

**Os Projetos para as Pontes Pedonais da  
Covilhã  
Uma Reinterpretação Arquitetónica do Programa  
POLIS**

(versão final após defesa)

**Gonçalo Filipe Marques Martins**

Dissertação para obtenção do Grau de Mestre em  
**Arquitetura**  
(mestrado integrado)

Orientador: Prof. Doutor João Paulo Fialho de Almeida Pereira Delgado

**dezembro de 2021**



# **Agradecimentos**

Ao projeto de investigação The Grand Projects: Architectural and Urbanistic Operations after the 1998 Lisbon World Exposition (PTDC/ART/DAQ/32561/2017), por todo o apoio científico.

Ao Professor Doutor João Paulo Delgado pelos debates, conhecimento partilhado e pelos contributos tão complementares e pertinentes.

Aos meus pais, sem os quais todo este percurso académico não seria possível.

À Bárbara pela cumplicidade e apoio incondicional em todos os momentos.

Aos meus.



## **Resumo**

Enraizada a sudeste da Serra da Estrela, a cidade da Covilhã apresenta uma topografia peculiar, desde logo pelo seu acidentado declive que remete diretamente às dificuldades de circulação, mas também pela irrefutável paisagem industrial que se encontra em fase de readaptação às necessidades existentes atualmente. Morfologicamente inserida entre as ribeiras da Carpinteira e da Goldra, a cidade da Covilhã desenvolveu-se, em tempos, essencialmente, pela valência que a água oferecia, nas suas demais vertentes, às indústrias, para a operacionalização das lãs. Esta ocupação urbana, a forma como o ordenamento do território foi realizado consequência da industrialização, carece atualmente de revitalização, de o repensar. Perante esta necessidade de repensar o território foram diagnosticadas algumas posições que possibilitassem realizar operações de reconversão e de regeneração urbana. Os Planos, como os Planos de Urbanização e o Programa POLIS, foram essenciais para salvaguardar a identidade da cidade e readaptá-la aos desafios atuais.

Destacando o Plano de Mobilidade Pedonal, inserido no Programa POLIS como um dos planos fundamentais e objetivos no que diz respeito à reorganização da cidade, recorre-se a estratégias de melhoria da mobilidade pedonal perante os desafios atuais da cidade. Este auxilia-se em elementos circulatorios pedonais horizontais e verticais (pontes e elevadores verticais e inclinados) como principal estratégia de aproximação, melhoria e prolongamento de percursos existentes na atmosfera urbana, com visa a obter uma coesão urbana de que tanto a cidade da Covilhã carecia.

A Ponte Pedonal sobre a Ribeira da Carpinteira, projetada por Carrilho da Graça, foi assim a única ponte prevista a ser realizada efeito do plano de mobilidade. A ponte, enaltecida como um elemento de união entre duas zonas contrárias de cota altimétrica única do vale da Carpinteira, alcança a inclusão da e na cidade com a paisagem.

Com a finalidade que se mitigue a incompreensão relativamente ao Plano de Mobilidade Pedonal previsto para a cidade da Covilhã, procura-se desenvolver uma estratégia atual, coesa e consolidadora.

## **Palavras-chave**

Arquitetura; Covilhã; Mobilidade; Planeamento Urbano; Ponte Pedonal; Programa POLIS; Território.



# **Abstract**

Located in the southeast of Serra da Estrela, the city of Covilhã has a peculiar topography. Covilhã is steep slope directly refers to the difficulties of circulation and refers to the irrefutable industrial landscape that is in the process of being readapted to current needs. The city of Covilhã is inserted morphologically between the Carpinteira and Goldra creeks. In the past, this town developed because of the value that water offered to the wool handling industries. This urban occupation, how ornamental the territory was due to industrialization, currently needs revitalization, rethinking.

Faced with this need to reconsider the territory some positions have been identified that would make it possible to carry out reconversion and urban regeneration operations. The Plans, such as the Urbanization Plans and the POLIS Program, were essential to safeguard the city's identity and readapt it to current challenges.

Highlighting the Pedestrian Mobility Plan, included in the POLIS Program as one of the basic plans and objectives about the city's reorganization, we resort to strategies for improving pedestrian mobility because of the city's current challenges. This plan uses horizontal and vertical pedestrian circulatory elements (bridges and vertical and inclined elevators) as the central strategy for approaching, improving, and extending existing routes in the urban atmosphere to achieve an urban cohesion that both the city of Covilhã lacked.

The Pedestrian Bridge over the Ribeira da Carpinteira, designed by Carrilho da Graça, was thus the only bridge foreseen by the Mobility Plan realized. The bridge praised as an element of union between two opposing areas of unique elevation of the Carpinteira valley, achieves the inclusion of and in the city with the landscape.

To mitigate the misunderstanding regarding the Pedestrian Mobility Plan planned for the city of Covilhã, we seek to develop a current, cohesive, and consolidating strategy.

# **Keywords**

Architecture; Covilhã; Mobility; Urban Planning; Pedestrian Bridge; POLIS Program; Territory.



# Índice

Introdução	2
Relevância e Oportunidade da Temática	3
Objetivos	4
Metodologia e Estrutura	5
Capítulo 1   Forma Urbana e Políticas Urbanas	8
Morfologia Urbana	9
Composição Urbana	12
Políticas Urbanas, na União Europeia e em Portugal	15
Repensar Políticas Urbanas	18
Capítulo 2   Programa POLIS no Contexto da Covilhã	22
Beira Interior como Território	23
Covilhã - Evolução Urbana e Património Industrial	23
Programa POLIS e POLIS Covilhã	33
A Ponte sobre a Ribeira no Contexto do Plano de Mobilidade Pedonal	38
Capítulo 3   Reflexão à Coesão Urbana	60
Análise Crítica ao POLIS Covilhã	61
A Ponte no Tecido Urbano	66
Paisagem da Cidade	70
Estratégia Compositiva do Vale da Goldra	77
Considerações Finais	90
Fontes Bibliográficas	95
Lista de Apêndices	100



# Lista de Figuras

Fig. 1  <i>The city as an egg</i>	7
Fig. 2  <i>Ilustrações dos propósitos em “A imagem da Cidade”</i>	11
Fig. 3  <i>Organização da morfologia do território: O plano da grande Londres</i>	14
Fig. 4  <i>Síntese das principais características das componentes e linhas de intervenção do Programa Cidades</i>	20
Fig. 5  <i>Otávia em “As Cidades Invisíveis”</i>	21
Fig. 6  <i>Anteplano geral de urbanização da Covilhã</i>	29
Fig. 7  <i>Rota da lã em “Covilhã na Antiguidade”</i>	30
Fig. 8  <i>Covilhã: Fábricas antigas na ribeira da Goldra (em cima) e da Carpinteira (em</i>	31
Fig. 9  <i>Covilhã: Fábricas antigas na ribeira da Goldra (em cima) e da Carpinteira (em</i>	32
Fig. 10  <i>As cidades apoiadas pelo POLIS em “POLIS em Números”</i>	36
Fig. 11  <i>Planta do património industrial nos vales da ribeira da Carpinteira e Goldra</i>	37
Fig. 12  <i>Plano de Mobilidade Pedonal</i>	43
Fig. 13  <i>Propostas do Plano de Mobilidade Pedonal</i>	44
Fig. 14  <i>Ponte pedonal sobre a ribeira da Carpinteira</i>	45
Fig. 15  <i>Funicular de São João</i>	46
Fig. 16  <i>Elevador de Santo André</i>	47
Fig. 17  <i>Elevador da Goldra</i>	48
Fig. 18  <i>Vista de aproximação à ponte pedonal da ribeira da Carpinteira</i>	49

Fig. 19  Perspetiva da planta inferior do tabuleiro da ponte pedonal da ribeira da Carpinteira	50
Fig. 20  Desenhos técnicos - alçado nascente em “ <i>Ponte pedonal sobre a ribeira da Carpinteira</i> ”	51
Fig. 21  Desenhos técnicos - implantação em “ <i>Ponte pedonal sobre a ribeira da Carpinteira</i> ”	52
Fig. 22  Pormenores do pilar revestido com plantas trepadeiras em “ <i>Ponte pedonal sobre a ribeira da Carpinteira</i> ”	53
Fig. 23  Planta, alçados e cortes da amarração norte em “ <i>Ponte pedonal sobre a ribeira da Carpinteira</i> ”	54
Fig. 24  Leitura da relação pormenorizada entre tabuleiro e pilar	55
Fig. 25  Os suportes do tabuleiro sublime	56
Fig. 26  Um dos elevadores verticais do jardim	57
Fig. 27  <i>Avatar</i>	59
Fig. 28  Maqueta de análise e estudo – as pontes previstas do vale da Carpinteira	63
Fig. 29  Maqueta de análise e estudo – vale da Goldra	64
Fig. 30  A complementaridade pedonal entre elevadores verticais do jardim e a ponte pedonal da Carpinteira	65
Fig. 31  Maqueta de análise e estudo – a ponte sobre o vale da Carpinteira	67
Fig. 32  Vista sobre o vale da Carpinteira	68
Fig. 33  Vista sobre o vale da Goldra	69
Fig. 34  Tabela do declive das vias no vale da Carpinteira	72
Fig. 35  Tabela do declive das vias no vale da Goldra	72

Fig. 36  Alturas descontroladas de edificados na cidade	73
Fig. 37  Desvinculação no desenho do jardim da Goldra	74
Fig. 38  Vista sobre o vale da Goldra a partir de Santo António	75
Fig. 39  Elevador da Goldra limitado ao jardim da Goldra	76
Fig. 40  Extensões e desníveis, antes e depois da composição das estratégias	78
Fig. 41  Análise SWOT à área envolvente este ao Museu dos Lanifícios	78
Fig. 42   Esquemas relativos à disposição dos percursos no vale da Goldra. Atualmente (cima) e com estratégia compositiva (baixo)	80
Fig. 43  Vista diurna do jardim da Goldra	81
Fig. 44  Vista noturna do jardim da Goldra	82
Fig. 45  Vista projetiva da ponte pedonal sobre a ribeira da Goldra	83
Fig. 46  Ribeira da Goldra junto ao jardim	84
Figura 47  Ribeira da Goldra junto ao jardim	85
Fig. 48  O museu, a biblioteca, o elevador, a partir do jardim	86
Fig. 49  Área a intervir - entre o museu e o jardim	87
Fig. 50  A ribeira envolvida em vegetação	88
Fig. 51  Estratégia compositiva para o vale da Goldra	89
Fig. 52  Maqueta de análise e estudo – proposta Plano de Mobilidade Pedonal para a cidade da Covilhã	92
Fig. 53  Maqueta de análise e estudo – cidade da Covilhã	93



# Lista de Acrónimos

CMC	Câmara Municipal da Covilhã
DRE	Diário da República Eletrónico
FEDER	Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional
IPPAR	Instituto Português do Património Arquitetónico
PDM	Plano Diretor Municipal
SWOT	Strengths (Forças), Weaknesses (Fraquezas), Opportunities (Oportunidades) e Threats (Ameaças)
UBI	Universidade da Beira Interior
UE	União Europeia





# Introdução

*“Uma obra de arte – e o plano de uma cidade é uma obra de arte – não pode ser criada por comissões, ou gabinetes, mas somente por um indivíduo... Porque não mandar executar projetos de catedrais, fazer pintar quadros históricos, ou compor sinfonias, por via administrativa? (...) Seria igualmente criterioso!”<sup>1</sup>*

---

<sup>1</sup> Camillo Sitte, *A Construção Das Cidades Segundo Seus Princípios Artísticos* (Ática, 1889), p. 280.

## **Relevância e Oportunidade da Temática**

As transformações a que o mundo tem vindo a ser sujeito levou a que as adaptações à realidade compreendessem o passado e contribuíssem para incrementar ações que, para além de preservar o património, estabeleçam estratégias para atuar de forma mais consciente com o propósito de fornecer à população melhor qualidade de vida.

Compreender o passado é entender a história em todas as suas vertentes, desde as matérias existentes à época, as componentes resultantes das transformações das matérias, a evolução destas mesmas resultando outras matérias, e inerentemente à evolução temporal inevitável.

Estabelecer estratégias de atuação baseadas no passado e envolvidas na realidade, torna-se num processo de previsão de futuro progressista e vitalizador das maiores patologias que condicionam a ideia de um sistema coerente e consistente.

Neste sentido, manifestar aspetos de relevo que apoiem o estudo das cidades nas suas demais vertentes torna-se tão relevante quão explicar a importância do desenvolvimento constante, presente desde o século XX.

Perante a inevitável relevância da presente temática, torna-se necessário estabelecer metas face à abrangência e multidisciplinaridade a ela associadas:

- Estudar os constituintes morfológicos da cidade e suas articulações;
- Procurar compreender os planeamentos políticos associados à cidade;
- Compreender a regeneração da cidade à medida que se desenvolve;
- Apresentar a cidade da Covilhã enquanto território em análise;
- Analisar o Programa POLIS definido para a Covilhã;
- Reconhecer a importância do Plano de Mobilidade Pedonal integrante do POLIS Covilhã;
- Especificar e promover estratégias que contribuam para a coesão urbana.

## Objetivos

Face às transformações das cidades, importa perceber como se pode analisar, caracterizar, desde a forma à composição, da sua evolução passando pela regeneração, interpretando o território e a cultura em que se inserem.

Neste sentido, com a presente dissertação pretende-se compreender o sistema de planeamento urbano português, como as políticas urbanas impostas na União Europeia (UE) influenciaram as cidades portuguesas, e analisar o Programa POLIS como um dos primeiros planos que mais alterações protagonizou nas cidades portuguesas.

Especifica-se o Programa POLIS, interpreta-se o Plano de Mobilidade Pedonal integrado no POLIS e diagnosticam-se as principais patologias na cidade da Covilhã através de uma reflexão no contexto do POLIS, 20 anos depois.

### Objetivos Principais:

- Relacionar as transformações da cidade com o território em que se insere;
- Confrontar as necessidades da cidade com estratégias adotadas;
- Focar na importância da acessibilidade e mobilidade urbana;
- Viabilizar os percursos pedonais no interior da cidade da Covilhã principalmente a partir de pontes pedonais e equipamentos mecânicos de elevação;
- Refletir sobre a desconsideração das especificações do relevo topográfico, da preservação da paisagem e da identidade do local.

### Objetivos Específicos:

- Analisar o Programa POLIS da Covilhã, as suas deficiências e potencialidades, perante os desafios atuais;
- Interpretar os contributos da ponte pedonal sobre a ribeira da Carpinteira como elemento do Plano de Mobilidade Pedonal estabelecido para a cidade da Covilhã;
- Desenvolver um estudo que potencie a incrementação de medidas regeneradoras na cidade da Covilhã envolvidas numa estratégia compositiva.

## Metodologia e Estrutura

- Capítulo 1 | Forma Urbana e Políticas Urbanas
- Clarificar conceitos fundamentais para uma melhor compreensão do tema;
  - Reconhecer a organização e articulação dos elementos morfológicos constituintes do espaço urbano;
  - Confrontar a inexistência de planeamentos que acompanhem o desenvolvimento da cidade com o modelo policêntrico estabelecido pela UE.
- Capítulo 2 | Programa POLIS no Contexto da Covilhã
- Evidenciar a relação entre o passado da Covilhã com a evolução urbana e o património industrial;
  - Consciencializar para a crise atravessada pela Covilhã devido à aplicação de sistemas contraditórios de desenvolvimento urbano e social;
  - Perceber o que contempla o Programa POLIS para a Covilhã no sentido de refazer como lugar simbólico ao estabelecer ligações, através da superação de adversidades, entre o núcleo histórico e as áreas periféricas mais recentes.
- Capítulo 3 | Reflexão à Coesão Urbana
- Reconhecer a necessidade de evitar soluções estereotipadas a que o Programa POLIS poderá induzir;
  - Diagnosticar patologias provocadas pelo Programa ambicioso do plano estratégico de intervenção POLIS na Covilhã;
  - Refletir sobre uma estratégia complementar que potencie a coesão urbana, em particular no vale da ribeira da Goldra.





Fig. 1| *The city as an egg*  
Cedric Price (1982)

# Capítulo 1 | Forma Urbana e Políticas Urbanas

*“Cidade: detritos da história e da geografia que o Homem transforma, destrói, inova, evoca, retoma.”*

em Textos 03 – Álvaro Siza.<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> Álvaro Siza, *Textos 03*, ed. Parceria A. M. Pereira (Lisboa, 2019), p. 26.

## Morfologia Urbana

No sentido de colmatar possíveis interpretações menos rigorosas e para uma melhor compreensão do tema que se inicia, clarificam-se alguns conceitos que se consideram imprescindíveis na estruturação da presente fase de investigação.

Compreender a cidade impulsiona relacionar o estudo das formas e correlacionar com os fenómenos que lhes deram origem. Esse estudo da composição e da estrutura exterior de um objeto designa-se pelo termo morfologia.<sup>3</sup> A morfologia associada à cidade percebe os aspetos exteriores do meio urbano e as suas relações intrínsecas, enaltecendo a paisagem urbana e a sua estrutura.<sup>4</sup>

Para definir e caracterizar o espaço urbano, é determinante entender-se a arquitetura da cidade como uma obra de engenharia e arquitetura, pelo seu tamanho, complexidade, desenvolvimento, complementando igualmente os factos urbanos relacionados por uma forma própria e por uma arquitetura própria. Reconhece-se que o processo de organização e articulação da sua própria arquitetura define-se como a forma da cidade.<sup>5</sup>

Nota-se, no entanto, imprescindível associar a forma da cidade com o suporte geográfico, correlacionando a forma urbana do seu sítio e território. O sistema de orientação da cidade permite relacionar diretamente as possibilidades de orientação com a «imagibilidade» compreendida como marcos de referência da cidade.<sup>6</sup>

Na perspetiva da arquitetura urbana, face às constituintes da mesma, não poderá haver um edifício que não faça cidade, ou seja, não existe elemento que, por estrutura, não se encontre inserido na morfologia urbana.<sup>7</sup>

Evoca-se, desta forma, um estudo interdisciplinar que estabeleça análises entre as relações entre funções e estas mesmas com o meio territorial em que se inserem. O estudo sobre os conteúdos da cidade deve confrontar todas as estruturas atuantes na cidade.<sup>8</sup>

---

<sup>3</sup> José Lamas, *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*, Fundação C, 1993, p.37.

<sup>4</sup> Lamas, p.37.

<sup>5</sup> Aldo Rossi, *A Arquitectura da Cidade*, Cosmos (Lisboa, 2001), p.59.

<sup>6</sup> Kevin Lynch, *A Imagem da Cidade*, Edições 70, (2009), p. 9.

<sup>7</sup> Nuno Portas, *A Cidade como Arquitectura*, Livros Hor (Lisboa, 2007), p.45.

<sup>8</sup> Portas, p.49.

Portas, em a *Cidade como Arquitectura* enaltece a necessidade de uma linguagem consciente comum, que assegure estruturas coesas e coerentes manifestadas através da arquitetura. Conotações que desenvolvidas, evidenciam iminentemente a importância do «processo» do estudo da cidade enquanto território.<sup>9</sup>

Ao referir a forma da cidade torna-se indispensável reconhecer a evolução da mesma desde o modelo de cidade tradicional até à realidade contemporânea. Devido às mudanças sucessivas de modelos de vida a cidade progrediu a uma transformação profunda, reconfigurando-se e adaptando-se à contemporaneidade manipulando os limites e atributos da cidade tradicional.<sup>10</sup>

Entendem-se que esquemas de estudos interdisciplinares das cidades relacionam partes de cidade com estratégias adotadas considerando as necessidades. Para a concessão destes estudos é necessário compreender o enquadramento histórico e cultural da região e da cidade, as potencialidades e as principais adversidades atuais e correlacionar com o propósito de cada plano, reconhecendo as transformações necessárias a uma cidade mais ajustada quer em termos económicos, quer em termos sustentáveis.

---

<sup>9</sup> Portas.

<sup>10</sup> Nuno Portas, *Os Tempos das Formas – vol II: A Cidade Imperfeita e a Fazer* (Guimarães: DAAUM, 2012).

