

Vasco Neves Da Costa Reis
ISCTE-IUL Instituto Universitário de Lisboa, 2017



Instituto Universitário de Lisboa

ISCTE – IUL | Mestrado Integrado em Arquitetura
Vasco Neves Da Costa Reis

Componente prática de grupo realizada conjuntamente com:
Ana Filipa Maceira | Miguel Dias Coutinho | João Montalvão

Componente prática do trabalho de projeto realizado no âmbito da unidade curricular de Projeto Final de Arquitetura.

Tutor: Professor Doutor Pedro Mendes, Professor Auxiliar, ISCTE-IUL

Componente teórica do trabalho de projeto realizado no âmbito da unidade curricular de Projeto Final de Arquitetura.

Orientadora: Professora Doutora Maria Rosália Guerreiro, Professor Auxiliar , ISCTE-IUL

Agradecimentos

Aos meus pais e ao meu irmão

**Ana Filipa, Miguel Coutinho, João Montalvão, Ruben Ferreira
Barbara Lopes, Diogo Machado, Afonso Patinhas,**

Índice Geral

Parte I - Avaliação pos utilização do espaço público - Caso da Av. da República em Lisboa .8

Parte II - Trabalho de vertente prática :

(Re) Ativar Alenquer

Contextualização e Estratégia Urbana

Projeto Final – Requalificação da Fábrica da Chemina | Fábrica da Música .164



Parte I - Trabalho de vertente teórica

Avaliação pós-utilização do espaço público - Caso da Avenida
da República em Lisboa

Índice

1.1 Autores pioneiros do estudo da ocupação do espaço público	20
1.2 Usabilidade do Espaço Público	24
1.3 Sensações	26
1.4 “Co-presença” no Espaço Público	31
1.5 A Locomoção na Cidade	38
2. Técnicas de Observação	49
3. Caso de Estudo: Avenida da República	
3.1 Contextualização Histórica	55
3.2 Evolução do Espaço Público	57
3.3 Observação e análise da nova intervenção na Av. Da Republica	80
4. Considerações finais – Conclusão	111
Bibliografia	114
Índice de imagens	116
Anexo fotográfico	127

Resumo

A presente investigação elabora uma análise pós-ocupação do espaço público na Av. da República em Lisboa tendo em conta a sua intervenção urbana recente concluída em 2017.

O objetivo é perceber a nova usabilidade do espaço, nomeadamente pelos peões e ciclistas, procurando perceber de que forma as pessoas reagem e atuam no espaço público face às condições do mesmo. Considerando que a finalidade do desenho urbano deve ser a qualidade de vida dos indivíduos que irão disfrutar do mesmo, a presente investigação visa observar e avaliar a ocupação na nova Av. da República com vista a concluir sobre o impacto da intervenção urbana.

A investigação apoia-se essencialmente na observação direta do caso de estudo e utiliza os métodos desenvolvidos por autores como William Whyte (1980) e Jan Gehl (2013). Assim sendo, através de métodos de observação, como a *contagem*, *mapeamento*, *fotografia* e *“Test walks”*, foi possível chegar a alguns resultados sobre a nova utilização do espaço público da Av. da República.

Ao aumentar a largura das vias pedonais, a nova intervenção na Av. da República melhorou as qualidades do circulação e copresença de pessoas. Observa-se que a circulação pedonal é feita com mais segurança, conforto e menos interrupções. É também de salientar que as atividades que envolvem a permanência no espaço

público beneficiaram de igual forma com o alargamento da via. Conseqüentemente, constata-se uma melhoria nas *atividades sociais*.

Com esta investigação é possível entender a influência que o espaço público reflete no modo como o indivíduo se comporta. Percebe-se ainda como o comportamento humano se torna num indicador de sugestões do desenho urbano fornecendo informações e conceitos chave no entendimento da influência bidirecional entre a sociedade e o espaço. Neste sentido conclui-se que a nova intervenção na Av. da República oferece agora mais possibilidades de explorar a interação entre o espaço físico e os sentidos.

Palavras-chave:

Avaliação pós-ocupação

Espaço público

Vida pública

Avenida da República

Abstract

The present investigation elaborates a post-occupancy analysis of the public space in the Av. Da República in Lisbon taking into account its recent urban intervention completed in 2017.

