendo que a maioria das frentes dos quarteirões da avenida continuam a apresentar entre 4 a 5 edifícios.



Fig. 04 – Evolução da implantação do edificado ao longo da Avenida da República (Fonte: SILVESTRE 2014)

Cérceas do Edificado



Fig. 05 – Alçado esquerdo e direito da Avenida da República. Os alçados (do eixo Saldanha - Campo Pequeno) mostram duas linhas de cérceas, uma para a primeira fase de construção da avenida e outra para a actual construção (Fonte: SILVESTRE 2014).

Confrontando fotografias dos edifícios da avenida no início do século e através do estudo em arquivo, elaborou-se o esquema presente na figura 6, que apresenta a evolução das cérceas de todos os edifícios da avenida ao longo dos anos, salientado as 3 construções identificadas.

Entre 1888 e 1920, verifica-se que os edifícios não são construídos com mais de 5 ou 6 pisos. Os edifícios mais altos ainda existentes desta época são os números de polícia 15 e 37, ambos com 6 pisos.

Numa segunda fase de construção, entre 1920 e 1950, os edifícios continuam a ser construídos com um número reduzido de pisos, mas subindo para um máximo de 8 pisos.

Os edifícios construídos a partir dos anos 50 apresentam maioritariamente 10 ou mais pisos. Nos anos 70, nota-se uma ligeira alteração no nível de pisos existentes em algumas construções, passando a construir-se maioritariamente com 11 pisos.

Em contrapartida em 1968 é construído o segundo edifício mais alto da avenida com 15 pisos.

As construções com maior número de pisos são feitas maioritariamente a partir dos anos 90 com a construção do Atrium Saldanha e o Monumental, com 12 e 13 pisos. Em 2010 é construído o edifício mais alto da avenida, o número 81 da Av. de Berna, com 18 pisos.

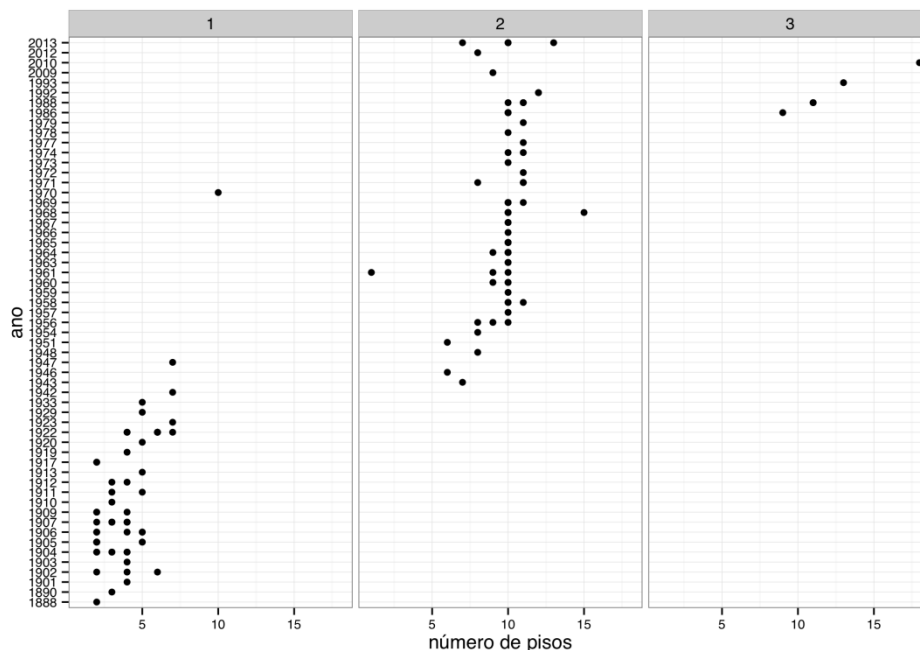


Fig. 06 – Evolução das cérceas de todos os edifícios da avenida ao longo dos anos salientado as 3 construções (Fonte: SAMPAYO e SILVESTRE 2014)

6. Conclusão

Com este estudo validou-se a persistência do espaço público através da leitura da cartografia de 1908, 1950, 1970 e 2014 para a Avenida da República e registamos alterações na edificação destas datas, consequentes dos avanços na rede do metropolitano.

Se por um lado, as avenidas novas organizam a estrutura dos espaços públicos, por outro lado, não regram a altura do edificado, assim como as tipologias arquitectónicas que definem a envolvente deste espaços.