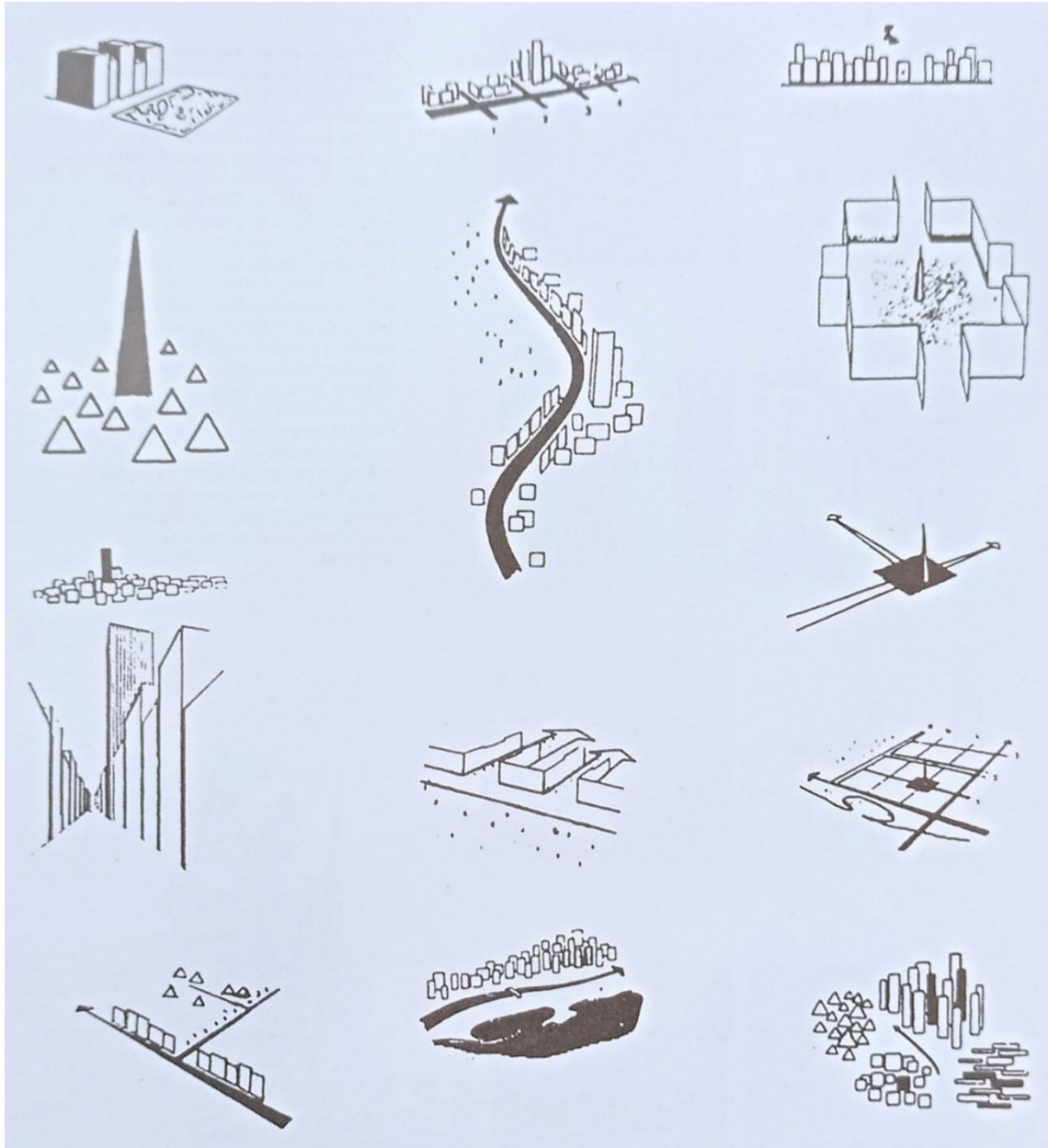


Fig. 2 | *Ilustrações dos propósitos em “A imagem da Cidade”*  
Kevin Lynch (2009)

## Composição Urbana

De um ponto de vista da arquitetura como disciplina de análise e da produção do espaço, a definição da forma urbana compreende-se como o modo como se organizam e articulam os elementos morfológicos, que constituem e operam o espaço urbano.<sup>11</sup>

Neste sentido, torna-se fundamental sublinhar aspetos que auxiliem a compreensão da forma urbana relativamente à materialização:

- Aspetos quantitativos – aspetos da realidade urbana que se evidenciam a uma organização quantitativa e que contribuem para controlar os aspetos físicos da cidade: superfícies, fluxos, coeficientes volumétricos, densidades;
- Aspetos de organização funcional – a atividade humana (habitar, comercializar, trabalhar, etc.) através do uso de um espaço (residencial, comercial, industrial, etc.);
- Aspetos qualitativos – trata-se essencialmente do tratamento dos espaços relativamente ao conforto e à comodidade do utilizador. Nos edifícios reflete-se através da insonorização, isolamento térmico, acústico, entre outros - e, no meio urbano o estado dos pavimentos, a adaptação ao clima, a acessibilidade, entre outros;
- Aspetos figurativos – conotações essencialmente relacionadas com a comunicação «estética».

Se no passado a forma urbana relacionava-se essencialmente com um sítio, atualmente conecta-se a um território. Logicamente com a contemporaneidade, as cidades deixaram de preservar limites, transpondo-os, estabelecendo relações com o território onde se inserem. A intervenção do arquiteto alargou-se não só em dimensão, mas também em disciplinas de atuação. Com o sucessivo desenvolvimento a mobilidade tornou-se uma dimensão que não pode ser ignorada quer na sua leitura, quer na composição espacial.<sup>12</sup>

Neste sentido, surge o conceito de meta-projeto que consiste numa solução para interligar e estruturar todas as componentes constituintes da cidade. Compreende-se que este conceito domina e relaciona um programa de funções associado a uma

---

<sup>11</sup> Lamas, *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*, pp. 85-190.

<sup>12</sup> Lamas, pp. 85-190.

linguagem de arquitetura em todas as variantes, sem restrições geográficas e temporais.<sup>13</sup>

As transformações a que as cidades atuais são sujeitas tornam-se dominantes desde logo na sua relação com o território, mas também na relação com aqueles que foram os seus centros, cada vez mais abandonados.

---

<sup>13</sup> Portas, *A Cidade como Arquitectura*, p. 193.

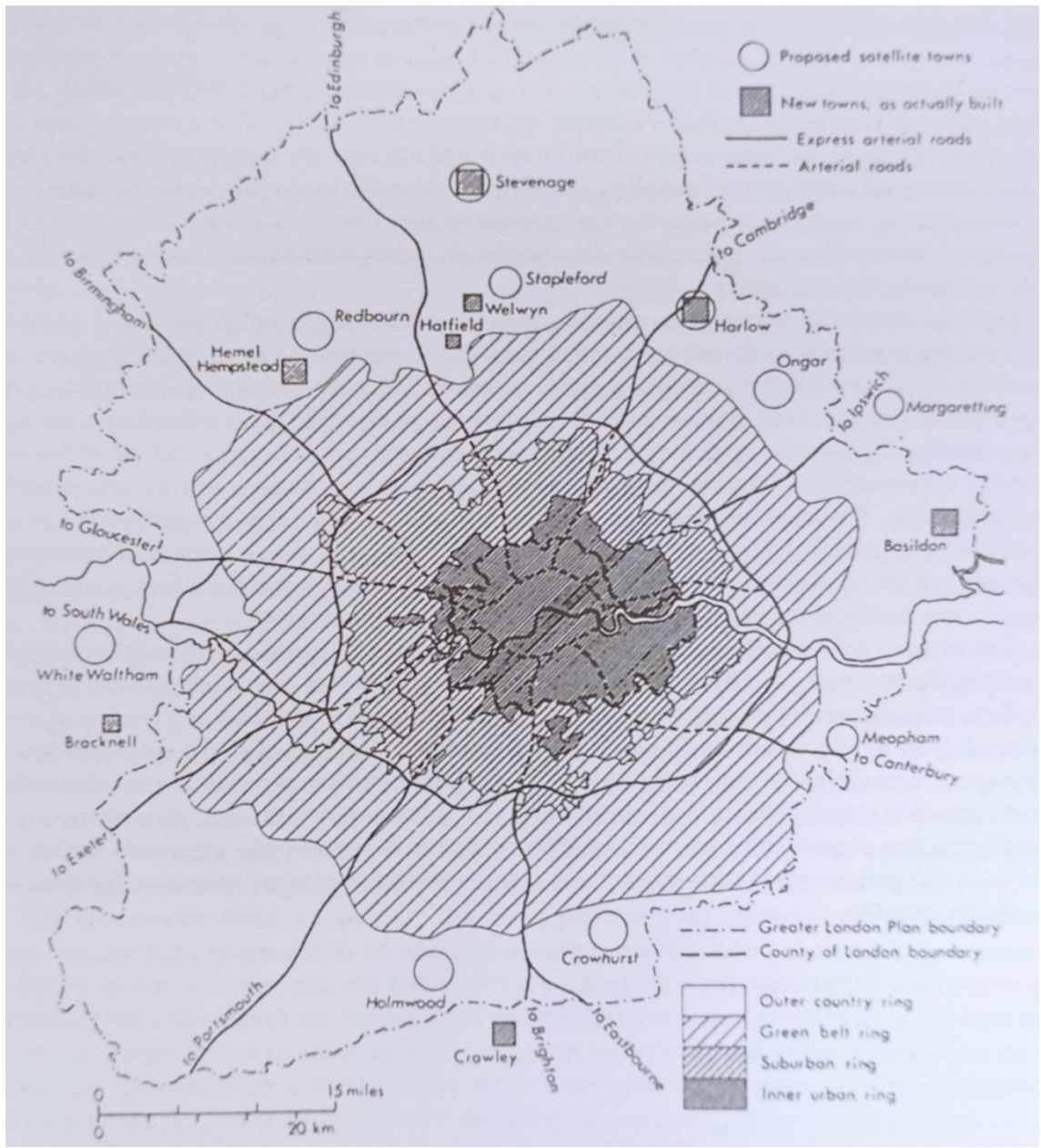


Fig. 3 | Organização da morfologia do território: O plano da grande Londres Sir Patrick Abercrombie (1944)

## **Políticas Urbanas, na União Europeia e em Portugal**

As políticas urbanas procuram a confluência de várias disciplinas e de vários fatores que condicionam a vida nas cidades, com o objetivo de as tornar mais competitivas e com intervenções mais adequadas ao desenvolvimento, nos respetivos contextos sociais, culturais e económicos.<sup>14</sup>

Desde a década de 1970, a UE estabeleceu um modelo policêntrico para as cidades e suas estruturas. Baseado na especialização de cada comunidade numa atitude de partilha e desenvolvimento conjunto das urbes, o modelo consistia em aumentar a competitividade de cada cidade segundo as suas culturas.<sup>15</sup>

Face à inexistência de planeamentos que acompanhassem o desenvolvimento das cidades, o modelo principia a incrementação de medidas que revitalizassem os espaços urbanos relativamente às suas estruturas. Neste sentido, as principais áreas de atuação prendem-se com a melhoria de acessibilidade refletida nas infraestruturas e serviços de transporte; na regeneração de áreas urbanas que sucessivamente entraram em desuso (áreas industriais); na melhoria das redes de energia impulsionando o aumento da eficiência energética e da utilização de energias renováveis; no reforço das cidades como geradoras de emprego; na relação entre áreas urbanas e áreas rurais e no envolvimento das mesmas em complementaridade de ofertas para o desenvolvimento das comunidades; no aumento dos níveis de competitividades locais contribuindo para a sua eficiência e desenvolvimento conjunto.<sup>16</sup>

Torna-se essencial salientar que este princípio de modelo reconhece as acessibilidades das cidades como uma medida determinante e indissociável das ações de regeneração urbana necessárias na melhoria das condições de vida das populações.<sup>17</sup>

Naturalmente, este modelo policêntrico proposto pela UE assim como outros apresentados posteriormente até à segunda metade da década de 1990, principiam estratégias de planeamento urbano que potenciam a revitalização, preservação e regeneração das cidades europeias. No entanto, e considerando as medidas relativamente genéricas, o propósito é que este modelo potencie a implementação de

---

<sup>14</sup> Diogo Mateus, «Política Urbana na União Europeia», 2013, p.9.

<sup>15</sup> Mateus, p.9.

<sup>16</sup> Mateus, p.10.

<sup>17</sup> Mateus, p.10.

planos mais específicos relativamente a cada estado sem desconsiderar as características de cada comunidade.<sup>18</sup>

Os caminhos indicados pela UE procuram a coesão, desde cada cidade, ao estado em que se insere à própria UE, no sentido de explorar ações que aumentem a competitividade, o funcionamento em rede, a melhoria das acessibilidades, a aproximação das comunidades, assegurando um equilíbrio e que paralelamente valorize os recursos humanos, naturais e culturais de cada comunidade e de todas as comunidades.<sup>19</sup>

Ao focar no reforço da importância da mobilidade urbana como um elemento estruturante no funcionamento das cidades, importa realçar em que consistem os princípios indicados pelos modelos europeus da política de transportes em meio urbano. Centrados em ações mais económicas e sustentáveis, os modelos suportam-se na necessidade de garantir uma adaptação das redes de transportes, tornando-as mais eficientes e que assegurem deslocações mais ecológicas e economicamente vantajosas.

As medidas estabelecidas para consolidar a política de transportes para as cidades incidem na melhoria dos serviços de transporte público de passageiros, relativamente ao conforto e à oferta dos mesmos; na consolidação das redes de transportes comerciais de mercadorias quer a nível de importação como a nível de exportação, quer nacional ou internacional, seja para dentro da UE ou mesmo para fora da mesma; no aumento de condições de mobilidade pedonal nas cidades e na incrementação de vantagens que impulsionem a escolha por meios de mobilidade não poluentes através da implementação de circuitos destinados às diversas modalidades (a pé, bicicleta, entre outros) em segurança.<sup>20</sup>

Torna-se inevitável relacionar a acessibilidade no meio urbano com a qualidade da vida da população, pois esta estrutura implica garantir o acesso a bens, ao emprego, à cultura, ao lazer; preferencialmente a pé ou através de transportes coletivos, ligeiros e pouco poluentes.<sup>21</sup>

Pode afirmar-se que durante o século XX e até ao final da década de 1960, por diversas razões, as políticas urbanas em Portugal foram pouco consistentes. À época de Duarte Pacheco, ministro do Estado Novo, realizaram-se as primeiras tentativas

---

<sup>18</sup> Mateus, p.10.

<sup>19</sup> Mateus, p.11.

<sup>20</sup> Mateus, p.11.

<sup>21</sup> Mateus, p.12.

fundamentadas de planeamentos urbanísticos associadas com a valorização e preservação de espaços urbanos de maior relevo histórico e cultural.<sup>22</sup>

No entanto é a partir da segunda metade da década de 1990 que os planeamentos urbanísticos em Portugal começam a ganhar mais relevo e importância, quer pelos planos que compreendiam as cidades como centros de atividade económica, emprego e inovação, quer pelas estratégias estabelecidas que difundiam programas, recursos e iniciativas, com respostas que integravam a habitação, a formação e o emprego que se adaptem às necessidades específicas de cada meio urbano sem estandardizar.<sup>23</sup>

Com a implementação de planos mais específicos para os meios urbanos impedia-se que se manipulasse facilmente as cidades aos interesses mais desadequados. No entanto, os planos não conferiam aos meios urbanos recursos financeiros de que tanto as cidades careciam para resolver problemas urbanísticos intrincados.

Com o surgimento com Programa POLIS entre 2000 e 2006, as cidades sofreram as primeiras grandes intervenções que permitiram através de reformas estruturadas e estruturantes, impulsionadas por fundos europeus, repensar as cidades que à época começavam a ser marcadas pelo abandono do património industrial.<sup>24</sup>

Quer o Programa POLIS, quer a Política das Cidades POLIS XXI que se seguiu, entre 2007 e 2013, vieram enalteceram a importância das políticas urbanas, no qual os meios urbanos necessitam ser repensados e intervencionados para conseguirem corresponder às necessidades das populações face ao desenvolvimento constante.<sup>25</sup>

---

<sup>22</sup> Rui Jacinto, *A cidade e os novos desafios urbanos.*, Âncora edi (Lisboa, 2012), p. 17.

<sup>23</sup> Jacinto, p. 17.

<sup>24</sup> Jacinto, p. 17.

<sup>25</sup> Jacinto, p. 17.

## Repensar Políticas Urbanas

Olhar sobre as políticas urbanas do passado e tentar aplicá-las sobre as cidades de hoje, é procurar responder a problemas do passado e não aos problemas urbanísticos atuais. As cidades necessitam de evoluir, necessitam de corresponder aos desafios de adaptação a que o desenvolvimento impõe, com isto as políticas urbanas carecem de ser repensadas na sua generalidade para não dar respostas desajustadas à realidade.

Intervir nas cidades é obrigatoriamente relacionável com o estudo das mesmas. No desenho dos planos, a falta de conhecimento em diversas áreas leva muitas vezes a intervenções desajustadas em contextos diferenciados. Áreas que podem ser destacadas como: a natureza e competitividade dos sistemas urbanos; as implicações das decisões em determinados contextos; a importância da economia na organização social; as diversas culturas de cada meio urbano; as condições para a cooperação, coordenação e programação de ações.<sup>26</sup>

No entanto, a eficácia das políticas urbanas prende-se com a pertinência das ações, no sentido em que, para se planear e intervir o meio urbano, é necessário estabelecer princípios para que sejam implementados diferentes tipos de planos. Estes devem contribuir para o desenvolvimento urbano, considerando os diversos fatores em presença, nomeadamente os recursos públicos disponíveis.<sup>27</sup>

Manifestamente, as políticas urbanas conferem na contemporaneidade aspetos diferentes e mais envolvidos com o meio urbano. No entanto estas apresentam-se instáveis e insuficientes relativamente aos desafios atuais. A capacidade de resposta às indústrias desocupadas exige uma readaptação aos tempos para que as mesmas deixem de ser património devoluto em meio urbano. A economia política de produção e a gestão de redes de infraestruturas como o saneamento e a mobilidade, sofrem eminentemente alterações associadas aos investimentos no sentido de promover modelos de gestão adequados às necessidades e mais rentáveis. O planeamento urbano de previsão é insuficiente na articulação de objetivos urbanísticos para com os Programas de investimento assim como na distribuição de rendimentos geridos pelo Estado. Devido à ocupação urbana, com as suas alterações pelas diversas razões, as cidades carecem de novas paisagens urbanas, de uma desconcentração de funções e

---

<sup>26</sup> Nuno Portas, Á. Domingues, e J. Cabral, *Políticas Urbanas II: Transformações, Regulações e Projetos* (Lisbos: Fundação Calouste Gulbenkian, 2011), p.86.

<sup>27</sup> João Cabral, «Para uma política de cidades - os imperativos, as novas políticas urbanas, as questões críticas», *Sociedade e Território* 33 (2002).

serviços através da construção e alargamento de territórios urbanos demasiado compactos.<sup>28</sup>

A falta de coordenação entre os diferentes envolvidos nas políticas da cidade, os serviços públicos e a falta de funcionamento interno de instituições leva à necessidade de racionalizar as políticas de ordenamento de território em coerência nas demais escalas e domínios (territorial, social, económico, cultural, entre outros).<sup>29</sup> Coerência que tanto os planeamentos urbanos carecem, quer por um lado para delinear modelos de atuação, por outro para garantir a capacidade de tomar decisões em determinados contextos.<sup>30</sup>

---

<sup>28</sup> Portas, Domingues, e Cabral, *Políticas Urbanas II: Transformações, Regulações e Projetos*, pp. 85-140.

<sup>29</sup> Portas, Domingues, e Cabral, pp. 85-140.

<sup>30</sup> Portas, Domingues, e Cabral, pp. 85-140.

Componentes	Linhas de Intervenção	Projetos a financiar	Forma de Seleção
<b>Componente 1</b> Operações integradas de Requalificação Urbana e Valorização Ambiental	Linha 1 Intervensões identificadas pela sua relevância e natureza exemplar	Intervensões integradas e multifacetadas com uma escala significativa que contribuam para a revitalização de cidades com importância estratégica no Sistema Urbano Nacional, ou para a valorização de novas polaridades em áreas metropolitanas. Exige-se que sejam contempladas algumas ou todas as vertentes das Cidades Verdes entre outras. Estas intervenções serão identificadas e negociadas entre o Governo e as Autarquias Locais e serão realizadas em parceria	Fechada
	Linha 2 Outras intervenções a identificar	Projectos idênticos aos da Linha 1, a seleccionar com base em candidaturas a apresentar pelos municípios	Aberta
<b>Componente 2</b> Intervensões em Cidades com Áreas Classificadas como Património Mundial		Intervensões a realizar nas áreas classificadas pela UNESCO nas cidades de Angra do Heroísmo, Évora, Sintra e Porto. Serão negociadas entre o Governo e as Autarquias Locais e visarão melhorar a qualidade do ambiente urbano dessas áreas	Fechada
<b>Componente 3</b> Valorização Urbanística e Ambiental em Áreas de Realojamento		Intervensões nos espaços públicos envolventes de habitações construídas no âmbito de processos de realojamento realizados com o apoio da Administração Central	Fechada
<b>Componente 4</b> Medidas Complementares para Melhorar as Condições Urbanísticas e Ambientais das Cidades	Linha 1 Apoio a novas formas de mobilidade no espaço urbano	Iniciativas que visem retirar os automóveis dos centros urbanos, restringir a circulação, estimular a utilização de transportes colectivos e promover novos meios de acesso e circulação, nomeadamente vias pedonais e ciclovias	Aberta
	Linha 2 Outras intervenções a identificar	Projectos que contribuam para uma melhor caracterização e gestão do ambiente urbano, nomeadamente monitorização de variáveis ambientais, sistema de recolha selectiva de resíduos, reutilização da água e medidas para a utilização racional de recursos naturais	Aberta
	Linha 3 Apoio à valorização urbanística e ambiental na envolvente de estabelecimentos de ensino	Intervensões de requalificação ambiental e urbanística do espaço público envolvente do estabelecimento de ensino	Aberta
	Linha 4 Apoio a acções de educação ambiental no espaço urbano	Promoção da consciência ambiental dos cidadãos e aumento da sua participação na vida da cidade, com destaque para as questões do ambiente urbano, em geral associada à realização de iniciativas de requalificação	Aberta
	Linha 5 Apoio a outras acções com impacto positivo na qualidade de vida urbana	Acções que pela natureza ou dimensão não se enquadrem nas componentes e linhas anteriores, mas que visem melhorar a qualidade da vida urbana, especialmente nas suas vertentes urbanísticas e ambiental	Aberta

Fig. 4| Síntese das principais características das componentes e linhas de intervenção do Programa Cidades DRE (2000)



Fig. 5 | *Otávia* em “As Cidades Invisíveis”  
Italo Calvino (1972)

## Capítulo 2 | Programa POLIS no Contexto da Covilhã

*“Nem tudo o que herdamos é extraordinário. (...) O mais fácil é arquitectos, projectistas, promotores situarem-se na mimésis, no restauro ou no contraste; isso é simples. O problema é este vasto caminho entre a mimesis e o contraste que é a analogia. Este é que é o desafio de cada projecto: onde é que nós nos colocamos? E isto é um desafio para cada lote, é um desafio para cada quarteirão, é um desafio para cada área de cidade, no limite, para cada cidade.”<sup>31</sup>*

---

<sup>31</sup> Nuno Valentim, Porto (que) Sentido?, 2017.

## **Beira Interior como Território**

A cidade da Covilhã desenvolve-se indissociavelmente da formação e história do local onde se implanta, a Beira Interior. Esta urbe apresenta-se como um espaço complexo e diversificado onde a natureza se apresenta dominante assumindo-se como elemento principal, a topografia particular caracteriza-se pela manifestação de amplas áreas de planície e marcantes paisagens montanhosas envolventes que se geram a partir das serras da Estrela, Gardunha e Malcata.