The goal is to perceive a new usability of space, for people and cyclists, trying to perceive how people react and act in the public space in the face of the conditions of it. It considers that the purpose of the urban design should be a quality of life for users who will enjoy themselves, a present investigation, a visa and evaluate an occupation in the new Av. Da República with a view to the impact of urban intervention.

A research is essentially based on direct observation of the case study and use of the methods developed by authors such as William Whyte (1980) and Jan Ghel (2013). Thus, through observation methods, such as counting, mapping, photography and "Test walks", we found a data about a new use of public space Av. Da República.

By increasing the width of the footpaths, a new intervention in Av. Da República has improved as qualities of people circulation and copresence. It is observed that it is pedal circulation with safety, comfort and less interruptions. It should also be noted that as activities that involve staying in the public space benefited equally with the widening of the road. Consequently, there is an improvement in social activities.

With this research it is possible to understand the influence in which the public space reflects does not exist as individual behaves. It is also noticed how human behavior becomes an indicator of urban design suggestions by mending information and concepts in the

understanding of the bidirectional influence between a society and space. In this sense it is concluded that the new intervention in Av. Da República now offers more possibilities to explore an interaction between the physical space and the senses.

Key words:

Post-occupation evaluation

Public place

Public life

República Avenue

Introdução

“It is frequently easier to say what urban design is not, than to say what it is. It is not for example, architecture, civil or highway engineering, landscape architecture, estate management, or town planning. Equally, it is both more and less than any of these long-established activities.”¹

(Matthew Carmona, 2003)

O desenho do espaço público, tem como objetivo melhorar a qualidade do mesmo de modo a refinar e facilitar a vida dos seus utilizadores, mas esta relação entre as pessoas e o espaço não é só de um sentido. As pessoas acabam por ser mais ativas do que se espera e influenciam, alteram e sugerem mudança no seu ambiente.

Deste modo, a relação entre o comportamento humano e o espaço público, define a diretriz da presente dissertação.

Considera-se assim, que a finalidade do desenho do espaço público exterior deve ser a qualidade de vida dos indivíduos que irão disfrutar do mesmo. Assim sendo, a presente dissertação tem como objetivo observar e avaliar a ocupação da nova intervenção feita na Av. da República. Para tal, o trabalho encontra-se dividido em três partes.

No primeiro capítulo, são abordadas as características físicas do espaço público exterior, que

¹ Carmona, Matthew - **Public Places Urban Spaces, The Dimension of Urban Design**. Oxford: Architectural Press, 2003. pág 5

fazem com que esse espaço contribua positivamente no quotidiano da população, procedendo-se ao estudo de autores como Jane Jacobs, Jan Gehl e William H. Whyte. O segundo capítulo apresenta os principais métodos adotados nesta dissertação para a observação do espaço público no que respeita a relação entre as características físicas do lugar e a sua usabilidade.

No terceiro capítulo, é feita uma análise da Av. da República, em Lisboa, baseada na observação feita após a nova intervenção. A escolha da avenida é feita não só pela sua dimensão e o impacto que esta tem na cidade de Lisboa, como também pela intervenção urbana recente á qual foi sujeita.

Em primeiro lugar, procede-se à contextualização histórica da avenida, e a evolução da mesma. Em segundo, o conhecimento adquirido no capítulo anterior, será posto em prática. O capítulo finaliza com a análise das observações feitas e as respetivas conclusões.

1.1 Autores pioneiros do estudo da ocupação do espaço público

A obra “Death and Live of Great American Cities”, de Jane Jacobs, é publicada em 1961. Sendo a primeira crítica sobre o planeamento urbano resultante da arquitetura moderna das cidades ocidentais, este livro impulsiona diversas investigações sobre o espaço público. Se por um lado Jacobs descreve como a segregação de usos na cidade prejudica o quotidiano dos seus usuários, por outro, a autora defende que a vitalidade de uma cidade se encontra na diversidade de atividades que a mesma oferece.

Considera-se assim, que a compreensão do comportamento da população deve ser determinante no desenho de um espaço público. Um dos primeiros autores a observar e estudar o comportamento humano no espaço público foi William H. Whyte. No seu projeto “The Street Life Project” de 1971, Whyte procura perceber porquê que alguns espaços públicos funcionam e outros não.