Demonstramos que o metropolitano pode condicionar e alterar o crescimento e desenho urbano da cidade. O metropolitano e as estações que servem a Avenida da República (Entrecampos, Campo Pequeno e Saldanha) têm como já referimos um forte impacto na regeneração da mesma.

A estação do Saldanha apresenta desde sempre um elevado valor de *betweenness* acrescido a partir de 2009 com as ligações à Alameda e a S. Sebastião. Como vimos esta característica potencia o tráfego de pessoas favorecendo a concentração de comércio e empresas. A estação do Saldanha ocupa também a primeira posição no que diz respeito à *closeness*, estando assim mais próxima das outras estações da rede. A localização de paragens de autocarro localizadas junto ao metro do Saldanha contribui também para potenciar o tráfego de pessoas na estação mais central da rede.

Junto à estação do Saldanha é evidente uma maior preocupação com a renovação e um grande investimento na construção de raiz, o que se justifica pelas características deste lugar (central e próximo das outras estações de metro).

Para além da alta *betweenness* e *closeness* na estação do Saldanha verificamos também que a estação do Campo Pequeno está a tornar-se numa das mais centrais da rede sendo possível distinguir os seus efeitos na regeneração deste troço na avenida. Os edifícios de gaveto junto à Praça do Campo Pequeno são actualmente os edifícios mais altos da Av. da República, um foi construído em 1968 e o outro em 2010. Estas duas datas são importantes. Uma está muito próxima da data de chegada da linha do metro a esta zona (1959) e a outra do cruzamento da linha vermelha com a linha amarela em 2009, na zona do Saldanha. Curiosamente os edifícios hoteleiros da avenida encontram-se todos em frente à Praça de Touros.

Junto à estação de Entrecampos as alterações que se registam nos edifícios são dos anos 60, após a abertura do metro. Assim os edifícios que torneiam a Rotunda de Entrecampos obtêm construções novas aumentando os pisos de 2 e 4 para 10 e 11 pisos.

A Avenida da República muda em função das acessibilidades. A introdução do metro em 1959 permitiu um crescimento em altura da avenida. A função inicial de habitação é substituída progressivamente com o tempo por escritórios e comércio.

A infra-estrutura “metro” condiciona e promove ao mesmo tempo o desenvolvimento do território. Esta faz parte de um processo de renovação urbana. Com o crescimento da linha de metro a presença de novas centralidades aumenta, funcionando este como atractor de diversos usos da cidade, consoante a localização das estações. Desta forma, podemos ter locais mais adequados a serviços, a comércios, a escritórios, a habitação, entre outros.

7. Bibliografia

- BRANDES, U. and Wagner, D., *Visone - Analysis and Visualization of Social Networks*, In Michael J. and Petra M. (Eds.) Graph Drawing Software (© Springer-Verlag), 2004, 321-340pp.
- CONZEN, M. R. G., *Alnwick, Northumberland: a study in town-plan analysis Publication No. 27*, reprinted with minor amendments and Glossary, Institute of British Geographers, London, 1960.
- COSTA, J. P., *O quarteirão. Elemento experimental no desenho da cidade contemporânea*, in Dias Coelho, C. (coord.) Os elementos urbanos. Cadernos de Morfologia Urbana. Estudos da cidade portuguesa, Vol. 1, Argumentum, Lisboa, 2013, 122-143pp.
- DÁ MESQUITA, M. and Serrano, I., *A leitura da cidade pelos seus contemporâneos*, Revista Arte Teoria 10, 2007, 67-81pp.
- DERRIBLE, S., *Network Centrality of Metro Systems*, Plos One, Volume 7, Issue 7, 2012, 1-10pp.
- DIAS, J.L., *Lisboa de hoje Lisboa*, oito séculos de história, CML, Lisboa, 1947.
- FREEMAN, L., *A set of measures of centrality based on betweenness*, Sociometry, Volume 40, No. 1, 1977, 35-41pp.
- LAMAS, J. M., *Morfologia urbana e desenho da cidade*, Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa, 1993.
- MERLIN, P. and CHOAY, F. (dirs.), *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, 3a Edição, PUF, Paris, 2010.
- PAIXÃO, R. A. G., *Vida e obra do engenheiro Pedro José Pezerat e a sua actividade na liderança da Repartição Técnica da Câmara Municipal de Lisboa (1852-1872)*, Cadernos do Arquivo Municipal de Lisboa 9, 2007, 98-112pp.