Os distintos cursos de água que brotam na paisagem, conferem a este território uma abundância de recursos como água e madeira que, historicamente, se traduzem na predominância de atividades agropecuária e de caça. O desenvolvimento mercantil da região resulta e favorece das condicionantes geográficas aliadas às distintas atividades que foram sendo desenvolvidas, contribuindo para a autossustentabilidade da região.<sup>32</sup>

Compreende-se assim que a geografia que a Covilhã apresenta protegeu, de certo modo, o centro, e que as encostas abruptas são resultado da existência de linhas de água que escavaram a encosta. A implantação de todo o património industrial é consequência destas condições topográficas.<sup>33</sup>

## **Covilhã - Evolução Urbana e Património Industrial**

O estudo da evolução urbana da cidade é árduo já que todas as cidades têm um carácter evolutivo e mutável, conseqüente de sucessivas ações de demolição, destruição, desmoronamento e degradação a que são sujeitas. Não se apresentando como exceção, a cidade da Covilhã, com uma localização privilegiada, destaca-se pelo carácter persistente de variadas estruturas urbanísticas das quais se manifesta a arquitetura preservada em infraestruturas que lhe concedem impenetrabilidade e durabilidade. Todavia, apesar do carácter evolutivo e mutável presente na cidade da Covilhã, são identificáveis todas as marcas das diversas fases de ocupação enraizadas na região da Cova da Beira.<sup>34</sup>

A cidade é “um fenómeno de coexistência humana em permanente mutação”<sup>35</sup>, um ponto de concentração demográfica, económica e política. As mutações são causadas

---

<sup>32</sup> E. C. Pinheiro, *Da Lã aos Lanifícios. No princípio é a lã ... a cultura pastoril*. (Covilhã, Museu dos Lanifícios, 2006).

<sup>33</sup> Ana Vaz Milheiro e C. G. Gonçalves, «As Pontes da Covilhã.», em *Uma Ideia para a Cidade da Covilhã*, Caleidoscópio (Casal de Cambra, 2005), pp. 24–29.

<sup>34</sup> José Miguel Rodrigues, *Covilhã: evolução urbana da cidade*. Em *Monumentos: cidades, património, reabilitação. Dossiê: Covilhã, a Cidade-Fábrica*, nº29, ed. IHRU (Lisboa, 2009).

<sup>35</sup> Matos e Vaz, *Covilhã e cidades alpinas: o contributo da paisagem para a sustentabilidade urbana*. VII Congresso Português de Sociologia.

por diferentes agentes de diversas formas, sendo que “a cidade assemelha-se a uma espécie de sujeito coletivo que transfere algumas das suas características para os sujeitos individuais, conferindo-lhes identidade.”<sup>36</sup>. Contudo, o inverso acontece de igual modo, já que a cidade é fortemente influenciada pelos que nela habitam e todas as modificações feitas pelas comunidades caracterizam-na e conferem-lhe identidade.

A partir da análise de aspetos urbanos e arquitetónicos relevantes na evolução da cidade, definem-se três áreas espacialmente diferenciadas: a área intramuralhas, em que da muralha existem somente ruínas da época medieval; os bairros construídos em torno da área da muralhada, indicam a expansão da cidade na Idade Moderna; os vales das ribeiras, a sul o Goldra e a norte a Carpinteira, que são determinantes no período de industrialização da cidade da Covilhã.<sup>37</sup> Deste modo, define-se em três subáreas o conjunto genérico da cidade no século XX: “uma cidade de meia encosta, aberta aos quadrantes mais soalheiros e abrigados e muito lentamente descendo às áreas mais baixas”.<sup>38</sup>

Por razões fundamentalmente defensivas o núcleo de ocupação da Covilhã nasceu centrado na fortificação implantada a meia encosta. Mais tarde a ocupação romana potenciou e fortaleceu as qualidades de muralha num primeiro momento, assim como nas margens das ribeiras deste núcleo. Mesmo depois das invasões muçulmanas que remontam ao ano 711, e das inúmeras reconstruções e fortificações, é apenas em 1210, após uma extensa reconstrução e consequente atribuição de foral, que a Covilhã obteve um crescimento populacional, em virtude da necessidade de esta controlar e servir a defesa do reino.<sup>39</sup> “A nova organização da Covilhã ficou, então, oficial e materialmente expressa pelo foral, pela constituição de um castelo e fortificação da vila.”<sup>40</sup>

As comunidades judaicas que se fixaram nesta zona, durante os séculos XIV e XV revivificaram com a construção de edifícios do seu quotidiano religioso e comunitário, mais tarde readaptadas a outras necessidades. Foi ainda nesta altura que surgiu o trabalho dos lanifícios. Consequência do crescimento populacional aliado ao progresso

---

<sup>36</sup> Matos e Vaz, *Covilhã e cidades alpinas: o contributo da paisagem para a sustentabilidade urbana. VII Congresso Português de Sociologia*, p. 17.

<sup>37</sup> J. M. Fernandes, *Covilhã, uma leitura de síntese: estrutura urbana, conjuntos edificados e arquiteturas, a sua evolução*. Em *Monumentos: cidades, património, reabilitação. Dossiê: Covilhã, a Cidade-Fábrica, nº29*, ed. IHRU (Lisboa, 2009).

<sup>38</sup> Fernandes, p. 41.

<sup>39</sup> José Miguel Rodrigues, *Covilhã: evolução urbana da cidade*. Em *Monumentos: cidades, património, reabilitação. Dossiê: Covilhã, a Cidade-Fábrica, nº29*, ed. IHRU (Lisboa, 2009), p. 16.

<sup>40</sup> D. Pereira, *A estrutura urbanística da Covilhã entre a Idade Média e a Idade Moderna*. Em *Monumentos: cidades, património, reabilitação. Dossiê: Covilhã, a Cidade-Fábrica, nº29*, ed. IHRU (Lisboa, 2009), p. 16.

empregador, os séculos seguintes são marcados por uma enorme expansão do interior da muralha para as margens das ribeiras que a delimitam.<sup>41</sup>

Perante esta progressiva expansão para fora das muralhas, mais tarde, os séculos XVI e XVII são marcados não só pela construção de novos paços do concelho e nascente da muralha, de habitações quinhentistas, como também pelo desenvolvimento de ruas de traçado irregular ajustadas à topografia quer no interior, quer no exterior da muralha.

42

A presença de pastos naturais muito ricos nesta região promovia o ponto de encontro de trajetos nas rotas de transumância, devido ao facto da população se dedicar à pastorícia, as condições apresentadas por esta região promoveram a fixação da população, apresentando-se a Serra da Estrela como principal motor de desenvolvimento.<sup>43</sup> A cultura da lã, parte integrante da Serra da Estrela, marca este território desde o século XVII mantendo a lã, matéria-prima, profundamente enraizada na história deste território. Os recursos naturais conferem a esta área, que se estende desde o Alto Alentejo até à Guarda, a energia necessária para a produção de derivados da matéria-prima lã que distinguiu a Beira Interior como região laneira.<sup>44</sup> Ao longo de várias gerações, desenvolveu-se um conhecimento aprofundado em torno da atividade dos lanifícios, motivo principal para a permanência desta atividade durante os últimos séculos na Covilhã.

A permanência das fábricas têxteis, implantadas na cidade, ao redor das ribeiras justificava-se pela necessidade da presença de correntes fluviais que permitiam a produção de energia hidráulica. No núcleo da cidade concentravam-se as atividades que não necessitavam de energia hidráulica para as suas operações relativas à atividade dos lanifícios.<sup>45</sup> A cidade cresceu entre duas ribeiras, a ribeira da Goldra e a ribeira da Carpinteira, onde a presença de água se viria a mostrar fundamental no

---

<sup>41</sup> José Miguel Rodrigues, *Covilhã: evolução urbana da cidade*. Em *Monumentos: cidades, património, reabilitação. Dossiê: Covilhã, a Cidade- Fábrica, nº29*, ed. IHRU (Lisboa, 2009), p. 16.

<sup>42</sup> Rodrigues, p. 16.

<sup>43</sup> D. Folgado, *Covilhã, a cidade que também foi fábrica*. Em *Monumentos: cidades, património, reabilitação. Dossiê: Covilhã, a Cidade- Fábrica, nº29*, ed. IHRU (Lisboa, 2009).

<sup>44</sup> E. C. Pinheiro, *Da Lã aos Lanifícios. No princípio é a lã ... a cultura pastoril*. (Covilhã, Museu dos Lanifícios, 2006).

<sup>45</sup> M. Matos e D. Vaz, *Covilhã e cidades alpinas: o contributo da paisagem para a sustentabilidade urbana. VII Congresso Português de Sociologia*. (Porto: Universidade do Porto, Faculdade de Letras, Faculdade de Psicologia e Ciências da Educação, 2012).

desenvolvimento do complexo fabril.<sup>46</sup> “Percorrer as fábricas da Covilhã é andar pela cidade e subir e descer as ribeiras”.<sup>47</sup>

O Estado Novo impulsionou a criação de bairros sociais, núcleos isolados e afastados do tecido urbano mais central. Na cidade da Covilhã, devido à sua morfologia, os vales das ribeiras estabelecem um afastamento visível entre a zona urbana e a suburbana ou periférica, os bairros sociais que eram habitados por operários fabris.

A dispersão da malha urbana característica da Covilhã deveu-se às atividades fabris relacionadas com os lanifícios, caracterizando-a como Cidade-fábrica. Por este motivo, percorrer-se as fábricas da Covilhã leva ao exercício de subir e descer as ribeiras.<sup>48</sup> A dispersão dos edifícios fabris pela malha urbana influenciava tanto a organização do espaço de trabalho como da produção, já que a distância entre os diferentes polos tinha que ser vencida, independentemente das dificuldades.<sup>49</sup>

A matéria-prima lã assume-se como um marco do processo evolutivo que faz parte do vasto património de uma época da cidade e da região. As marcas daquela que foi a Cidade-fábrica são visíveis na atualidade, o passado fabril da cidade testemunha séculos de história na indústria em que o edificado, que se estende ao longo dos vales das ribeiras, está profundamente relacionado com a memória e identidade da cidade.<sup>50</sup>

À parte da Revolução Industrial, na segunda metade do século XVIII, a cidade da Covilhã não acompanhou a industrialização mantendo uma relação íntima com a manufatura e fabrico artesanal.<sup>51</sup>

Nos anos 50 do século XX surgiu o plano geral de urbanização da Covilhã, de José António de Aguiar, o qual pode ser considerado o impulsionador da Covilhã atual. O objetivo deste plano foi definido por Duarte Pacheco enquanto Ministro das Obras Públicas e Comunicações do Estado Novo. Deste modo, a partir do cumprimento dos objetivos do plano nasce uma cidade com uma nova imagem, com a construção de uma

---

<sup>46</sup> M. Matos, *Covilhã - Propostas para a Reinvenção da Cidade. VIII Congresso Ibérico de Urbanismo - A mudança do ciclo: um novo urbanismo* (Portal da Associação dos Urbanistas Portugueses, 2011).

<sup>47</sup> D. Folgado, *Covilhã, a cidade que também foi fábrica*. Em *Monumentos: cidades, património, reabilitação. Dossiê: Covilhã, a Cidade-Fábrica, nº29*, ed. IHRU (Lisboa, 2009), p. 93.

<sup>48</sup> Folgado, p. 93.

<sup>49</sup> Folgado, p. 93.

<sup>50</sup> M. Matos e D. Vaz, *Covilhã e cidades alpinas: o contributo da paisagem para a sustentabilidade urbana. VII Congresso Português de Sociologia*. (Porto: Universidade do Porto, Faculdade de Letras, Faculdade de Psicologia e Ciências da Educação, 2012), p. 16.

<sup>51</sup> D. Folgado, *Covilhã, a cidade que também foi fábrica*. Em *Monumentos: cidades, património, reabilitação. Dossiê: Covilhã, a Cidade-Fábrica, nº29*, ed. IHRU (Lisboa, 2009), p. 95.

nova Praça do Município (como representação do poder político do Estado Novo), melhoria das condições de vida da população e a construção de uma nova rede de circulação.<sup>52</sup>

Os processos de transformação urbana da cidade da Covilhã aconteceram na década de 1980 com a implantação da Universidade da Beira Interior (UBI) e com investimentos de fundos comunitários para reestruturação da indústria. Deste modo, a vida da cidade teve de se adaptar às modificações na estrutura urbana cuja conceção não deve apagar a história e cultura que se geraram ao longo de séculos e que caracterizam a cidade da Covilhã.<sup>53</sup>

A cidade da Covilhã ultrapassou um processo de transformação social e urbanística nos últimos 50 anos, a Covilhã passou de Cidade-fábrica (cidade industrial) a cidade puramente universitária, onde tudo se transtornou e parte dos complexos fabris deram origem a polos universitários.<sup>54</sup> Com a fixação da Universidade da Beira Interior na zona alta da cidade revivificando a vida coletiva, a zona baixa da cidade foi-se desenvolvendo. Esta área expandiu-se a partir de uma série de reformas urbanísticas, contudo, essencialmente, estas reformas, a partir de equipamentos implantados, apresentam falta de qualidade urbana.<sup>55</sup>

As cidades tradicionais portuguesas participam numa crise, que passa pelo seu abandono e conseqüente expansão das grandes metrópoles. Esta expansão desmedida origina uma catastrófica mancha urbana que se forma em torno das grandes metrópoles, esgotando a possibilidade de existir qualidade de vida.<sup>56</sup> Concludentemente “a cidade tende a parecer um mosaico de mundos sociais”<sup>57</sup> onde as diversas áreas assumem funções especializadas em que o desenvolvimento, à medida da sua deslocação pelas díspares áreas impulsiona abruptas diferenças históricas, económicas e sociais.

---

<sup>52</sup> Folgado, p. 95.

<sup>53</sup> Matos e Vaz, *Covilhã e cidades alpinas: o contributo da paisagem para a sustentabilidade urbana. VII Congresso Português de Sociologia*, p. 13.

<sup>54</sup> J. M. Fernandes, *Covilhã, uma leitura de síntese: estrutura urbana, conjuntos edificados e arquiteturas, a sua evolução*. Em *Monumentos: cidades, património, reabilitação. Dossiê: Covilhã, a Cidade- Fábrica, nº29*, ed. IHRU (Lisboa, 2009), p. 96.

<sup>55</sup> Fernandes, p. 41.

<sup>56</sup> Nuno Teotónio Pereira et al., *Uma Ideia para a Cidade da Covilhã. Nuno Teotónio Pereira. Candidatura ao Prémio Sir Robert Matthew. Prize Nominee. UIA 2005*, Caleidoscópio (Lisboa: Ordem dos Arquitectos, 2005), p. 23.

<sup>57</sup> J. M. Fernandes, *Covilhã, uma leitura de síntese: estrutura urbana, conjuntos edificados e arquiteturas, a sua evolução*. Em *Monumentos: cidades, património, reabilitação. Dossiê: Covilhã, a Cidade- Fábrica, nº29*, ed. IHRU (Lisboa, 2009), p. 96.

Inerentemente, a cidade da Covilhã demonstra, através da ocupação e uso do território, uma situação de abandono do património edificado e sucessiva perda de identidade do espaço público. Estes aspetos são um reflexo do desperdício económico incitado pela falta de políticas de gestão do ambiente habitado e de ornamento do território. Assim, a Covilhã atravessa uma crise onde se aplicam sistemas contraditórios de desenvolvimento urbano e social. Se por um lado se realizam obras de edifícios ligados à economia da cidade que conjetura o seu crescimento, por outro lado, observa-se uma construção descaracterizada e desajustada com pouco ordenamento e de pouco valor paisagístico e urbano. As cidades contemporâneas “estão marcadas por processos de transformação que de modo mais ou menos intenso as modificam”<sup>58</sup> e as tornam praticamente irreconhecíveis aos olhos de quem a conheceu num passado já distante. É evidente que a dimensão urbana é particular e distinta em todas as cidades pois manifestam-se numa história e cultura próprias.

---

<sup>58</sup> Fernandes, p.41.

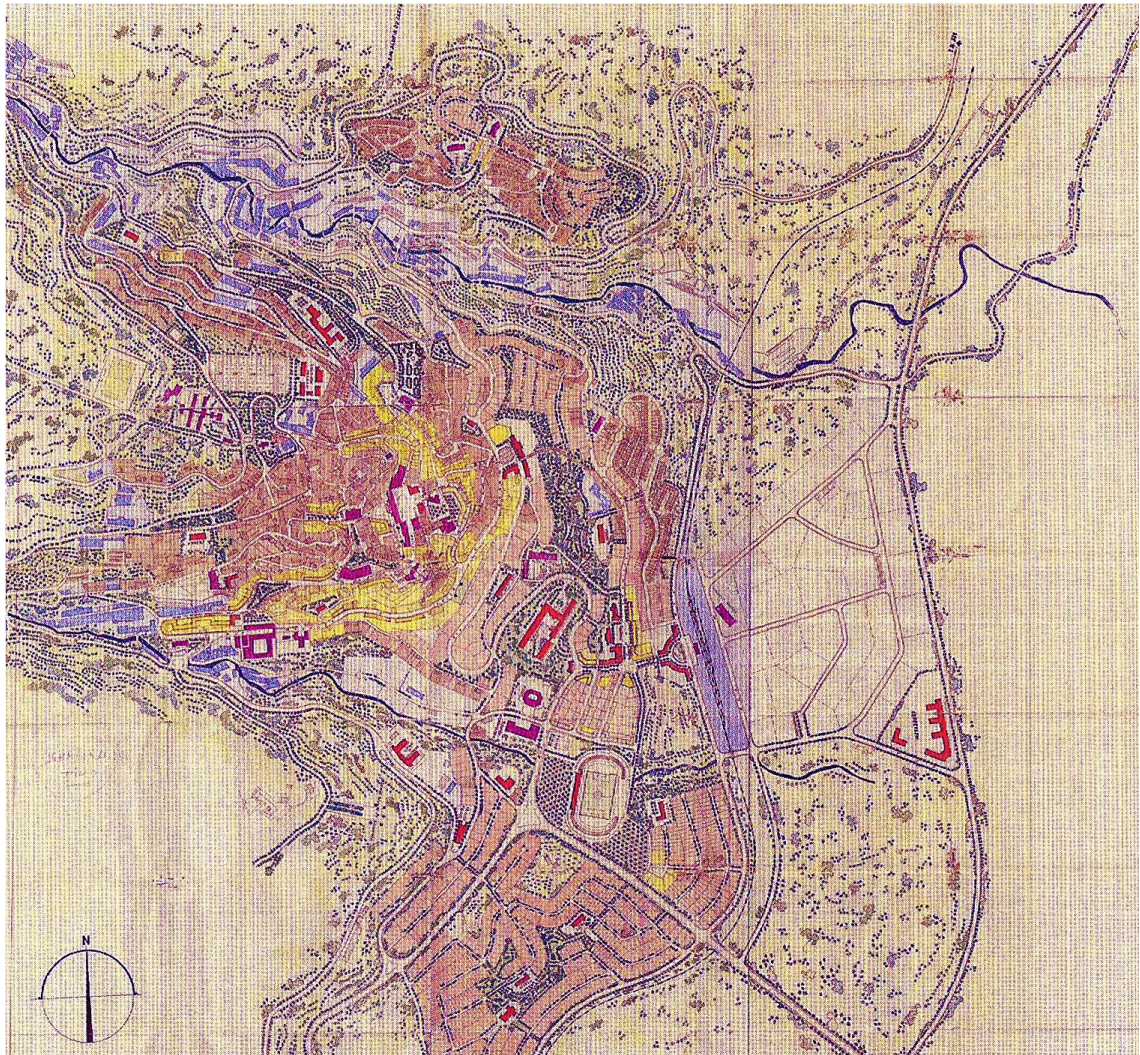


Fig. 6| *Anteplano geral de urbanização da Covilhã*  
João António Aguiar (1951)

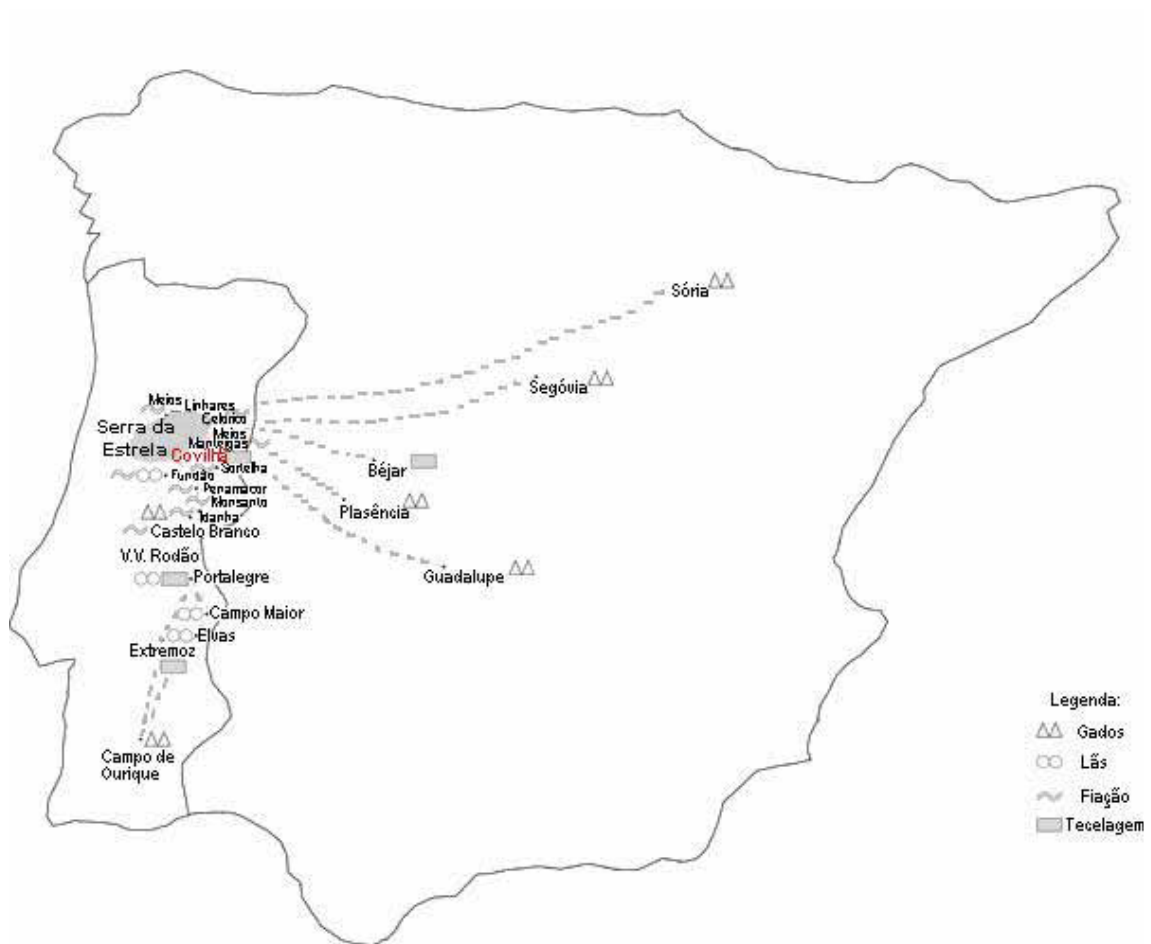


Fig. 7| Rota da lã em “Covilhã na Antiguidade”  
Paulo Jesus (2008)