Posteriormente, em 1980, compila o seu trabalho num filme e livro intitulados de “The Social Life of Small Urban Spaces”. Nesta obra, Whyte, através de técnicas de mapeamento e principalmente de observação, põe em causa o desenho do espaço público em Nova Iorque relembrando a necessidade do espaço urbano nas atividades sociais. Segundo o autor:

“It's only after we had studied many other places, that I realized we could learn all of the lessons right here 101st St. it's an excellently scaled block, comfortably sized space, very nicely enclosed. Lots of people and food! Very social activity, too. Water? Yes, and you can touch it, you can aim it, you can slosh around in it. Sitting? The best kind of space: slightly elevated. The lot at the corner is

used for games, but the street itself is the number one area for recreation, including that very popular form: the polishing of the car. This block has its problems, but it works as a place."²

“City rediscovering the center”, de William H. Whyte é um livro publicado em 1988. Esta obra é baseada em “The Organization Man”, de 1956 e “The Last Landscape”, de 1968, ensaios teóricos do autor. A mesma tem como intuito analisar e compreender a qualidade de vida de cidades Norte Americanas. Embora romantize a forma como certos indivíduos utilizam o espaço público, e o caracterizam, William H. Whyte faz uma leitura precisa do espaço público ao descrever os diversos tipos de agentes intervenientes no mesmo, com um olhar realista e claro sobre o que essa presença causa e simboliza na via pública. Ao perceber que durante as décadas de 50 e 60, fatores como a elevada taxa de criminalidade, poluição e a escassez de transportes públicos levaram a que a maioria da população pertencente á classe média se deslocasse para os subúrbios, o autor defende que os problemas sociais inerentes a esse fenómeno poderiam ter sido solucionados pelas disciplinas de arquitetura e de urbanismo.

No ano 2000 é publicado o livro “How to Turn a Place Around”, pelo coletivo Project for Public Spaces. Considerando que a apreciação e oportunidade para o desenvolvimento de espaços públicos urbanos de qualidade, sem a consideração da influência das necessidades da população, resulta no empobrecimento da qualidade de vida pública. Deste livro destacam-se,

² William H. Whyte – **The Social Life of Small Urban Spaces**, 1980, 55:56 – 56:48

para o presente documento, os capítulos: *The community is the expert, You can see a lot just by observing* e *You are never finished*.

Na mesma lógica, em 1987, Jan Gehl, um arquiteto urbanista dinamarquês, publica o livro “Life Between Buildings: Using Public Space”. Nesta obra o autor tem como objetivo assinalar as lacunas do Movimento Moderno à escala urbana da cidade europeia na década de 1970. A obra reflete sobre a pertinência da observação comportamental da sociedade para com o respetivo espaço público.

Redigida também por Jan Gehl, “Cities for People”, é publicada em 2010, cerca de duas décadas após a obra a cima referida. Durante esse período de tempo, com o auxílio de urbanistas e engenheiros de tráfego, o arquiteto continua o seu trabalho de observação crítica da cidade moderna. Assim sendo, a obra resulta da compilação do seu conhecimento sobre a relação entre a fisicalidade do espaço público e o comportamento de quem o utiliza. A obra analisa cidades europeias que, no mesmo período de tempo, rejeitam os ideais do modernismo, uma vez que, priorizam o espaço público projetado á escala humana. Deste modo o autor defende que,

“It is now generally accepted that city life and regard for people in city space must have a key role in the planning of cities ad build up areas. Not only has this sector been mismanaged for years, it is also by now realized how caring for people in the city is an important key for achieving more lively, safe, sustainable and healthy cities, all goals of crucial importance in the 21’st century.”³

³ Gehl, Jan – **Cities for People**. Washington, DC: Island Press, 2009. pág. x - xi

“How To Study Public Life”, publicada em 2013, é a última obra de Jan Gehl. Redigida com o objetivo de apresentar uma metodologia de observação do comportamento do indivíduo no espaço público, a obra descreve ferramentas consideradas fundamentais no desenvolvimento do espaço público.