RODRIGUES, D. and SAMPAYO, M., ***The Public Space as Consequence of Subway Expansion: The case study of Lisbon Subway -1959 through 2009***, In 5th International PhD seminar Urbanism& Urbanization, Bruno de Meulder, Michael Ryckewaert, Kelly Shannon, Leuven, 2009, 77-79pp.

SAMPAYO, M., ***Construir Cidade com Espaço Público***, Waterfornts of Art III - Public Art & Urban Design: Interdisciplinary and Social Perspectives, 2003, 44-46pp.

SAMPAYO, M., ***Forma urbana da parte baixa da Lisboa destruída: Análise e avaliação (1756-1786)***', PhD thesis, Instituto Universitário de Lisboa (ISCTE-IUL), Lisboa, 2011.

SAMPAYO, M., ***Persistência do espaço público no plano de Lisboa (1756-1786)***, Actas do Simpósio EURAU (Europeu de Investigação em Arquitectura e Urbanismo) | Espaço Público e Cidade Contemporânea, EURAU, Porto, 2012.

SILVA, R., ***Lisboa de Frederico Ressano Garcia: 1874-1909***, Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa, 1989.

SILVA, R., ***Das Avenidas Novas à Avenida de Berna***, Revista de História da Arte 2, Instituto de História de arte da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, 2006, 126-141pp.



ARQUITETURAS DO MAR, DA TERRA E DO AR

arquitetura e urbanismo na geografia e na cultura

ARQUITETURA E MEMÓRIA

ACADEMIA DE ESCOLAS DE ARQUITETURA E URBANISMO DE LÍNGUA PORTUGUESA

Copyrighted Material



ACADEMIA de ESCOLAS
de ARQUITETURA e URBANISMO
de LÍNGUA PORTUGUESA

CiAUD

FCT

Fundação para a Ciência e a Tecnologia



Copyrighted Material

3º SEMINÁRIO INTERNACIONAL
ACADEMIA DE ESCOLAS DE ARQUITECTURA E URBANISMO DE LÍNGUA PORTUGUESA



ARQUITETURAS DO MAR, DA TERRA E DO AR

arquitetura e urbanismo na geografia e na cultura

13 Outubro

Workshop 4 Cidades 8 Lusofonias

LUANDA por **Maria Manuela de Fonte** e **Paulo Moreira**

SÃO PAULO por **Ana Vaz Milheiro** e **Fernanda Bárbara**

Workshop CIDADE PÚBLICA / cidade privada

14 Outubro

Receção e Acreditação

Sessão de Abertura

Ângelo Oswaldo (Brasil)

Conferência

António Gameiro

Mesas redondas

15 Outubro

Mesas redondas

Conferência

Fernanda Bárbara (UNA)

Mesas redondas

16 Outubro

Mesas redondas

Conferência

António Belém Lima

Mesas redondas

17 Outubro

Workshop 4 Cidades 8 Lusofonias

MACAU por **Jorge Figueira** e **José Maças de Carvalho**

GUIMARÃES por **Álvaro Domingues** e **Maria Manuel Oliveira**

Workshop CIDADE PÚBLICA / cidade privada

mais informações em www.aeaulp.com

ORGANIZAÇÃO



ACADEMIA DE ESCOLAS DE ARQUITECTURA E URBANISMO DE LÍNGUA PORTUGUESA



ASSOCIAÇÃO PORTUGUESA DE ARQUITECTOS



ASSOCIAÇÃO PORTUGUESA DE URBANISTAS



ASSOCIAÇÃO PORTUGUESA DE PAISAGISTAS



ASSOCIAÇÃO PORTUGUESA DE ARQUITECTOS E URBANISTAS

APÓS



ASSOCIAÇÃO PORTUGUESA DE ARQUITECTOS E URBANISTAS



ASSOCIAÇÃO PORTUGUESA DE ARQUITECTOS E URBANISTAS



ASSOCIAÇÃO PORTUGUESA DE ARQUITECTOS E URBANISTAS



ASSOCIAÇÃO PORTUGUESA DE ARQUITECTOS E URBANISTAS



ASSOCIAÇÃO PORTUGUESA DE ARQUITECTOS E URBANISTAS