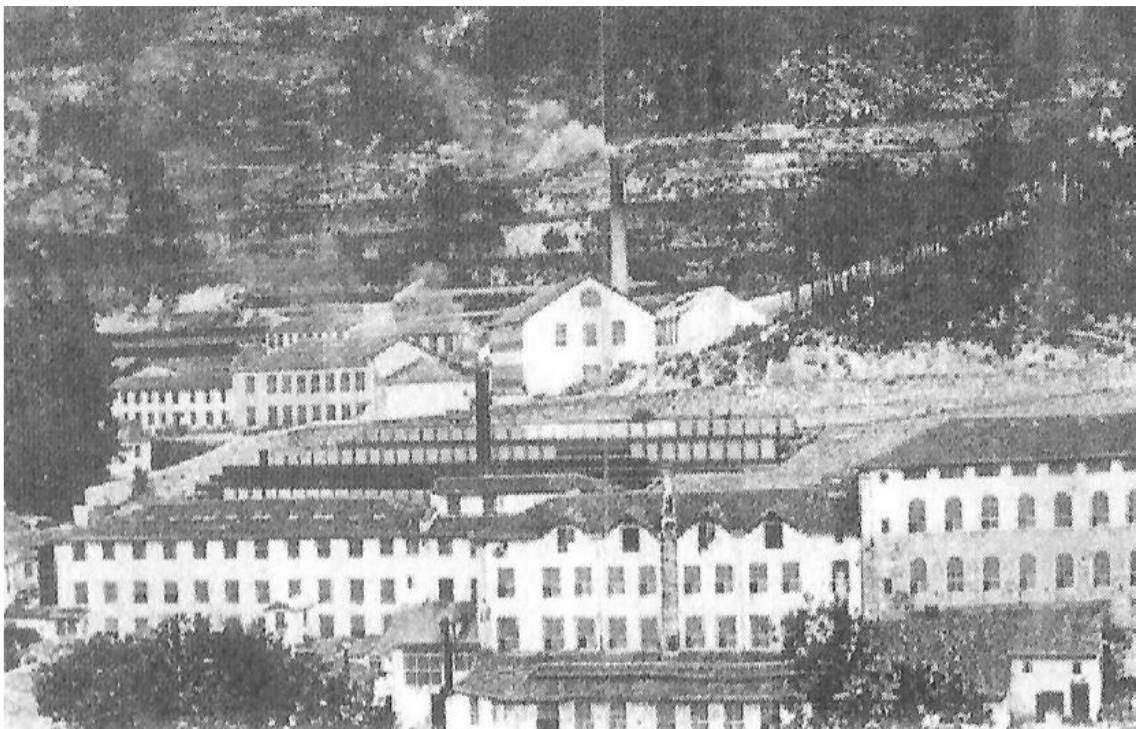


Fig. 8| Covilhã: Fábricas antigas na ribeira da Goldra (em cima) e da Carpinteira (em baixo) em “*Monumentos: cidades, património, reabilitação*”  
Paino Peres (2009)



Fig. 9|Covilhã: Fábricas antigas na ribeira da Goldra (em cima) e da Carpinteira (em baixo) em *“Uma ideia para a cidade da Covilhã”* Duarte Belo (2005)

## **Programa POLIS e POLIS Covilhã**

No ano de 1999 é implementado em Portugal um Programa para as cidades, designado de Programa POLIS, uma iniciativa no âmbito nacional do Ministério do Ambiente e do Ordenamento do Território cofinanciada pelo Fundo de Desenvolvimento Regional (FEDER) da UE. O Programa tinha o objetivo principal de melhorar a qualidade de vida nas cidades portuguesas, através de planos que nas vertentes urbanísticas e ambientais potencializassem a atratividade e competitividade destas cidades. Um objetivo que para além de estruturador do sistema urbano de cada cidade consistia em ser estruturador do sistema urbano nacional.<sup>59</sup>

Inicialmente abrangendo um total de 12 cidades, este foi ampliado a um total de 30 cidades. Divididos em termos de planeamento em dois tipos: planos de pormenor e planos de urbanização; todos os Programas eram definidos e estabelecidos para serem acompanhados por comissões locais e técnicas que auxiliassem no seu desenvolvimento. Desde logo, numa fase primária dos planos, procura-se reconhecer a importância do papel da população no desenvolvimento dos planos.<sup>60</sup>

Perante os planos a que as cidades já estavam sujeitas, o Programa POLIS não se pretendia impor como um planeamento estereotipado para as cidades portuguesas, pois cada proposta de intervenção consideraria as características e potencialidades de cada cidade, aproveitando os seus recursos.<sup>61</sup>

As cidades portuguesas ultrapassam uma crise tremenda devido ao abandono progressivo de cidades tradicionais e expansão desregrada das áreas metropolitanas que se estão a transformar em enormes manchas urbanas.<sup>62</sup>

O Programa POLIS só por si não resolve os problemas complexos com que se defrontam as cidades que o Programa contempla. Deste modo, o POLIS engloba ações exemplares em diferentes vertentes. Entre elas estão a qualificação do espaço público, a valorização de zonas ribeirinhas ou frentes de mar, a criação de novas centralidades nas áreas metropolitanas, a reconversão de zonas industriais ultrapassadas, o estímulo de

---

<sup>59</sup> Nuno Teotónio Pereira et al., *Uma Ideia para a Cidade da Covilhã. Nuno Teotónio Pereira. Candidatura ao Prémio Sir Robert Matthew. Prize Nominee. UIA 2005* (Lisboa: Lisboa: Ordem dos Arquitectos – Conselho Directivo Nacional /Caleidoscópio, 2005), p.14.

<sup>60</sup> Pereira, p.14.

<sup>61</sup> Pereira, p.14.

<sup>62</sup> Nuno Teotónio Pereira, «Programa POLIS: Intervenções que se querem exemplares e de efeito multiplicador», *Jornal dos Arquitectos* 209 (2003), p.8.

formas de mobilidade saudáveis e ecológicas, a criação de novos polos de desenvolvimento regional, entre outros.<sup>63</sup>

Compreendendo o forte desenvolvimento da cidade da Covilhã, provocado pelo crescimento da universidade que inerentemente recuperaria o seu património industrial, a cidade da Covilhã torna-se uma candidata clara ao Programa POLIS, considerando o potencial de influência sobre a Beira Interior.<sup>64</sup>

As potenciais ações de requalificação e valorização paisagística e urbana do Programa POLIS da Covilhã foram agrupadas em cinco grandes grupos, correspondentes aos objetivos centrais de intervenção:

- Reabilitar, valorizar e vitalizar os vales da ribeira da Goldra e da Carpinteira;
- Virar a cidade para as ribeiras e vales, integrando-os plenamente na malha urbana;
- Preservar e revitalizar o património industrial, elemento-chave da identidade da Covilhã;
- Reduzir a dependência do automóvel, favorecendo a mobilidade pedonal;
- Corrigir o sistema de implantação de novas construções, visando a consolidação do tecido urbano, por forma a proporcionar uma plena integração na paisagem.

Os objetivos apontados integram-se em planos de urbanização abrangendo as encostas das duas ribeiras e supõem uma adequada articulação com os instrumentos de planeamento existentes nomeadamente o Plano Diretor Municipal e o Plano de Urbanização da Grande Covilhã.

Por outro lado, que se refere ao património industrial, foi desenvolvida uma estreita colaboração com o Instituto Português do Património Arquitetónico (IPPAR) e com a UBI, no quadro do inventário levado a efeito por estas entidades.

---

<sup>63</sup> Pereira, p.23.

<sup>64</sup> A. Milheiro, *Por uma cidade amável. Espaços Públicos e Programa POLIS na Covilhã.*, 2009, p.8.

Os planos de urbanização e os projetos que o corporizam visam criar uma maior sustentabilidade do sistema urbano, prevenindo intervenções em diversas frentes de benefício comum e ação complementar, nomeadamente:

- Criando condições para a reabilitação do património industrial, com vista à revitalização urbana dos vales para funções de índole cultural, residencial ou de serviços, e proporcionando alternativas de relocalização para as fábricas deficientemente integradas no meio urbano;
- Criando novas frentes e manchas edificadas abertas aos vales, consolidando e rematando a estrutura urbana;
- Proporcionando formas de acessibilidade alternativa, nomeadamente com pontes ciclo-pedonais que aproximem os bairros periféricos da área central e com meios mecânicos que vençam os grandes desníveis entre a baixa e a alta da cidade. Ligados a estes novos meios de mobilidade pedonal, são propostos parques de estacionamento automóvel com acesso fácil ao centro;
- Reabilitando e revitalizando as ribeiras e a sua relação com a população da cidade criando espaços públicos vocacionados para cultura, recreio e convívio;
- Recuperando a paisagem dos vales para complemento da cidade, aproveitando o interesse cénico do relevo, dos socalcos, do património industrial e das matas e olivais.<sup>65</sup>

---

<sup>65</sup> CMC, *Plano estratégico da Covilhã. Programa POLIS* (Covilhã: Ministério do Ambiente e Ordenamento do Território, 2000), p.14.



Fig. 10| As cidades apoiadas pelo POLIS em “POLIS em Números” MAOT (2002)

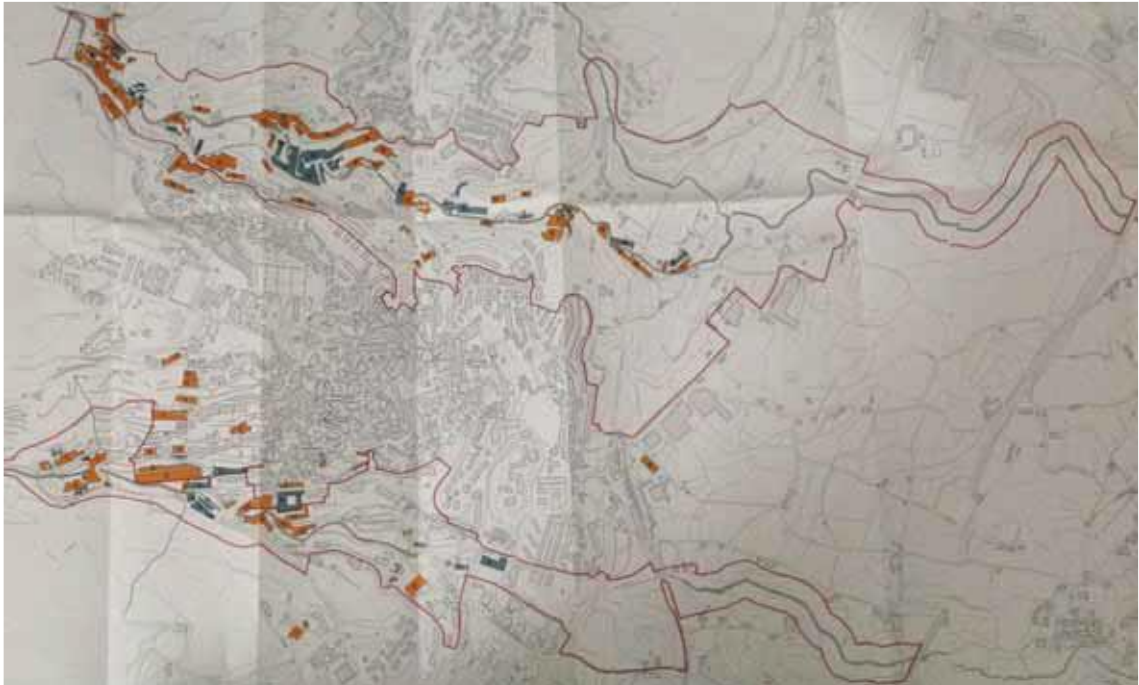


Fig. 11| Planta do património industrial nos vales da ribeira da Carpinteira e Goldra CMC (2000)

## **A Ponte sobre a Ribeira no Contexto do Plano de Mobilidade Pedonal**

O Programa POLIS apresenta-se associado de forma intrínseca à mobilidade pedonal. Foi a partir de 2000, que a importância da mobilidade pedonal começou a ser reconhecida como um dos temas mais relevantes no contributo para a qualidade de vida da população. De forma geral, o Programa para a Covilhã propõe a integração harmoniosa dos vales das ribeiras da Goldra e da Carpinteira no contexto da cidade e a consolidação do tecido urbano, a partir da defesa da paisagem, da reabilitação do património industrial da cidade, de criar áreas e equipamentos de lazer, da aplicação das morfologias adequadas para preencher “vazios” e da redução da dependência da população do automóvel. Para a concretização dos objetivos supracitados foram elaborados planos de urbanização dos vales da Goldra e da Carpinteira, assim como, em simultâneo, o plano de pormenor de S. João de Malta. Os primeiros abrangem as orlas norte e sul da área central da Covilhã, e o último abrange a encosta nascente, entre a alta e a baixa.

Estes planos apresentam-se como instrumentos de planeamento, que contemplam as alterações que se julgam necessárias, e que se inscrevem de ordem superior: PDM e plano de urbanização da grande Covilhã.<sup>66</sup>

O Plano de Mobilidade Pedonal da Covilhã procura gerar caminhos que tornem a cidade “acessível”. Este plano tem como base o conceito de “aplanar a cidade”, como dito por Nuno Teotónio Pereira, já que a cidade não pode ter barreiras físicas ou visuais.<sup>67</sup> Tem como objetivo viabilizar os percursos pedonais no interior da cidade da Covilhã, o que significa num raio de 700 metros em linha reta, a partir do centro, ou seja, procura gerar percursos principais com declives suaves dentro do raio supracitado. No sentido de concretizar este plano recorre-se a dois tipos de infraestrutura: pontes pedonais e equipamentos mecânicos de elevação (entre eles, elevadores verticais e inclinados).<sup>68</sup>

O Programa POLIS contempla duas pontes pedonais, das quatro previstas, e dois elevadores inclinados \ funiculares (ao invés de escadas mecânicas por serem mais económicos). Os elevadores procuram, ter utilidade pública, aproveitando dois silos-auto que se posicionam estrategicamente no envolvente do centro. Por razões de

---

<sup>66</sup> Nuno Teotónio Pereira, «Reconquistar a Mobilidade Pedonal: Um plano para a Covilhã», *Sociedade e Território* 37/38 (2004), p.9.

<sup>67</sup> Pereira, p.10.

<sup>68</sup> Pereira, pp. 9-12.

segurança, admite-se que possam ser encerrados em período noturno, quer os elevadores, quer as pontes.<sup>69</sup>

De acordo com os critérios adotados pelo plano para identificar os principais percursos contemplados, a maioria não ultrapassa os 760 metros de extensão, e relativamente aos desníveis a vencer a pé, o mais alto atinge os 53 metros, sendo que o plano prevê um desnível máximo de 45 metros. É necessário realçar que os desníveis referidos não são contínuos, trata-se de pequenos percursos a vencer a pé intercalados por transportes mecânicos de elevação.<sup>70</sup>

O processo designado por “aplanar a cidade” compreende o conjunto de intervenções contempladas no plano que procura tornar praticáveis percursos a pé que não dispensam transporte mecânico, devido não só ao desnível pronunciado, mas também às distâncias a percorrer. As pontes pedonais cumprem um papel decisivo ao ligarem partes da cidade que em linha reta são visualmente próximas, mas que obrigam a vencer grandes distâncias para o atravessamento dos vales.<sup>71</sup>

Os vales da Carpinteira e da Goldra funcionavam como se de um fosso natural se tratassem, representação de um momento de interrupção na edificação, dificultando o acesso ao centro da cidade da Covilhã. Neste sentido, surge a necessidade de ultrapassar esta arduidade, tornando a Covilhã numa cidade agradável à circulação pedonal, a partir de uma nova proposta de rede de circulações.<sup>72</sup>

Nuno Teotónio Pereira, Pedro Botelho e a equipa de Luís Cabral, traçaram a nova rede de circulações a partir de elementos existentes na fronteira dos planos, cujas ligações estavam suspensas devido aos obstáculos que os vales demarcavam.<sup>73</sup> A operação de cruzar os vales numa única direção, que procura retomar as relações de continuidade entre os vários momentos de ocupação histórica da cidade, trata-se de um reajuste com visa a estabelecer ligações que contornem a “interrupção” provocada pela presença de vales.<sup>74</sup>

Nuno Teotónio Pereira introduz um inovador conceito, o de “aplanar a cidade”, tratando-se de uma aproximação poética à estrutura irregular que deu origem à

---

<sup>69</sup> Pereira, pp. 9-12.

<sup>70</sup> Pereira, pp. 9-12.

<sup>71</sup> Pereira, pp. 9-12.

<sup>72</sup> Ana Vaz Milheiro e Clara Germana Gonçalves, *As Pontes da Covilhã* (Lisboa: Jornal dos Arquitectos, 2003), p. 5.

<sup>73</sup> Milheiro e Gonçalves, p. 5.

<sup>74</sup> Milheiro e Gonçalves, p. 6.

Covilhã. Também se trata de uma opção radical já que se opõe a uma leitura histórica, sendo que o padrão geográfico que originou a cidade é desobedecido e influi comportamentos enraizados.<sup>75</sup> Segundo Teotónio, mais do que as escadas mecânicas ou os elevadores, as pontes são o ideal que a “nova Covilhã” quer ver concretizado.<sup>76</sup> As pontes são linhas que procuram estabelecer uma ligação entre o centro histórico da Covilhã e a sua periferia.<sup>77</sup>

A peculiar topografia do território em que a cidade da Covilhã se inscreve, proporcionou os meios técnicos e económicos para o seu progresso, e determinou a forma e estratégias do seu desenho urbano. A Covilhã refaz-se como lugar simbólico ao estabelecer ligações, através da superação de adversidades, entre o seu núcleo histórico e as áreas periféricas mais recentes.<sup>78</sup> A água dos vales da Carpinteira e da Goldra (ou Degoldra), pelo menos desde o século XVI, que proveram a força motriz para a industrialização da atividade tradicional relativa à transformação dos lanifícios.

A ampliação da cidade para lá dos vales acentuou a perceção da sua topografia, e a posterior decadência da indústria alimentada pelos cursos de água, com o sequente abandono do seu lugar e das suas infraestruturas. Os vales da Goldra e da Carpinteira passaram a ser percecionados como se de acidentes orográficos se trate em torno do qual a cidade se expandiu. Acidentes que obrigam a movimentos internos no sentido de os contornar, vistos apenas como negativos tratando-se apenas de “espaços entre”.<sup>79</sup>

Incorporada no vale da Carpinteira como uma linha que une dois pontos da mesma cota, que distam entre si 220 metros, a 52 metros da ribeira da Carpinteira e da fábrica da Covilhã, a ponte sobre a ribeira da carpinteira desenhada pelo arquiteto João Carrilho da Graça foi inaugurada em 2009. Branca nas extremidades e negra nas faces interiores do seu conjunto, materializa-se com revestimento metálico exterior, enquanto a madeira acomoda o interior do tabuleiro, quer no pavimento quer nas guardas.

João Carrilho da Graça na sua obra, a ponte da Carpinteira, na Covilhã (2003-2009), uma ponte pedonal e ciclável sobre o vale da Carpinteira, reflete uma especial sensibilidade para a paisagem que simboliza uma significativa particularidade desta. A

---

<sup>75</sup> Milheiro e Gonçalves, p. 5.

<sup>76</sup> Milheiro e Gonçalves, p. 7.

<sup>77</sup> Milheiro e Gonçalves, p. 8.

<sup>78</sup> Milheiro e Gonçalves, p. 8.

<sup>79</sup> João Luís Carrilho da Graça, *Ponte Pedonal, Ribeira da Carpinteira, Covilhã* (Arquitectura & Construção, 2010), p.4.

paisagem é, uma intervenção cultural, gravada em realidades temporal e geograficamente características. Não é somente cenário, como não é somente, suporte, é o ensejo – espacial e temporal, estética e ecológica – de habitar.<sup>80</sup>

Para além de atravessá-la por necessidade, ao apenas pelo desejo e/ou curiosidade do que a paisagem poderá oferecer, percorrê-la fisicamente presenteia um espaço Euclidiano, métrico e hierarquizado, medido em distâncias e tempos de percurso sem perder a sua principal função: o plano de mobilidade, mas também um espaço eminentemente sensorial, que independentemente da forma como é percorrido centra-se na experiência do corpo como recetor de estímulos.

Num quadro conceptual com o redundante plano de “aplanar” a cidade, a partir de ligações em altura e de nível entre o centro e as áreas periféricas, veio gravar uma linha que circunscreve e proporciona um novo movimento de atravessamento do vale da Carpinteira. A ponte desenha-se como se de uma “serpentina” se tratasse, entre a cota determinada pela plataforma da piscina municipal dos Penedos Altos, e 220 metros depois, a mesma cota na encosta contraposta, a 52 metros acima do curso de água, por sobre as encostas graníticas íngremes da ribeira, onde perseveram as fachadas vazadas das fábricas de lanifícios e os muros de granito de suporte das estruturas para a secagem das lãs.

Esta obra de Carrilho da Graça, caracterizada por uma precisão quase cirúrgica na forma como adiciona à paisagem, instala mais do que uma rutura, a não perpendicularidade entre a linha imaginária que liga os pontos de amarração e a linha de eixo do vale harmonizou a oportunidade para o traçado do tabuleiro se instalar, exibindo um deslize do paradigma Euclidiano: na presença de obstáculos, segundo Galileu, a distância mais curta entre dois pontos pode passar a ser uma linha curva.