1.2 Usabilidade do Espaço Público

“Empirical research, historical analysis, and some demonstration projects (Rudofsky 1969, Whyte 1980; Appleyard 1981; among others) begin to show that good streets are democratic streets – streets that have meaning for people, invite access for all, encourage use and participation, are loved, and are well cared for by their users.”⁴.

(Moudon, 1987)

Na observação dos usos que as pessoas dão ao espaço público, a dificuldade na interpretação dos comportamentos das mesmas reside em distinguir o carácter do uso que é dado ao espaço público. Segundo Jan Gehl, existem três tipos de atividades na via pública, cada uma das quais apresenta exigências muito diferentes no ambiente físico: *atividades necessárias*, *atividades opcionais e atividades sociais*.⁵

	Quality of the physical environment	
	Poor	Good
Necessary activities	●	●
Optional activities	•	●●●●●
'Resultant' activities (Social activities)	•	●

imagem 1 ...

⁴Moudon, Anne Vernez - **Public Streets for Public Use**. Nova Iorque: Columbia University Press Network, 1987. pág.23

⁵ Gehl, Jan – **La humanización del Espacio Urbano – La vida social entre los edificios**. Barcelona: Editorial Reverté, 2006. Pág.17

Jan Gehl refere que as atividades necessárias são de cariz obrigatório. As atividades que se inserem nesta categoria são tarefas do quotidiano tal como o ato de caminhar e que decorrem durante o todo o ano. Na verdade, existem ofícios que acontecem precisamente na via pública, criando uma relação de interdependência com a mesma. Polícias, taxistas e varredores de rua, são alguns exemplos de profissões cujo sucesso depende do tipo vivência da via, sendo obrigatório a sua presença no espaço publico. Jan Gehl afirma que a qualidade do espaço físico, influencia ligeiramente ou quase nada este tipo de atividades, pois o utente não tem escolha.⁶

As *atividades opcionais* são definidas por Jan Gehl pela vontade de quem as pratica, tendo uma relação de dependência da qualidade física do espaço, assim como das condições meteorológicas inerentes ao mesmo⁷. Na via pública, observam-se pessoas que esperam, que se movem ao encontro de outras; idosos e reformados que passeiam pelas ruas da cidade, que se demoram em bancos de jardim; crianças que correm e exploram todos os recantos do espaço público do qual dispõem; o *atleta*, o *turista*, os adolescentes na esplanada, a rapariga que passeia o cão e é observada sem saber.

⁶Gehl, Jan – **La humanización del Espacio Urbano – La vida social entre los edificios**. Barcelona: Editorial Reverté, 2006. Pág.17

⁷Gehl, Jan – **La humanización del Espacio Urbano – La vida social entre los edificios**. Barcelona: Editorial Reverté, 2006. Pág.19

“Em las calles y espáacios urbanos de poca calidad sólo tiene lugar el mínimo de actividad. La gente se va deprisa a casa. Um buen entorno hace posible una gran variedad de actividades humanas completamente distintas”⁸.

Assim sendo, é dado ênfase á importância da qualidade do espaço urbano, como algo fundamental para que este seja *vivido*, ou seja para que a população decida utilizá-lo e disfrutar do mesmo.

As atividades *sociais ou resultantes* resultam da interação social dentro de um determinado espaço. Jan Gehl descreve-as como atividades que são influenciadas pela presença de outras pessoas. Estas atividades cingem saudações, conversas, brincadeiras entre crianças e de um modo mais passivo, ver e ouvir pessoas⁹. São atividades que acontecem de forma espontânea, que podem resultar tanto das atividades necessárias como das opcionais, uma vez que estas são influenciadas pelo encontro interpessoal que acontece num determinado lugar. Na verdade, Jan Gehl defende que, no centro de uma cidade cuja densidade populacional seja elevada, existe uma maior tendência para acontecer *atividades sociais*:

⁸Gehl, Jan – **La humanización del Espacio Urbano – La vida social entre los edificios**. Barcelona: Editorial Reverté, 2006. Pág.19

⁹Gehl, Jan – **La humanización del Espacio Urbano – La vida social entre los edificios**. Barcelona: Editorial Reverté, 2006. Pág.20

“En las calles céntricas de las ciudades, las actividades sociales generalmente serán, más superficiales, en su mayoría contactos pasivos: ver y oír a gran número de personas desconocidas. Pero incluso este tipo modesto de actividad puede ser muy atractiva”¹⁰.