A aparência de delicadeza e de fragilidade conferem à ponte uma beleza e singularidade distintas. Esta aparência é possível devido ao singular desenho, uma linha curva em três tramos, no seu troço médio mostra-se normal às encostas e ortogonal ao eixo do vale e que, infletindo em cada extremo, direciona os troços finais em direção aos pontos de amarração pré-determinados, e também devido ao carácter da sua materialização formal, arquitetónica e estruturalmente, a ponte materializa-se e suporta-se a partir de duas vigas paralelas de e revestidas a aço de 1,75 metros de altura que estremam os 4,40 metros de largura do tabuleiro estabelecendo a sua secção, apoiando-se em quatro

---

<sup>80</sup> João Luís Carrilho da Graça, *Projectos – Ponte Pedonal Sobre A Ribeira Da Carpinteira*, Arq|a (Covilhã, 2011), p.5.

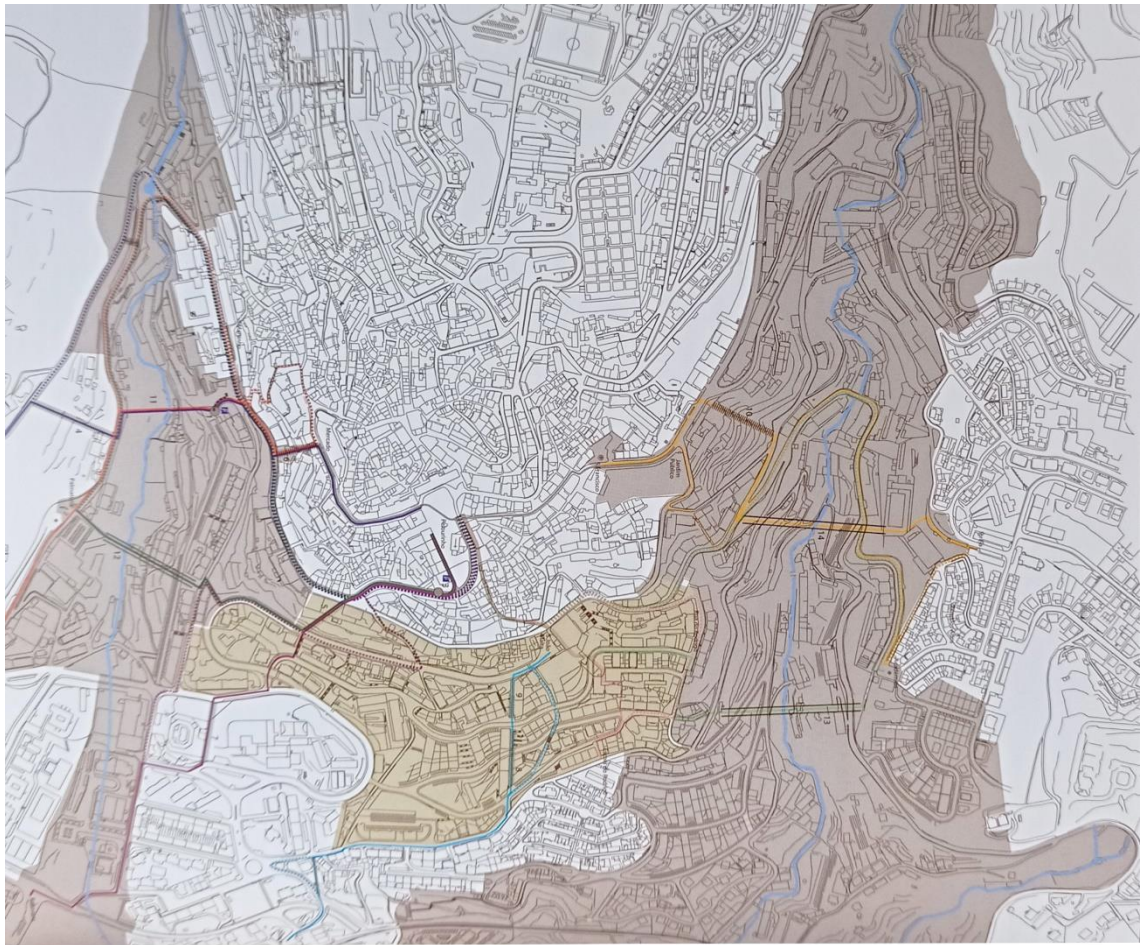
pilares, os dois centrais revestidos em aço e dimensões semelhantes às exteriores do tabuleiro, implantados junto ao leito da ribeira, e os dois restantes circulares, menores porque já implantados nas encostas, em betão parcialmente revestidos por blocos de granito, formal e materialmente desvinculados da estrutura metálica – paradoxalmente presentes e concomitantemente quase impercetíveis na leitura do vão.<sup>81</sup>

Branca nos parâmetros exteriores, e negra nos intradorsos, a ponte desenha um pórtico na paisagem, quase abstrato, e à distância quase materialmente indefinível – espécie de quimera – instalando sobre a ribeira e na paisagem um novo quadro de relações físicas e visuais, oferecendo um remapeamento do território. Remapeamento já que transforma a experiência da percepção do movimento na paisagem, e a percepção da própria paisagem, que a ponte divulga o conhecimento da especificidade deste território.

Ao atravessar a ponte, o a espécie de exoesqueleto exterior constituída pelo revestimento metálico exterior, que cede a um interior afável em madeira, com uma elevação do guarda-corpos que permite olhar, sobre o parapeito, a paisagem que nos revela, conferindo uma sensação de segurança a quem se desloca no seu interior. Incita a atravessá-la não só por necessidade, onde antes era impossível fazê-lo, mas incita-nos também a percorrer com o olhar a paisagem, à medida que se percorre fisicamente.

---

<sup>81</sup> Graça, p.5.



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
Palmatória/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

Fig. 12| Plano de Mobilidade Pedonal  
Nuno Teotónio Pereira (2004)

<b>Propostas Plano de Mobilidade Pedonal</b>			
Previstas	Pontes Pedonais	Carpinteira – Penedos Altos	
		Poldras	
		Ponte de Cima (Projeto POLIS)	
		Biribau	
		Palmatória	
	Elevadores Verticais	Biribau	
		São João da Malta	
		Sporting	
	Elevadores Inclinados	Santo António	
		São Silvestre	
		Santo André	
		Cidade do Fundão	
		Mateus Fernandes	
		São João da Malta	
		Jardim Público	
	Executadas	Ponte Pedonal	Carpinteira – Penedos Altos
		Elevadores Verticais	Jardim
Elevadores Inclinados		Santo André	
		Goldra	
Funicular	São João		

Fig. 13| Propostas do Plano de Mobilidade Pedonal  
Adaptado de: Nuno Teotónio Pereira (2004)



Fig. 14| Ponte pedonal sobre a ribeira da Carpinteira  
Autor (2021)



Fig. 15| Funicular de São João

Autor (2021)



Fig. 16| Elevador de Santo André  
Autor (2021)



Fig. 17| Elevador da Goldra  
Autor (2021)



Fig. 18| Vista de aproximação à ponte pedonal da ribeira da Carpinteira  
Autor (2021)

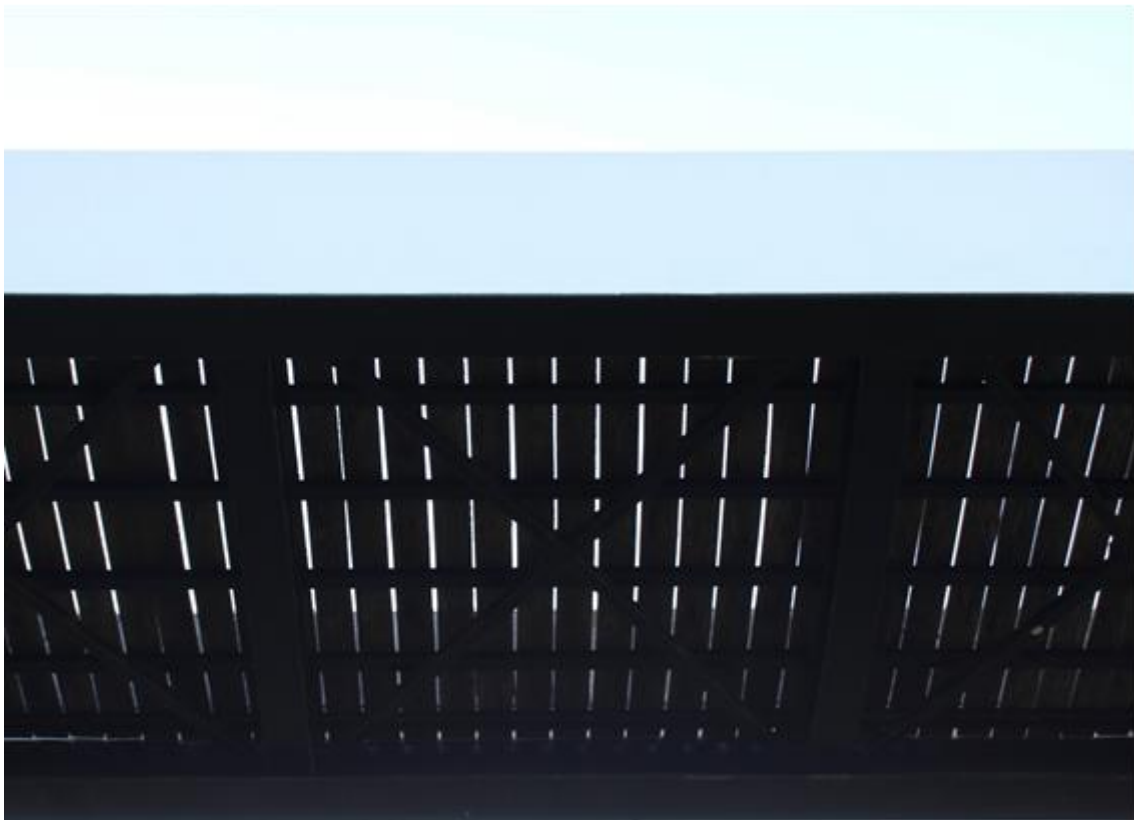


Fig. 19| Perspetiva da planta inferior do tabuleiro da ponte pedonal da ribeira da Carpinteira  
Autor (2021)

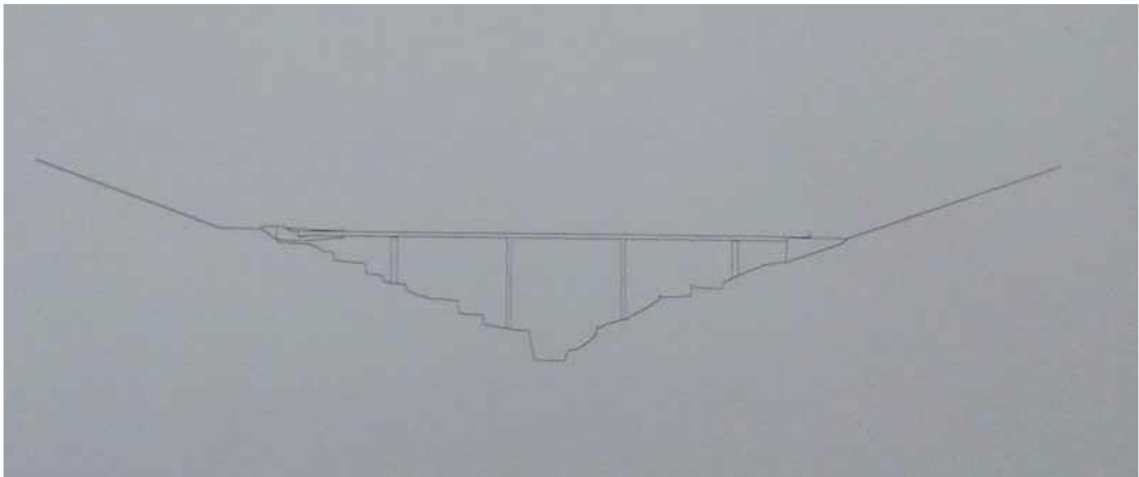


Fig. 20 | Desenhos técnicos - alçado nascente em “*Ponte pedonal sobre a ribeira da Carpinteira*” Graça (2011)

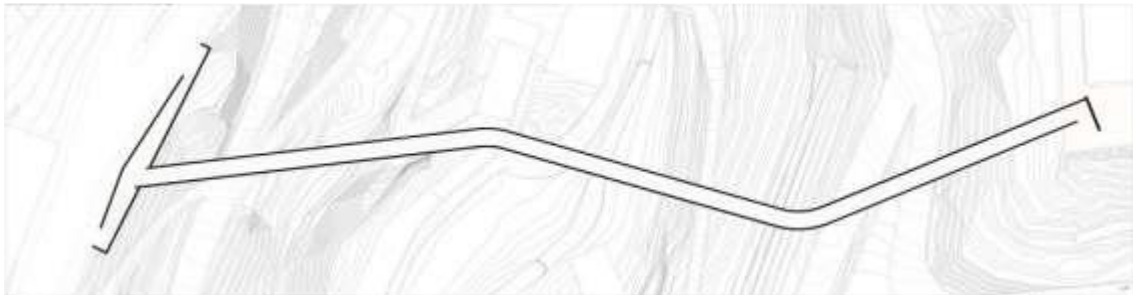


Fig. 21| Desenhos técnicos - implantação em “*Ponte pedonal sobre a ribeira da Carpinteira*”  
Graça (2011)



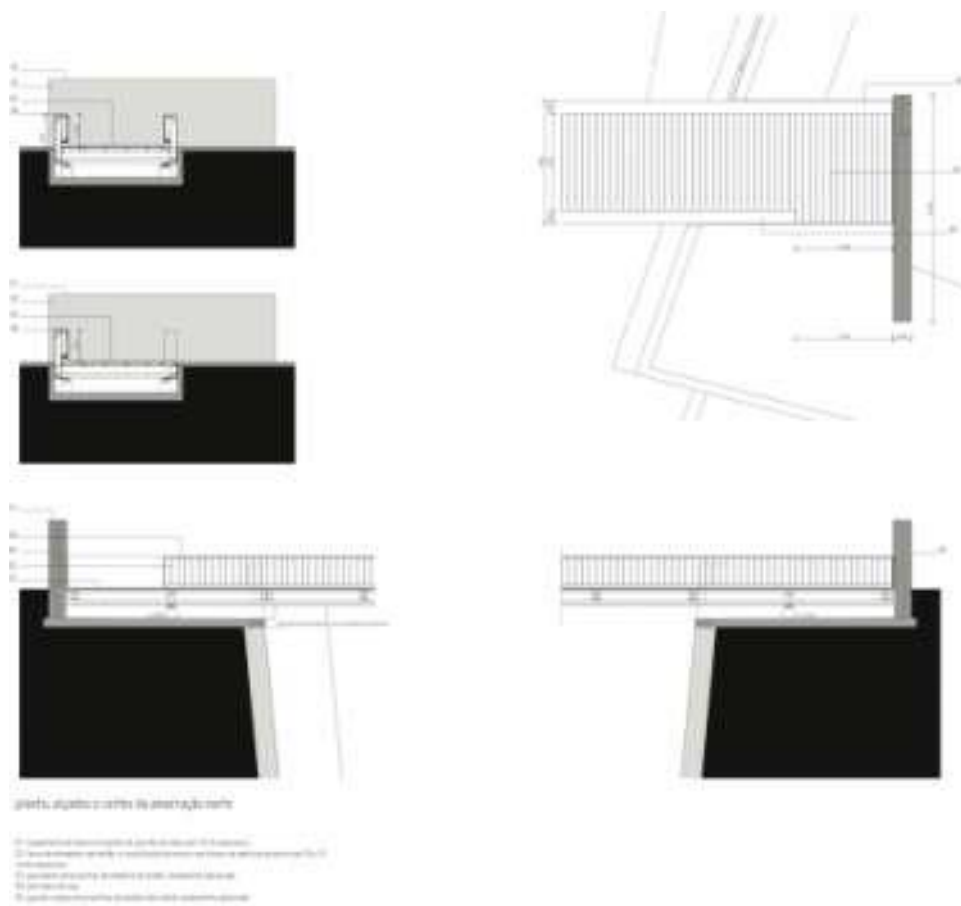


Fig. 23| Planta, alçados e cortes da amarração norte em “Ponte pedonal sobre a ribeira da Carpinteira” Graça (2011)



Fig. 24 | Leitura da relação pormenorizada entre tabuleiro e pilar  
Autor (2021)



Fig. 25| Os suportes do tabuleiro sublime  
Autor (2021)



Fig. 26| Um dos elevadores verticais do jardim  
Autor (2021)



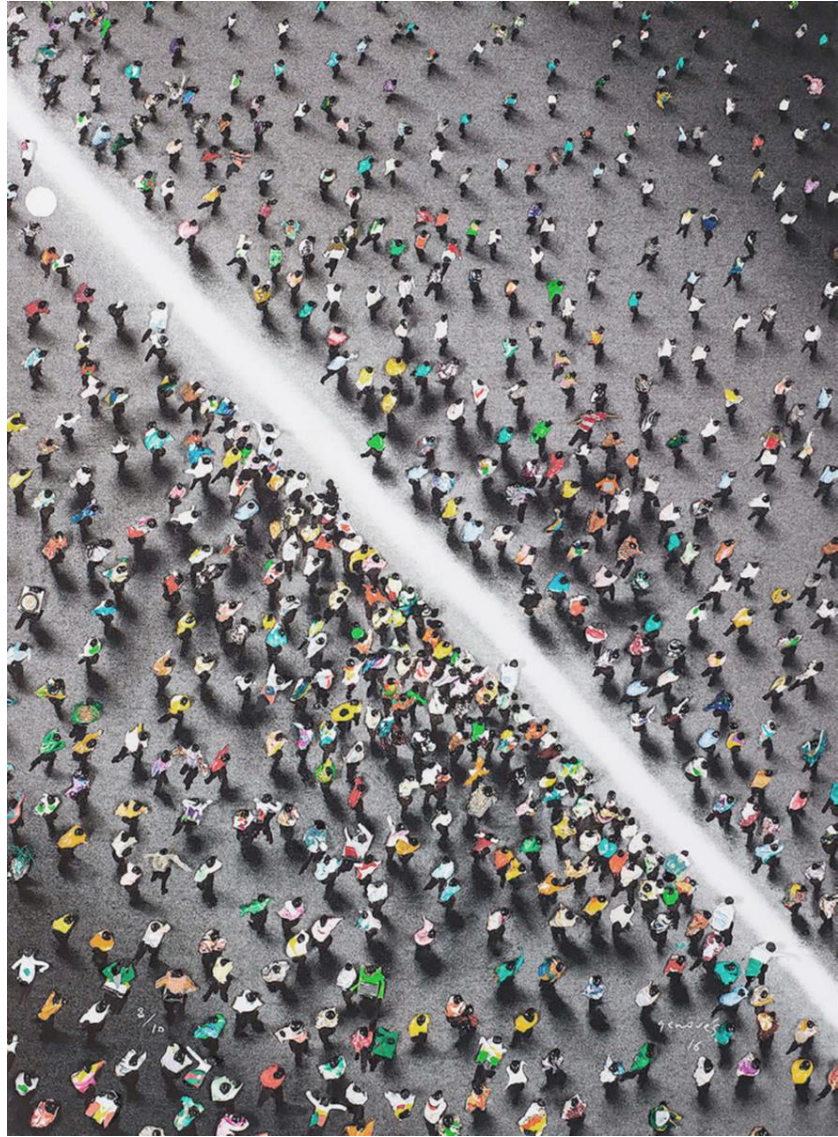


Fig. 27| *Avatar*  
Juan Genovés (2016)

## Capítulo 3 | Reflexão à Coesão Urbana

*“Se me fosse pedido para definir o conceito de paisagem urbana, diria que um edifício é arquitectura, mas dois seriam já paisagem urbana, porque a relação entre dois edifícios próximos é suficiente para libertar a arte da paisagem urbana.”<sup>82</sup>*

---

<sup>82</sup> Gordon Cullen, *Paisagem Urbana*, Edições 70 (Lisboa, 2002), p.135.

## **Análise Crítica ao POLIS Covilhã**

A cidade da Covilhã tem crescido de modo que exista uma destruição da sua coesão interna, uma desfiguração da sua imagem e um evitar da sua envolvente.<sup>83</sup>

Os instrumentos de planeamento elaborados, as escalas que ignoram o desenho urbano, e “à base de zoneamentos, cérceas, índices de construção e loteamentos”<sup>84</sup>, não têm considerado as especificidades do relevo, a preservação da paisagem e da identidade do local, como se a Covilhã se tratasse de uma cidade plana. A construção de prédios em ambos os lados dos arruamentos, “obrigando a escavações e altos muros de suporte e à ocultação das majestosas vistas panorâmicas que são (ou eram) uma das mais-valias da cidade.”<sup>85</sup>

A Covilhã é, atualmente, uma cidade “marcada por traseiras desordenadas de prédios e altíssimas empenas cegas, agredindo as encostas da cidade, e extensões recentes desgarradas ocupando terrenos férteis e destruindo paisagens ancestrais.”<sup>86</sup>

As intervenções nas diversas cidades conseguiram evitar soluções estereotipadas a que o Programa POLIS poderia induzir, explorando as características e potencialidades de cada cidade em particular. Desta forma, as características das intervenções podem ter condicionado casos em que as “intervenções aparecem confinadas e fragmentadas, não proporcionando visões integradoras do espaço urbano”<sup>87</sup> possibilitando um “impacto mais sensível” na qualidade de vida do ser humano e na forma deste viver a cidade.<sup>88</sup>

O plano para a Covilhã surge como uma proposta que procura reconquistar a mobilidade pedonal para os cidadãos, que obriga atualmente à utilização do automóvel devido ao aumento desmesurado das distâncias e dos desníveis a vencer, a que a cidade foi sujeita ao longo do último meio século no decorrer da sua dilatação.<sup>89</sup>

Na sua raiz, o plano, procura vencer os obstáculos naturais que se impõe através de meios artificiais, procurando conseguir com que o peão, ao longo do seu percurso,

---

<sup>83</sup> Pereira, *Reconquistar a mobilidade pedonal: um plano para a Covilhã*, 2004, p.24.

<sup>84</sup> Pereira, p.24.

<sup>85</sup> Pereira, p.24.

<sup>86</sup> Pereira, p.24.

<sup>87</sup> Pereira, p.24.

<sup>88</sup> Pereira, p.24.

<sup>89</sup> Pereira, p.24.

experiencie condições de circulação naturais semelhantes às que existem em cidades planas e contínuas. <sup>90</sup>

Face ao distanciamento existente do desenvolvimento do plano, surgem algumas questões relacionadas com a dimensão do planeamento. Pós analisado, o plano mostra-se ambicioso e de uma aplicabilidade social e financeiramente questionável.

O Plano de Mobilidade Pedonal reflete exatamente a dificuldade de aplicabilidade, não só pela contradição à necessidade de revitalização das ribeiras da Carpinteira e da Goldra, como também por este plano ser consequência do Programa POLIS, e justificado por partes complementares não executadas.

Neste sentido, tanto o Programa POLIS como o Plano de Mobilidade Pedonal desenvolvido para a cidade da Covilhã, promovem um sistema de planeamento que, só seria realista caso todas as partes do plano fossem executadas, face à complementaridade das justificações das ações.

Desenvolver planeamentos ambiciosos e poucos realistas condiciona a cidade, e no caso da cidade da Covilhã, levou a que ações desmembradas fossem executadas quer no vale da ribeira da Carpinteira, quer no vale da ribeira da Goldra. Se por um lado, no caso do vale da ribeira da Carpinteira, foram executados a ponte sobre a ribeira e os elevadores verticais do jardim, no caso do vale da ribeira da Goldra a atuação fora exatamente a contrária, foi desenvolvido o jardim da Goldra e os elevadores inclinados da Goldra e de Santo André.

---

<sup>90</sup> Pereira, p.24.



Fig. 28| Maqueta de análise e estudo – as pontes previstas do vale da Carpinteira  
Autor (2021)



Fig. 29| Maqueta de análise e estudo – vale da Goldra  
Autor (2021)



Fig. 30 | A complementaridade pedonal entre elevadores verticais do jardim e a ponte pedonal da Carpinteira  
Autor (2021)

## **A Ponte no Tecido Urbano**

Com a construção da ponte pedonal sobre a ribeira da Carpinteira, o vale da Carpinteira sofreu um remapeamento não só pela sua dimensão física, mas também pela mobilidade pedonal que a mesma proporciona.

Como analisado anteriormente, a ponte assenta sobre o vale da Carpinteira com um desenho em planta e em perfil inscrito na paisagem da cidade, manifestando uma linha sublime enaltecida com a escolha do branco como sua pintura. Implementada sobre um vale caracterizado pelo património industrial que procura revitalizar-se, tanto o desenho dos pilares que a suportam como o desenho da planta de teto, confrontam-se perante o impulso necessário à vivência do vale.

A estratégia de desenhar uma ponte pedonal, assim como todas as estratégias que facilitam a mobilidade pedonal estabelecidas por Nuno Teotónio Pereira e a sua equipa, são complementares ao plano de atuação conjunto quer no Programa POLIS, quer no Plano de Mobilidade Pedonal. O objetivo de desenhar uma ponte sobre a ribeira da Carpinteira estava suportado por construções, acessibilidades e remapeamentos complementares para que o conjunto funcionasse.

Não se pode desconsiderar a existência da ponte pedonal, não só pela oportunidade de atravessamento do vale que oferece, mas também na configuração da cidade. Com o desenho da ponte pedonal sobre a ribeira da Carpinteira e com os elevadores verticais a ancorarem a cidade a sul do vale e a norte do núcleo urbano, entende-se que exista na ponte um suporte de continuação no que respeita ao conceito “Aplanar a Cidade” referido por Nuno Teotónio Pereira.

No seguimento da abordagem ao vale da Carpinteira, o vale da Goldra torna-se o principal condicionador da mobilidade pedonal quer no atravessamento da cidade, quer na configuração do tecido urbano.

Neste sentido, e numa perspetiva de contribuir para um desenho único salienta-se a imposição de uma ponte pedonal sobre a ribeira da Goldra, assim como um acesso vertical (uma vez mais ancorado à zona sul do vale) para Santo António.

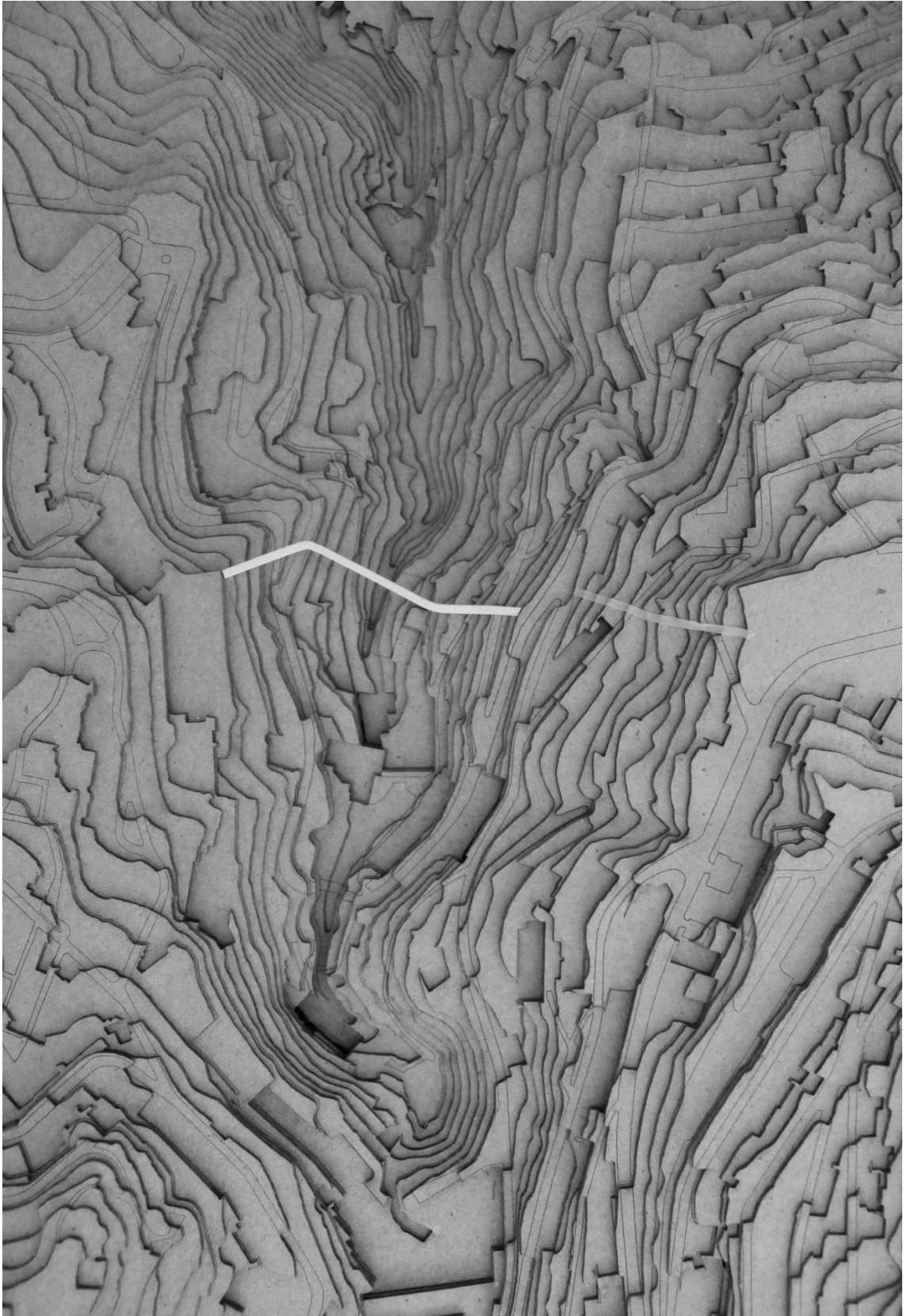


Fig. 31| Maqueta de análise e estudo – a ponte sobre o vale da Carpinteira  
Autor (2021)



Fig. 32| Vista sobre o vale da Carpinteira  
Autor (2021)



Fig. 33| Vista sobre o vale da Goldra  
Autor (2021)

## Paisagem da Cidade

Perante os grandes 5 objetivos predefinidos no plano estratégico de intervenção POLIS na Covilhã que se correlacionam iminentemente, face à peculiaridade urbana da Covilhã, diagnosticam-se várias contrariedades provocadas pela complexidade utópica programada na generalidade do plano que não foi concretizada.

Compreende-se facilmente a relação direta entre “reabilitar, valorizar e vitalizar os vales das Ribeira da Goldra e da Carpinteira”, “virar a cidade para as ribeiras e vales, integrando-os plenamente na malha urbana” e “preservar e revitalizar o património industrial, elemento-chave da identidade da Covilhã”<sup>91</sup>, objetivos que evidenciam a importância de uma resposta exemplar nas ribeiras e que reconhecem que o processo de revitalização das mesmas passa pela readaptação do património industrial.

Se por um lado, os objetivos acima referidos impulsionaram o planeamento que consiste na revitalização das zonas das ribeiras, que coincidentemente são as zonas periféricas do conjunto urbano mais antigo da cidade da Covilhã e notoriamente com os declives mais relevantes, por outro lado, o mesmo plano contorna parcialmente o objetivo de “reduzir a dependência do automóvel, favorecendo a mobilidade pedonal”<sup>92</sup> através de propostas que procuram estabelecer ligações sob as ribeiras, evitando-as.

As pontes possibilitam o encurtamento de distâncias e evita declives acentuados que, no caso da cidade da Covilhã, favorecem determinantemente a mobilidade entre áreas pós periféricas e o núcleo urbano da Covilhã, porém, evitar as periferias, no caso as zonas das ribeiras, confronta-se ao plano de revitalização das mesmas ao invés de o complementar.

Ao olhar sobre a topografia em que a Covilhã se insere, morfologicamente entre ribeiras, num planalto inclinado, considerando a precariedade histórica das políticas urbanas em Portugal, “entendem-se” as agressões implantadas na paisagem que, através do POLIS pretende-se “corrigir o sistema de implantação de novas construções, visando a consolidação do tecido urbano, por forma a proporcionar uma plena integração na paisagem”.<sup>93</sup> O objetivo integrado nos anteriormente citados complementa o planeamento definido por Nuno Teotónio Pereira, Pedro Botelho e a equipa de Luís Cabral que, delinea zonas e variações máximas de cercas para

---

<sup>91</sup> CMC, *Plano estratégico da Covilhã. Programa POLIS* (Covilhã: Ministério do Ambiente e Ordenamento do Território, 2000), p.14.

<sup>92</sup> CMC, p.14.

<sup>93</sup> CMC, p.14.

edificados que compõem o plano, numa proposta multidisciplinar e infelizmente pouco recorrente.

Neste sentido, olhar sobre a paisagem da cidade é também refletir sobre como a mobilidade influencia na vivência da mesma. As vias de circulação perpendiculares à morfologia do terreno, impõe dificuldades evidentes, que carecem de alternativas viáveis num plano próprio sem depender de atuações complementares, mas considerando eminentemente a relação com os demais constituintes da cidade.

As vias que maiores declives apresentam, na sua generalidade, são vias com uma baixa extensão, mas que, pela altura que vingam tornam desconfortável a sua circulação pedonal. Detetar as vias com os maiores desníveis nos vales das ribeiras, enaltece e esclarece sobre os principais constrangimentos da mobilidade pedonal na cidade da Covilhã.

<b>Vale da Carpinteira</b>			
<b>Vias</b>	<b>Extensão</b>	<b>Altura</b>	<b>Desnível</b>
Travessa da Trapa	185 m	28 m	15%
Rua do Rodrigo	340 m	44 m	13%
Rua Conde da Covilhã	310 m	40 m	13%
Calçada das Poldras	420 m	48 m	11%
Rua Mateus Fernandes	481 m	32 m	7%
Estrada da Fábrica Velha	500 m	32 m	6%

Fig. 34| Tabela do declive das vias no vale da Carpinteira  
Autor (2021)

<b>Vale da Goldra</b>			
<b>Vias</b>	<b>Extensão</b>	<b>Altura</b>	<b>Desnível</b>
Avenida do Biribau	405 m	44 m	11%
Caminho do Biribau	340 m	30 m	9%
Avenida 25 de abril	865 m	72 m	8%
Rua Morais do Convento	600 m	40 m	7%
Avenida da Universidade	825 m	44 m	5%

Fig. 35| Tabela do declive das vias no vale da Goldra  
Autor (2021)



Fig. 36| Alturas descontroladas de edificados na cidade  
Autor (2021)



Fig. 37| Desvinculação no desenho do jardim da Goldra  
Autor (2021)



Fig. 38 | Vista sobre o vale da Goldra a partir de Santo António  
Autor (2021)



Fig. 39| Elevador da Goldra limitado ao jardim da Goldra  
Autor (2021)

## **Estratégia Compositiva do Vale da Goldra**

Compreendidas as estratégias relativas à mobilidade pedonal na cidade da Covilhã, torna-se necessário, e no sentido de procurar uma estratégia de atuação coesa e atual, focar no vale da Goldra que através dos perfis adaptados de Nuno Teotónio Pereira – “Aplanar a Cidade” determina-se menos vinculado à cidade.

O vale da ribeira da Goldra, com o Programa POLIS sofreu revitalizações profundas com a construção da rotunda do Rato e do jardim da Goldra, assim como o incremento dos elevadores inclinados de Santo André e da Goldra. Construções confrontadas com as atuações no vale da Carpinteira percebe-se que em ambos os vales foram executados projetos que estavam envolvidos num conjunto de atuação, não tendo sido esse conjunto respeitado.

No caso do vale da Goldra, o planeamento do jardim e do elevador inclinado da Goldra manifestam determinantemente a falta de um plano conjunto que complementa a revitalização do vale.

Perante as dificuldades de circulação pedonal identificadas pelos declives das vias, denota-se que o projeto de uma ponte pedonal desde a Avenida do Biribau (sopé do elevador inclinado da Goldra) até à Avenida da Universidade, assim como elevadores verticais desde a Rua da Palmatória para Santo António beneficiam não só a circulação entre a zona da Biblioteca Central da Universidade da Beira Interior e os espaços residenciais/ serviços da universidade/reitoria (Santo António), como contribui para uma revitalização do jardim da Goldra, após ser redesenhado.

Face à indiscutível necessidade de ser redesenhado, o jardim da Goldra poderá ter um papel mais determinante e complementar ao que o rodeia. Após um diagnóstico ao vale no seu todo, como um conjunto, identifica-se uma zona que pode, para além de proporcionar resoluções de variados constrangimentos do vale, impulsionar a vivência neste.

Desde o Museu dos Lanifícios até ao jardim da Goldra (Caminho do Biribau) denota-se uma zona abandonada onde a ribeira da Goldra está envolvida. Esta área apresenta um potencial que, após ser intervencionada, beneficia o jardim da Goldra, o Museu dos Lanifícios, a ribeira da Carpinteira e a acessibilidade ao vale. Acessibilidade esta que, através de um projeto de um elevador vertical desde a área Este ao Museu dos Lanifícios à Avenida da Universidade, complementa o plano conjunto do vale da Goldra.

Percurso	Estratégia	Extensão		Desnível	
		Antes	Depois	Antes	Depois
Galerias de São Silvestre – Avenida 25 de abril	Elevador Inclinado	520 m	80 m	39 m	0 m
Biblioteca Central UBI – Rua da Palmatória	Ponte Pedonal	870 m	330 m	30 m	0 m
Museu dos Lanifícios – Avenida da Universidade	Elevador Vertical	610 m	120 m	14 m	0 m
Rua da Palmatória – Rua M. do Convento	Elevadores Verticais	900 m	140 m	53 m	0 m
Biblioteca Central UBI – Rua M. do Convento	Ponte Pedonal + Elevadores Verticais	840 m	500 m	23 m	0 m

Fig. 40| Extensões e desníveis, antes e depois da composição das estratégias  
Autor (2021)

Área Envolvente Este ao Museu dos Lanifícios	
Pontos Fortes	Pontos Fracos
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Atração gerada pelo Museu dos Lanifícios</li> <li>▪ Proximidade à Universidade da Beira Interior</li> <li>▪ Preservação da identidade hidrográfica</li> <li>▪ Área a tratar aproximada - 4040 m<sup>2</sup></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Acessibilidade</li> <li>▪ Mobilidade</li> <li>▪ Exposição solar</li> </ul>
Oportunidades	Constrangimentos
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Envolvimento com o Museu dos Lanifícios</li> <li>▪ Relação com a ribeira da Goldra</li> <li>▪ Revitalização do jardim da Goldra</li> <li>▪ Aproxima as pessoas ao Museu através do jardim da Goldra e potencia a existência de um elevador vertical para a Avenida da Universidade</li> <li>▪ Áreas de lazer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Alterações climáticas intrínsecas à Covilhã enaltecidas pela proximidade a uma ribeira</li> </ul>

Fig. 41| Análise SWOT à área envolvente este ao Museu dos Lanifícios  
Autor (2021)

Com um grande potencial no diálogo com todos os espaços que integram o vale da Goldra, a proposta estratégica de tratar o espaço entre o jardim da Goldra e o Museu dos Lanifícios envolve um valor de missão pública em espaço urbano, numa atuação como resposta ao próprio local, às suas características físicas e sociais.

A prevista intervenção, sob outro ângulo, corresponde a um conjunto de fatores sustentáveis que, através da elevação da mobilidade pedonal como objeto primordial na revitalização de espaços, domina na estratégia no contexto da ribeira da Goldra.

Dada a relevância do local, diagnosticado como um espaço que protagoniza um conjunto de soluções ao que o rodeia, conectando e impulsionando, o Programa envolve um espaço público de estar, que inscrito ofereça valor paisagístico, social e cultural.

De acordo com as características do local, no contexto do vale da Goldra, este espaço materializa o impulso na logística urbana de que tanto o vale da Goldra e, por sua vez a Covilhã necessita.

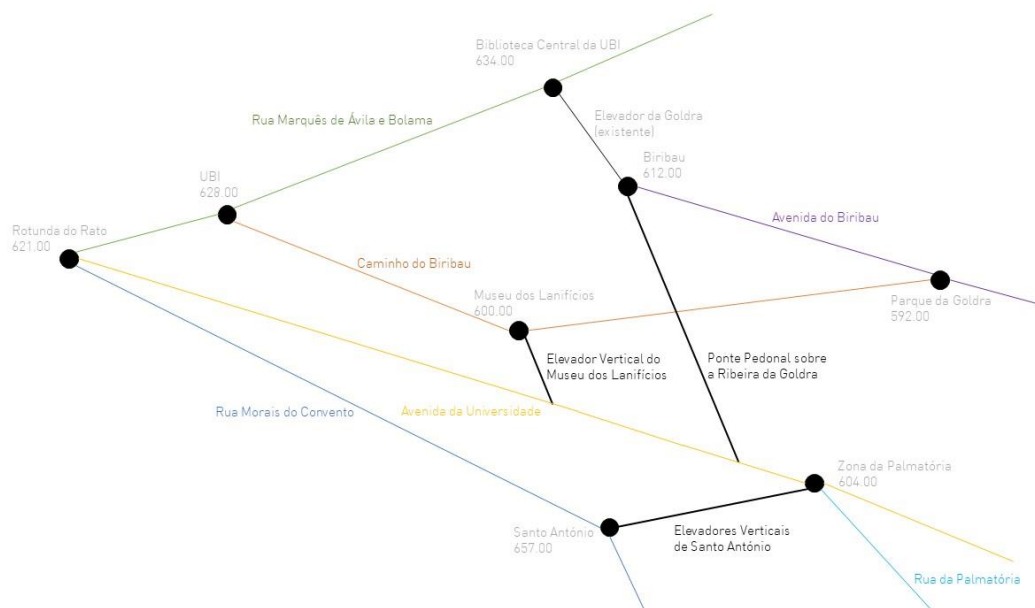
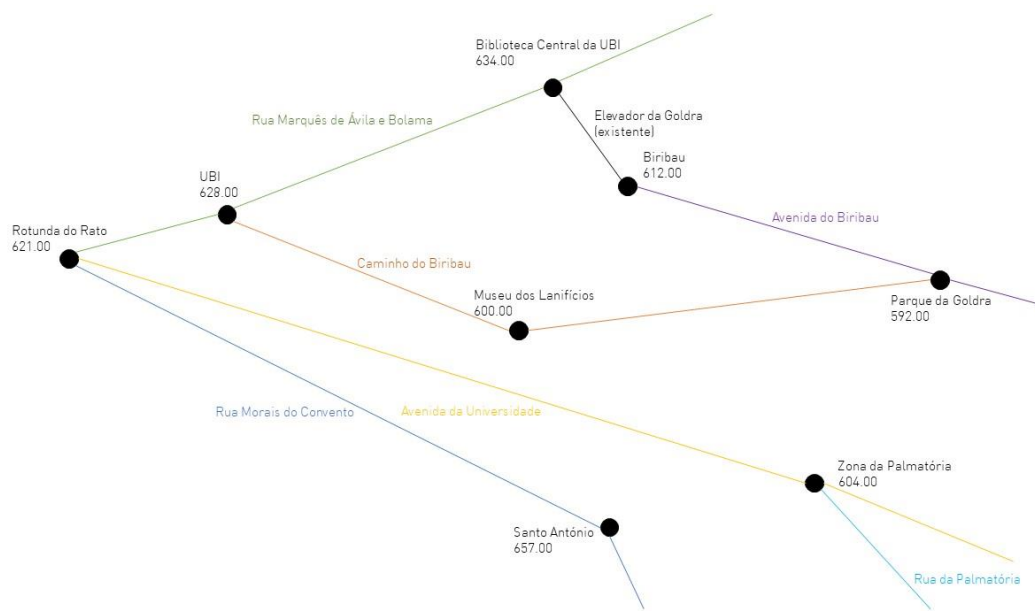