Considera-se ser da responsabilidade dos arquitetos e urbanistas a conceção de espaços públicos de qualidade, para que quem os utilize possa *observar, ouvir e comunicar*.¹¹

O arquiteto Jan Gehl refere que quando um espaço público oferece essas possibilidades, as mesmas tornam-se as suas qualidades de maior valor, e este passa a ser um local de referência para os diferentes tipos de atividades mencionados.

Assim sendo, o sucesso das *atividades necessárias e opcionais* é um pré-requisito para o sucesso das *atividades sociais*.

¹⁰Gehl, Jan – **La humanización del Espacio Urbano – La vida social entre los edificios**. Barcelona: Editorial Reverté, 2006. Pág.21

¹¹ Gehl, Jan – **La humanización del Espacio Urbano – La vida social entre los edificios**. Barcelona: Editorial Reverté, 2006. Pág.21

1.3 Sensações

“The best streets are sensory streets, and we cannot have them all good and no bad. On real-life streets the mix is inextricable”¹².

(Whyte, 1988)

As capacidades sensoriais do ser humano limitam o seu comportamento social no espaço. Deste modo, o indivíduo tende a preferir um espaço público projetado à escala humana, priorizando essa sensibilidade para com os sentidos.

Tal como Jan Gehl conclui no resultado de testes da sua teoria da dimensão da escala humana,

“Distance is a significant aspect of the work with human senses in relation to public space. Often the scale of city space is much too large relative to the movement possibilities and senses of humans. Despite technological and social development, we are still pedestrian animals at a height of about 175 centimetres and with a predominantly horizontal field of vision with clear limitations as to what we can see, at what distance and within what angles”¹³.

¹²Whyte, William – **City, Rediscovering the Center**. Pennsylvania: University of Pennsylvania Press, 1988. pág 66

¹³ Gehl, Jan – **How To Study Public Life**. Washington, DC: Island Press, 2013. pág. 108