Fig. 42 | Esquemas relativos à disposição dos percursos no vale da Goldra. Atualmente (cima) e com estratégia compositiva (baixo)  
 Autor (2021)



Fig. 43| Vista diurna do jardim da Goldra  
Autor (2020)



Fig. 44| Vista noturna do jardim da Goldra  
Autor (2020)



Fig. 45| Vista projetiva da ponte pedonal sobre a ribeira da Goldra  
Autor (2021)



Fig. 46| Ribeira da Goldra junto ao jardim  
Autor (2021)



Figura 47| Ribeira da Goldra junto ao jardim  
Autor (2021)



Fig. 48| O museu, a biblioteca, o elevador, a partir do jardim  
Autor (2021)



Fig. 49| Área a intervir - entre o museu e o jardim  
Autor (2021)



Fig. 50| A ribeira envolvida em vegetação  
Autor (2021)

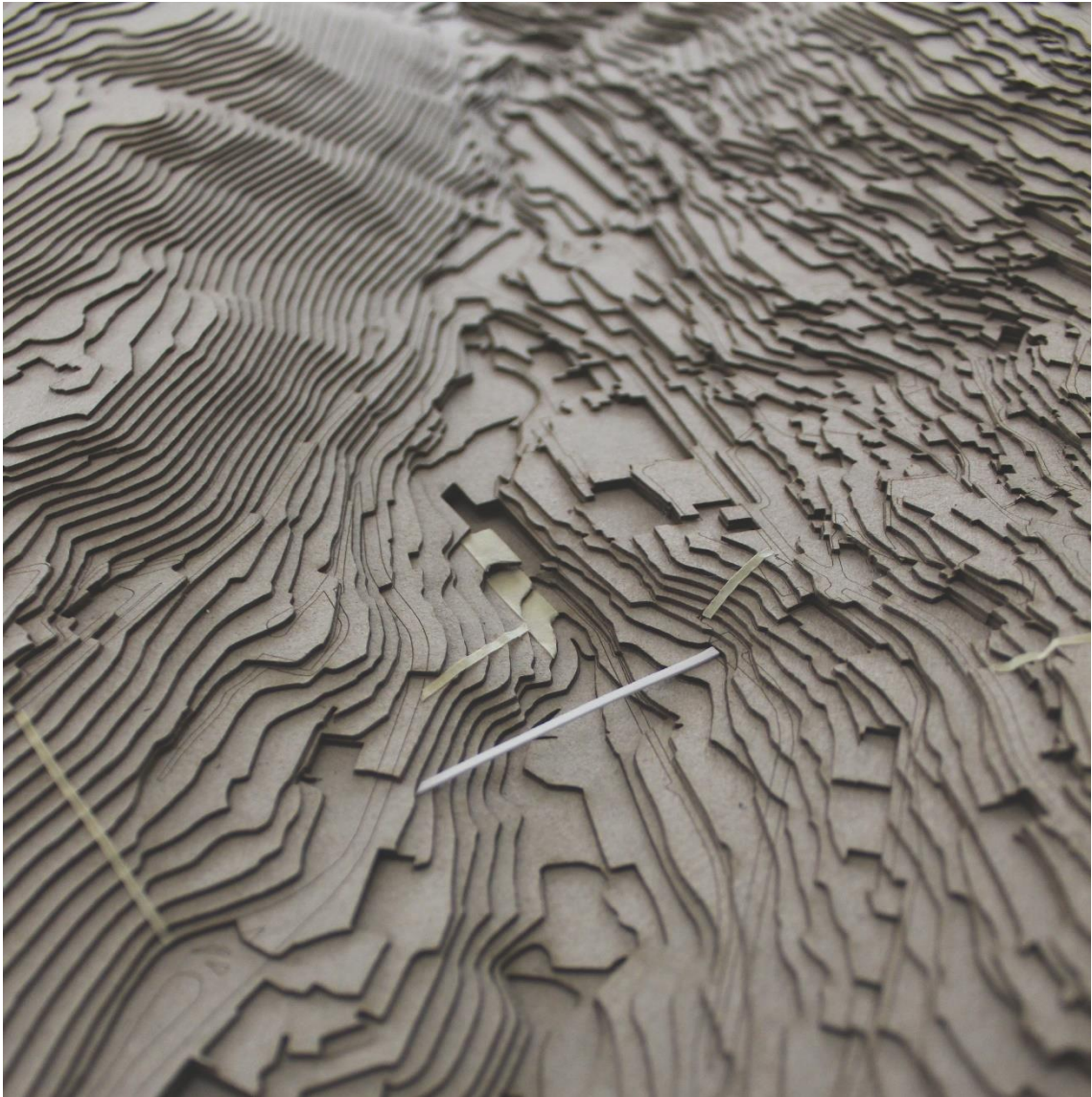


Fig. 51| Estratégia compositiva para o vale da Goldra  
Autor (2021)

## Considerações Finais

Mais de 20 anos depois torna-se fundamental olhar sobre a estrutura do sistema urbano nacional. Cidades que estagnaram no tempo carecem de intervenção especializada, que reflita sobre os planejamentos desenvolvidos com o propósito de estabelecer um diagnóstico das patologias, que manifestamente, condicionaram o potencial crescimento das mesmas.

Sublinhe-se que a atribuição de responsabilidade do Programa POLIS às autarquias através de comissões locais técnicas, contribuiu para que pontualmente estas manipulassem fases do plano e até mesmo intervenções que, confrontadas com as inicialmente previstas, não se enquadram em qualquer estratégia de planejamento urbanístico.

No caso da cidade da Covilhã, as projeções desenvolvidas pelo Programa POLIS demonstraram-se ambiciosas, no sentido de solucionar as variadas adversidades que a cidade apresentada à época do plano.

O Programa POLIS foca-se nas ribeiras como partes dos limites do núcleo urbano que carece de revitalização, e procura colmatar as dificuldades de acessibilidades que se agudizam nestas zonas da cidade. Executadas construções, redesenhos e novas infraestruturas de apoio à mobilidade pedonal, é necessário diagnosticar as maiores dificuldades atuais.

Consequente de uma atuação desconectada com o plano, algumas das intervenções realizadas mostram-se pouco comunicativas com o que as rodeia. Estas fazem parte de um plano conjunto não realizado, que envolve a unificação urbana da cidade da Covilhã.

Perante estas características, e nos moldes dos desafios que a cidade atravessa atualmente, diagnosticam-se aspetos âncoras que impulsionem não só a sua construção (caso do elevador e jardim da Goldra), como também forneçam um propósito coeso nas relações multidisciplinares existentes em sistema urbano. O processo realça a mobilidade pedonal, o potencial das infraestruturas envolvidas no vale da Goldra, as áreas de maior carência revitalizadora assim como a preservação de estratégia, pelo respeito ao construído.

Denote-se que, e como referido anteriormente, evidenciado em partes construídas do Programa POLIS e Plano de Mobilidade Pedonal, a estratégia apresentada é desenvolvida num sentido composto, pelo que existem partes da estratégia indissociáveis de outras pela sua complementaridade.

Face às constantes transformações a que a cidade é sujeita, os planos para as cidades não se procuram demasiados ambiciosos, mas sim dominadores e em parte intransigentes, que reflitam de um modo evidente partes da estratégia e as complementaridades inerentes na mesma.

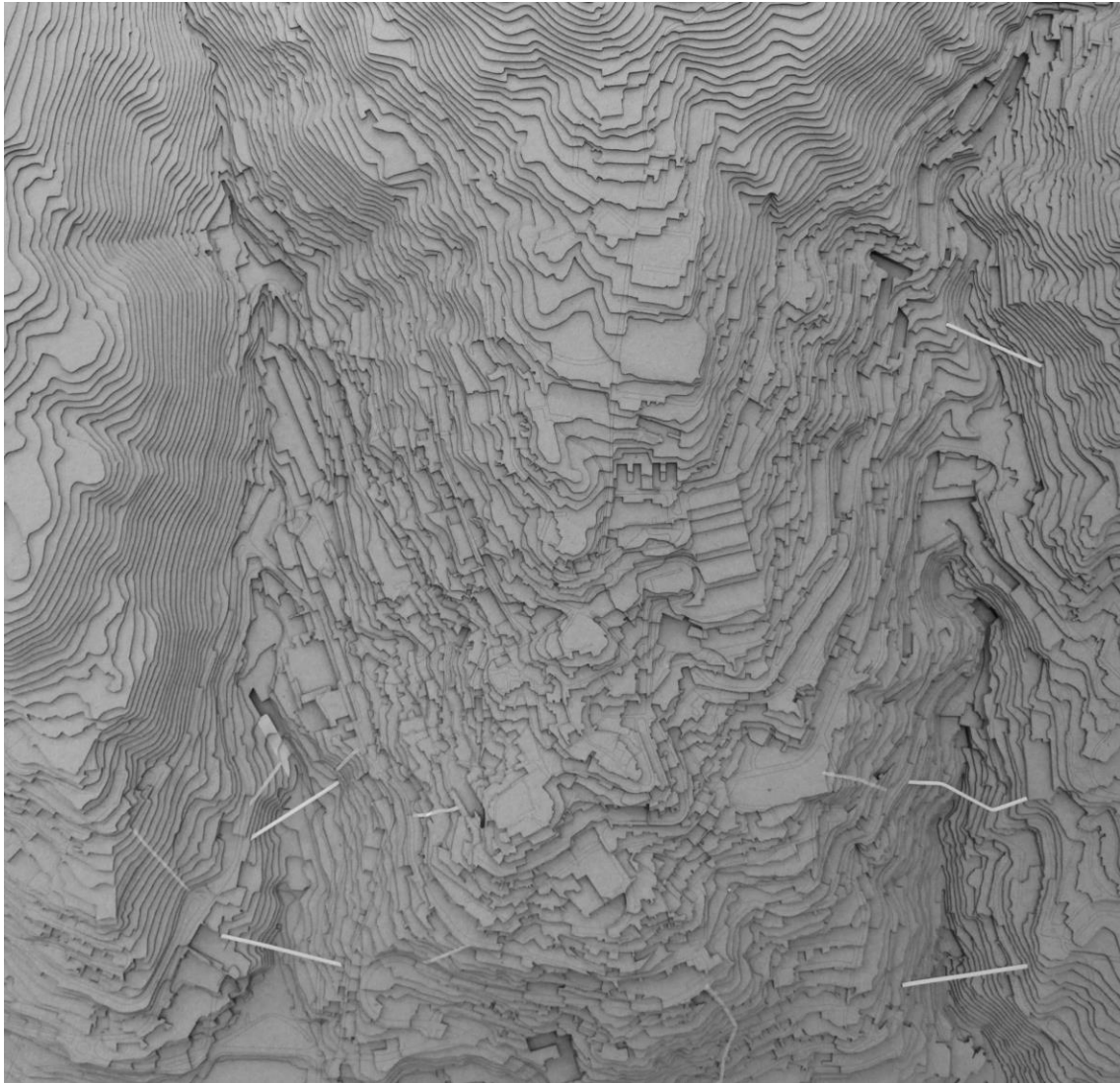


Fig. 52| Maqueta de análise e estudo – proposta Plano de Mobilidade Pedonal para a cidade da Covilhã  
Autor (2021)

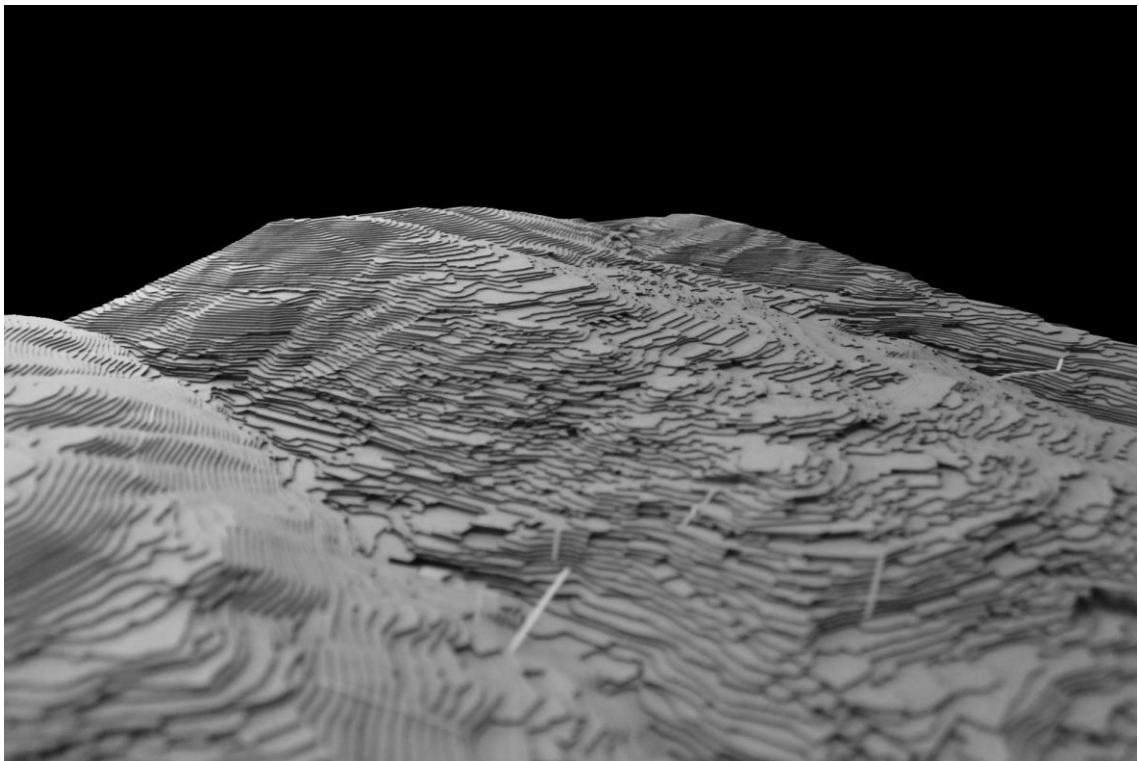


Fig. 53| Maqueta de análise e estudo – cidade da Covilhã  
Autor (2021)



## Fontes Bibliográficas

Abercrombie, Sir Patrick. «Organização da morfologia do território: O plano da grande Londres», 1944.

Aguiar, João António. «Anteplano de Urbanização da Covilhã, Planta de Urbanização». Em Monumentos: cidades, património, reabilitação. Dossiê: Covilhã, a Cidade-Fábrica, nº 29, 33. Lisboa: IHRU, 1951.

Belo, Duarte. Uma ideia para a cidade da Covilhã. Ordem dos Arquitetos. Lisboa, 2005.

Cabral, João. «Para uma política de cidades - os imperativos, as novas políticas urbanas, as questões críticas». Sociedade e Território 33, 2002.

Calvino, Italo. As Cidades Invisíveis. Livros RTP. Alfragide, 1972.

CMC. Plano estratégico da Covilhã. Programa POLIS. Covilhã: Ministério do Ambiente e Ordenamento do Território, 2000.

Cullen, Gordon. Paisagem Urbana. Edições 70. Lisboa, 2002.

DRE - Diário da República Eletrónico. «Síntese das principais características das componentes e linhas de intervenção do Programa Cidades». Lisboa: Decreto nº 112 – 15 maio de 2000.

Fernandes, J. M.. Covilhã, uma leitura de síntese: estrutura urbana, conjuntos edificados e arquiteturas, sua evolução. Em Monumentos: cidades, património, reabilitação. Dossiê: Covilhã, a Cidade-Fábrica, nº 29. Editado por IHRU. Lisboa, 2009.

Folgado, D.. Covilhã, a cidade que também foi fábrica. Em Monumentos: cidades, património, reabilitação. Dossiê: Covilhã, a Cidade-Fábrica, nº 29. Editado por IHRU. Lisboa, 2009.

Genovés, Juan. «Avatar». FERIA de Arte Contemporâneo, 2016. Disponível em: <https://www.art-madrid.com/es/obra/juan-genoves/avatar?fbclid=IwAR1E6y-ur9zojsAR-zRGdVWod7oci66>. Acesso em 4 de outubro de 2021.

Graça, João Luís Carrilho da. Ponte Pedonal, Ribeira da Carpinteira, Covilhã. *Arquitectura & Construção*, 2010.

Graça, João Luís Carrilho da. Projectos – Ponte Pedonal Sobre A Ribeira Da Carpinteira. *Arq|a*. Covilhã, 2011.

Jacinto, Rui. A cidade e os novos desafios urbanos. Âncora edi. Lisboa, 2012.

Jesus, Paulo. «Covilhã na Antiguidade». *Cidade Fábrica*, 2008. Disponível em: <http://cidadedacovilha.blogs.sapo.pt/2711.html>. Acesso em 4 de outubro de 2021.

Lamas, José. *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*. Fundação C., 1993.

Lynch, Kevin. *A Imagem da Cidade*. Edições 70, 2009.

MAOT. «POLIS em Números». Em Programa POLIS. Programa de Requalificação Urbana e Valorização Ambiental de Cidades. Lisboa: Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional, 2002.

Mateus, Diogo. «Política Urbana na União Europeia», 2013.

Matos, M.. Covilhã - Propostas para a Reinvenção da Cidade. VIII Congresso Ibérico de Urbanismo - A mudança do ciclo: um novo urbanismo. Portal da Associação dos Urbanistas Portugueses [AUP], 2011. Disponível em: [http://aup.org.pt/microsites/congresso/pdf/artigo\(17\).pdf](http://aup.org.pt/microsites/congresso/pdf/artigo(17).pdf). Acesso em 4 de outubro de 2021.

Matos, M., e D. Vaz. Covilhã e cidades alpinas: o contributo da paisagem para a sustentabilidade urbana. VII Congresso Português de Sociologia. Porto: Universidade do Porto, Faculdade de Letras, Faculdade de Psicologia e Ciências da Educação, 2012.

Milheiro, Ana Vaz. Por uma cidade amável. Espaços Públicos e Programa POLIS na Covilhã., 2009.

Milheiro, Ana Vaz, e C. G. Gonçalves. «As Pontes da Covilhã.» Em Uma Ideia para a Cidade da Covilhã, Caleidoscópico, p. 24–29. Casal de Cambra, 2005.

Milheiro, Ana Vaz, e Clara Germana Gonçalves. As Pontes da Covilhã. Lisboa: Jornal dos Arquitectos, 2003.

Pereira, D.. A estrutura urbanística da Covilhã entre a Idade Média e a Idade Moderna. Em Monumentos: cidades, património, reabilitação. Dossiê: Covilhã, a Cidade-Fábrica, nº 29. Editado por IHRU. Lisboa, 2009.

Pereira, Nuno Teotónio. «Programa POLIS: Intervenções que se querem exemplares e de efeito multiplicador». Jornal dos Arquitectos 209 (2003).

Pereira, Nuno Teotónio. Reconquistar a mobilidade pedonal: um plano para a Covilhã. Sociedade e Território, nº 37-38, 2004.

Pereira, Nuno Teotónio, Ana Vaz Milheiro, João Afonso, e Jorge Nunes. Uma Ideia para a Cidade da Covilhã. Nuno Teotónio Pereira. Candidatura ao Prémio Sir Robert Matthew. Prize Nominee. UIA 2005. Lisboa: Ordem dos Arquitectos – Conselho Directivo Nacional /Caleidoscópico, 2005.

Peres, Paino. Monumentos: cidades, património, reabilitação, 2009.

Pinheiro, E. C.. Da Lã aos Lanifícios. No princípio é a lã ... a cultura pastoril. Museu dos. Covilhã, 2006.

Portas, Nuno. A Cidade como Arquitectura. Livros Hor. Lisboa, 2007.

Portas, Nuno. Os Tempos das Formas – vol II: A Cidade Imperfeita e a Fazer. Guimarães: DAAUM, 2012.

Portas, Nuno, Á. Domingues, e J. Cabral. Políticas Urbanas II: Transformações, Regulações e Projetos. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2011.

Price, Cedric. «The city as an egg». Cedric Price fonds, 1982. Disponível em: <https://www.cca.qc.ca/en/search/details/collection/object/420807?fbclid=IwAR3zU3>

nDLxmtXSFCutlbwPPwFini\_la7Tt3qwovkqQ2P1IzOk1jt1s-Q6Ws. Acesso em 4 de outubro de 2021.

Rodrigues, José Miguel. Covilhã: evolução urbana da cidade. Em Monumentos: cidades, património, reabilitação. Dossiê: Covilhã, a Cidade-Fábrica, nº 29. Editado por IHRU. Lisboa, 2009.

Rossi, Aldo. A Arquitectura da Cidade. Cosmos. Lisboa, 2001.

Sitte, Camillo. A Construção Das Cidades Segundo Seus Princípios Artísticos. Ática, 1889.

Siza, Álvaro. Textos 03. Editado por Parceria A. M. Pereira. Lisboa, 2019.

Valentim, Nuno. «Porto (que) Sentido? Transformação urbana entre identidades e artifício». Vídeos do Debate J-A #2, 2017.



# Lista de Apêndices

## Apêndices A

01 – Planta da Covilhã com Topografia em Escala de Cor - Escala 1:3000

02 – Planta de Funções, Edificados Devolutos e Levantamento de Declives Acentuados - Escala 1:3000

03 – Planta de Infraestruturas Previstas no POLIS Covilhã – Plano de Mobilidade Pedonal - Escala 1:3000

04 – Planta de Representação de Perfis Aplanar a Cidade (adaptado) - Escala 1:3000

05 – Perfil AC1 – Aplanar a Cidade (adaptado) – Escala 1:3000

06 – Perfil AC2 – Aplanar a Cidade (adaptado) – Escala 1:3000

07 – Perfil AC3 – Aplanar a Cidade (adaptado) – Escala 1:3000

08 – Planta Aproximada ao Vale da Goldra – Estratégia Compositiva– Escala 1:1000

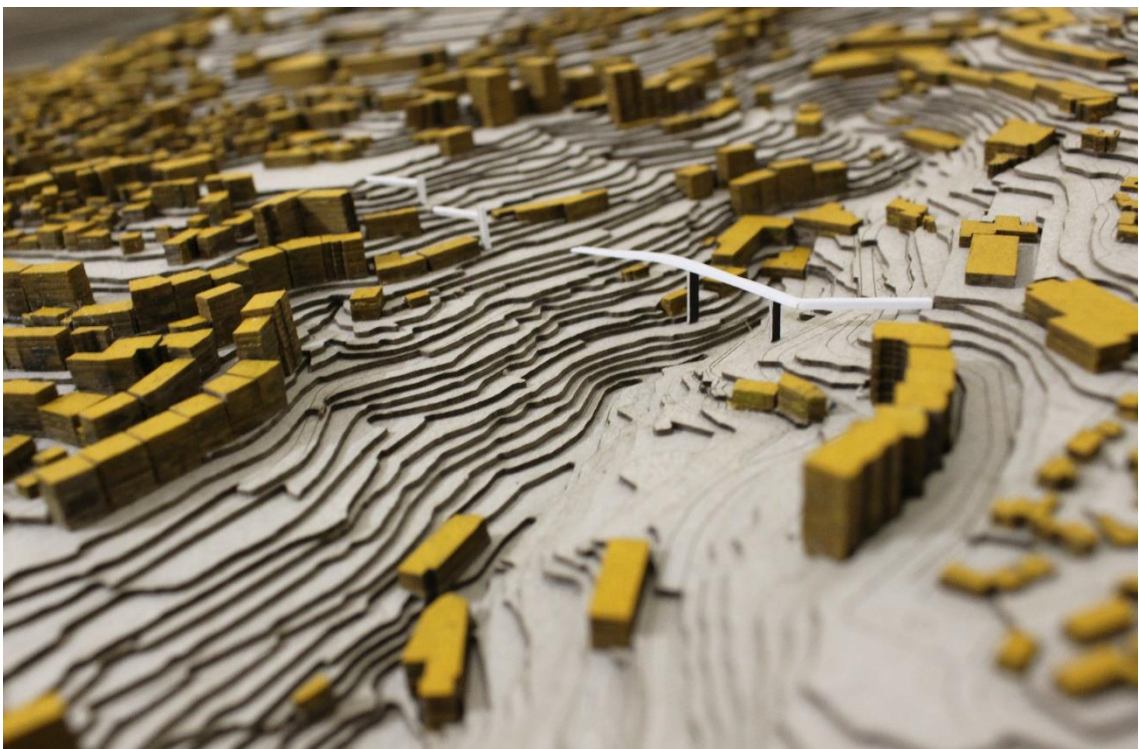
09 – Perfil AC4 – Aplanar a Cidade (adaptado) Estratégia Compositiva– Escala 1:1000

10 – Perfil AC5 – Aplanar a Cidade (adaptado) Estratégia Compositiva– Escala 1:1000

11 – Planta de Aproximada ao Jardim da Goldra e Zona Envolvente ao Museu dos Lanifícios - Estratégia Compositiva– Escala 1:1000

**Apêndices B** - Maqueta de análise e estudo – Fotografias de Autor (2021)

**Apêndices B - Maqueta de análise e estudo – Fotografias de Autor  
(2021)**



Apêndice B1 – Maqueta de análise e estudo – Ponte Pedonal sobre a Ribeira da Carpinteira e Elevadores Verticais do Jardim

Autor (2021)



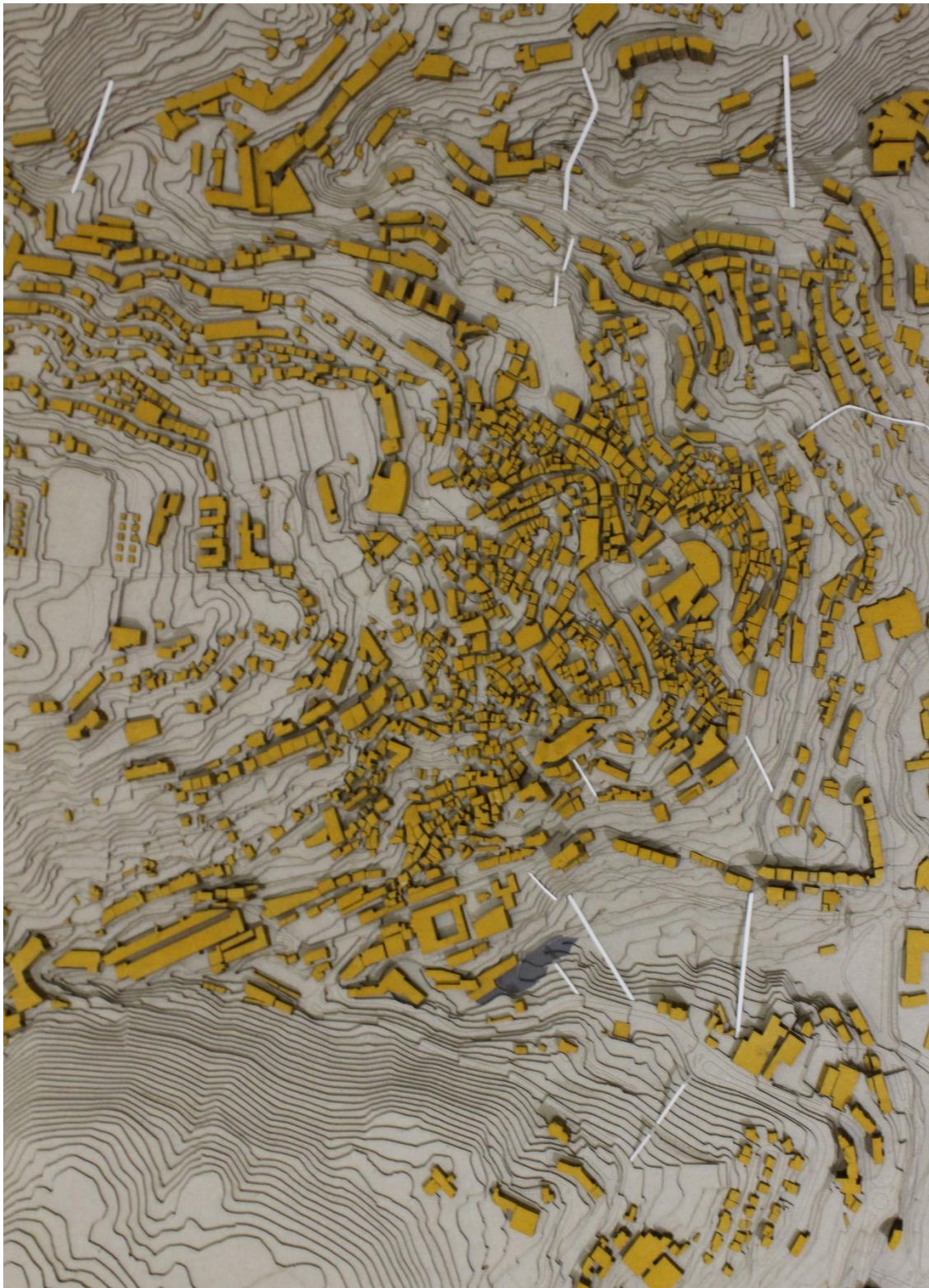
Apêndice B2 – Maqueta de análise e estudo – As Pontes Pedonais previstas no Programa POLIS e no Plano de Mobilidade Pedonal para a Ribeira da Carpinteira.

Autor (2021)



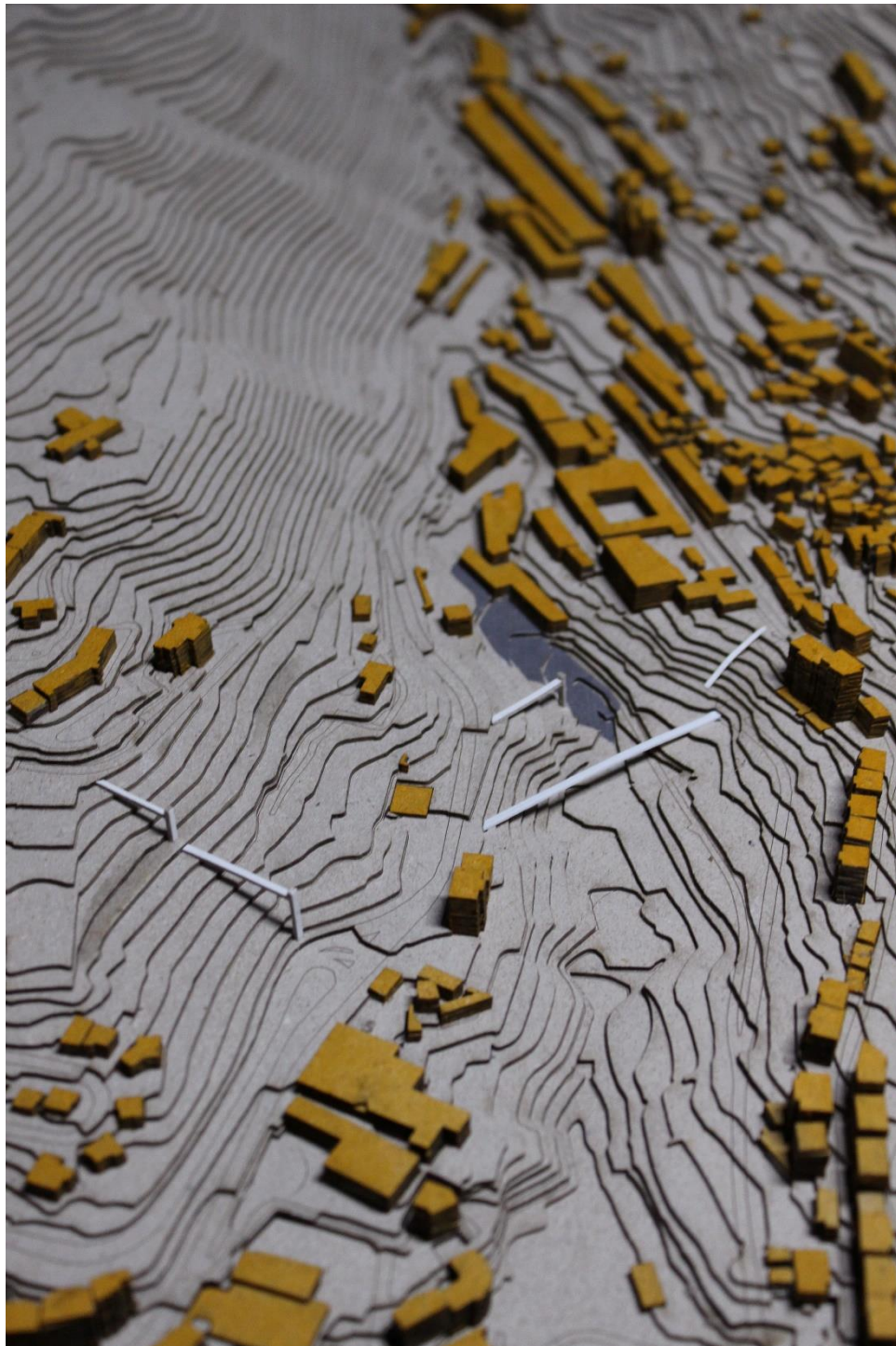
Apêndice B3 – Maqueta de análise e estudo – As Pontes Pedonais previstas no Programa POLIS e no Plano de Mobilidade Pedonal para a Ribeira da Goldra.

Autor (2021)



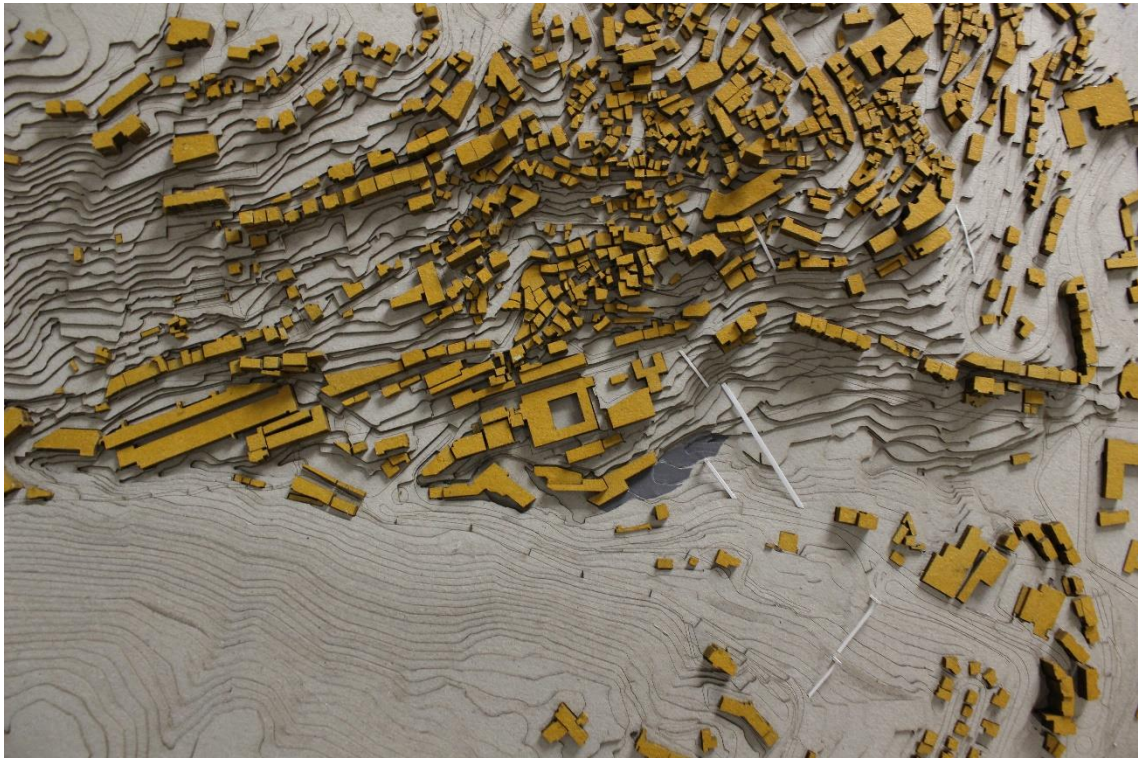
Apêndice B4 – Maqueta de análise e estudo – As Pontes Pedonais previstas no Programa POLIS e no Plano de Mobilidade Pedonal para a Covilhã.

Autor (2021)



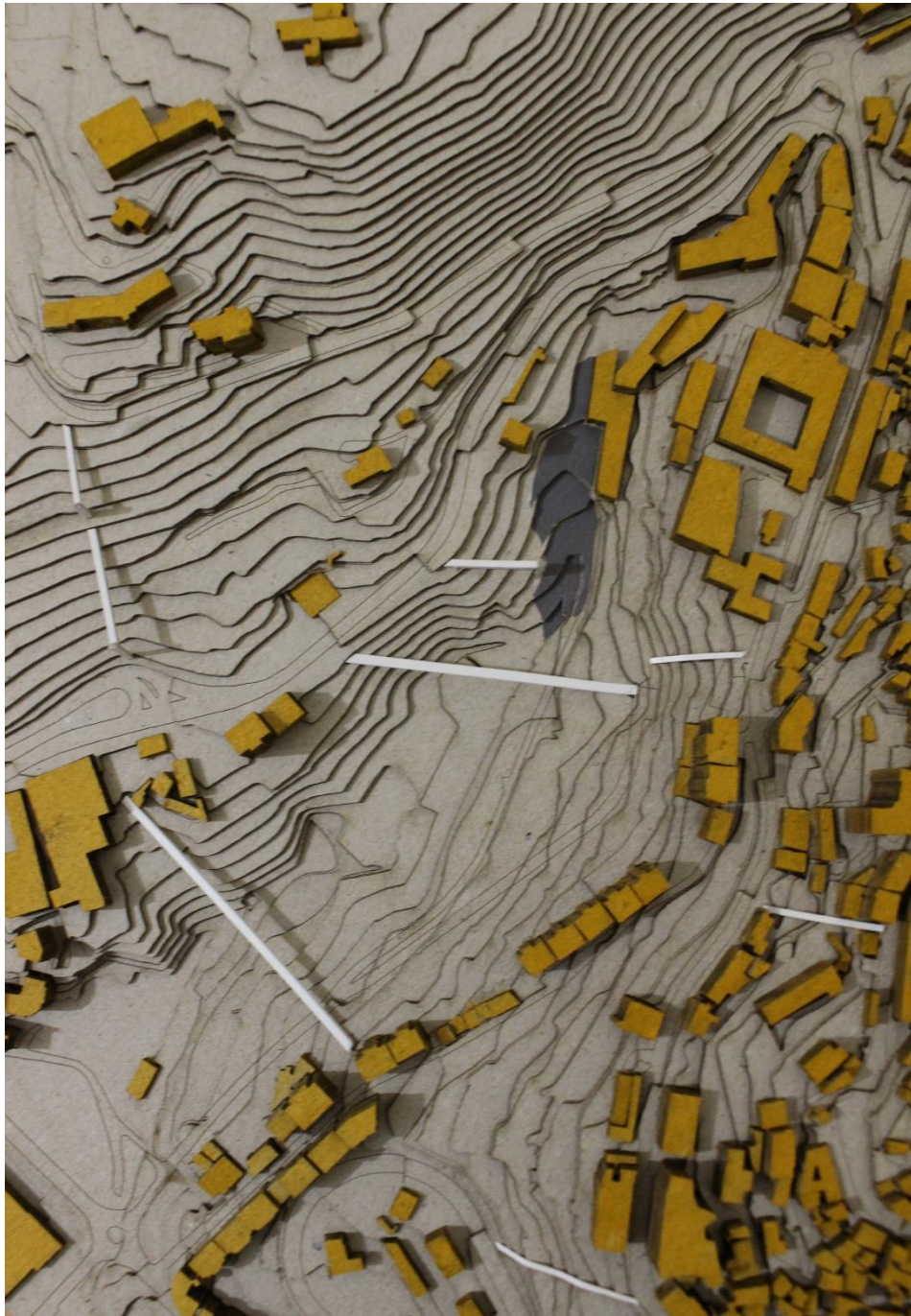
Apêndice B5 – Maqueta de análise e estudo – Estratégia compositiva para o vale da Goldra.

Autor (2021)



Apêndice B6 – Maqueta de análise e estudo – Estratégia compositiva para o vale da Goldra.

Autor (2021)



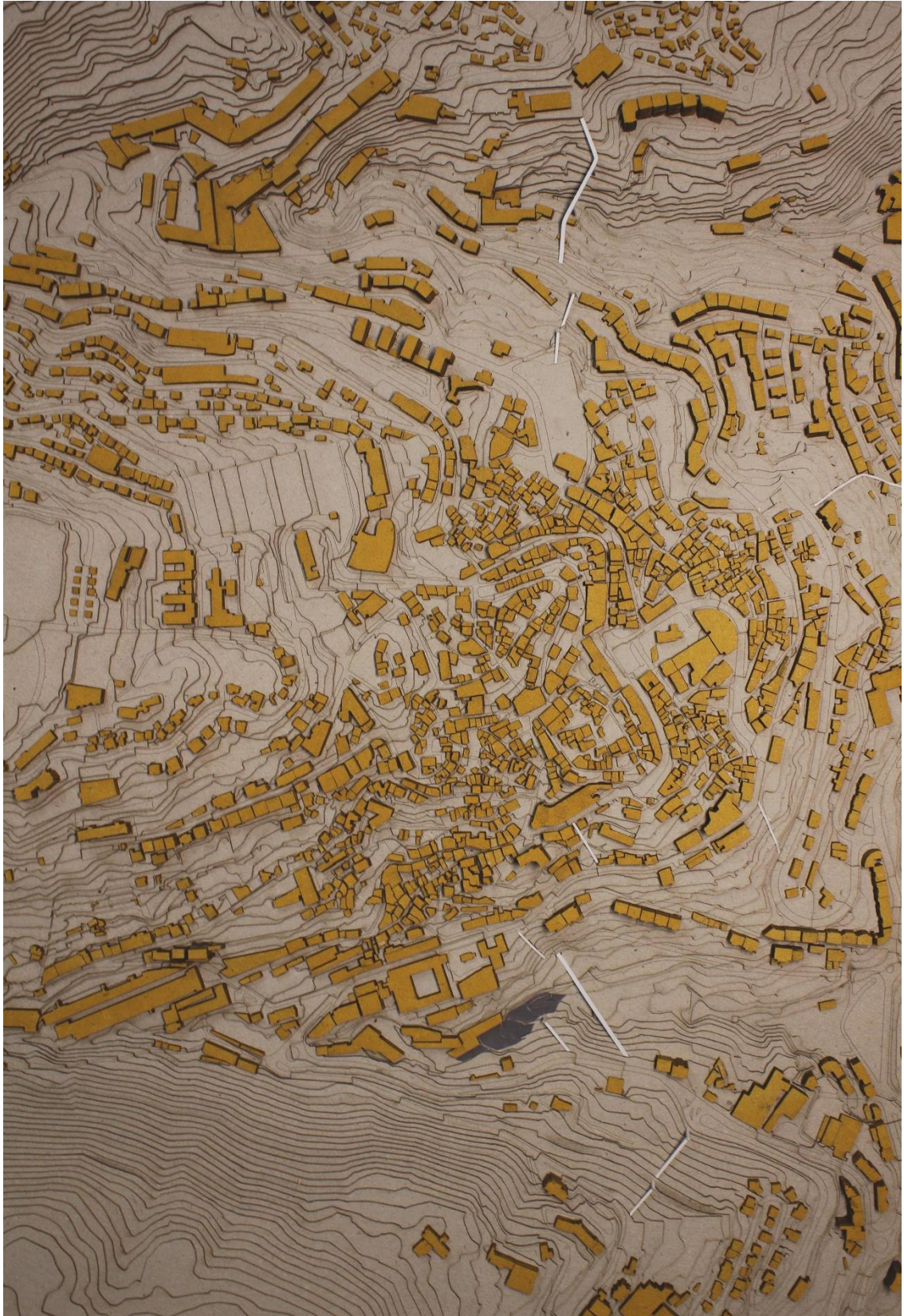
Apêndice B7 – Maqueta de análise e estudo – Estratégia compositiva para o vale da Goldra.

Autor (2021)



Apêndice B8 – Maqueta de análise e estudo – Estratégia compositiva para o vale da Goldra.

Autor (2021)



Apêndice B9 – Maqueta de análise e estudo – A Covilhã atual com a estratégia compositiva para o vale da Goldra.

Autor (2021)