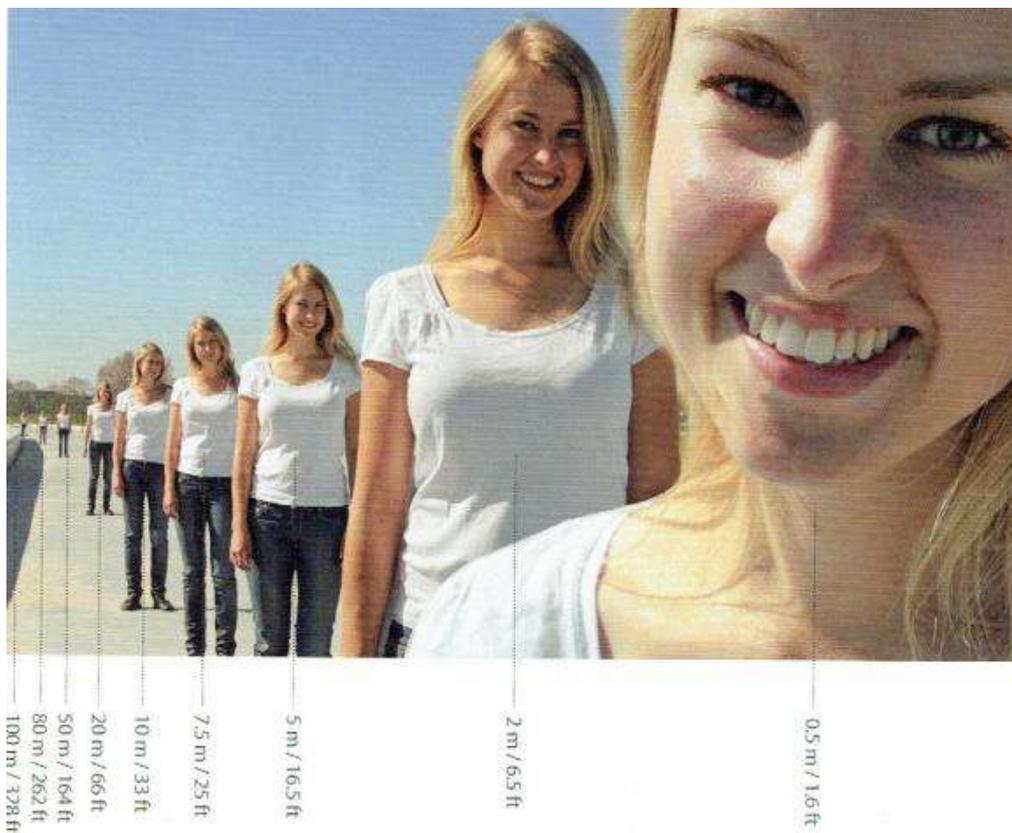


Imagem 2 – percepção e distância (Gehl, Jan – **Cities for People**. Washington, DC: Island Press, 2009. pág. 34)

Na verdade, o ser humano consegue detetar a presença de atividade humana através dos sentidos, até um raio de cerca de 100 metros, mas a socialização só se torna interessante a uma distância menor que 10 metros (imagem 2). Percebe-se assim, a importância da compreensão dos mesmos para o desenho urbano. Jan Gehl explica como o comportamento social do Homem é influenciado pelo espaço público permitindo um exercício dos sentidos;

“Las oportunidades para reunirnos y realizar actividades cotidianas em los espacios públicos de una ciudad o un barrio residencial nos permiten estar entre otras personas, verlas y oírlas, así como experimentar cómo otra gente se desenvuelve em diversas situaciones. Estos modestos ‘contactos de ver y oír’ deben examinarse em relación com otras formas de contacto y como parte de todo el abanico de actividades sociales, desde los contactos más sencillos y evasivos a las relaciones más complejas com implicaciones emocionales”¹⁴.

Deste modo, o projetista, considera que, “**see, hear and talk** are a prerequisite for communication between people in the city space.”¹⁵

É de salientar que a visão é o sentido que mais informa um individuo sobre a qualidade do lugar onde se encontra. Sendo utilizada no marketing de comércio a grande escala, as lojas presentes no piso térreo da via pública exploram a influencia que a sua aparência pode ter no individuo que por elas passa. Assim sendo, o estímulo visual deve ser tido em consideração no projeto de um espaço público. Também o campo de visão do individuo deve ser privilegiado, assim como a relação com a natureza que permite uma estética harmoniosa do lugar.

¹⁴ Gehl, Jan – **La humanización del Espacio Urbano – La vida social entre los edificios**. Barcelona: Editorial Reverté, 2006. Pág. 23

¹⁵ Gehl, Jan – **Cities for People**. Washington, DC: Island Press, 2009. pág. 148

Jan Gehl afirma que,

“The use of benches and other seating is reinforced if they provide a good view of people. The view of other attractions such as water, trees, flowers, fountains and architecture should also be a part of city planners considerations. (...) Careful thinking about views and options for looking must be part of the effort made for good city quality”¹⁶.

Ouvir e falar

“The quiet is striking from the moment you walk out onto the staircase in front of the railway station in Venice. Suddenly it is possible to hear voices, footsteps, birds and music. Everywhere in Venice it is possible to speak quietly and pleasantly with others. At the same time you can hear footsteps, laughter, snatches of conversation, singing from open windows and many other sounds of life in the city. Both the possibility to hold a conversation and the sound of human activity are important qualities”¹⁷. (Jan Gehl, 2009)

Ouvir é um sentido inerente à existência do ser humano. Assim sendo, a qualidade acústica do espaço público é fundamental. Tal pode ser observado nos inúmeros músicos que elegem a rua Augusta, em Lisboa, para partilharem a sua arte. Deste modo percebe-se que esta via pública reúne as condições necessárias para que os indivíduos que a utilizam possam comunicar entre si num ambiente que permita uma pluralidade de sons. Uma das características que permite este tipo de vivência na *rua* é a ausência de automóveis, e a segurança que tal oferece. Jan Gehl refere,

¹⁶Gehl, Jan – **Cities for People**. Washington, DC: Island Press, 2009. pág. 148

¹⁷Gehl, Jan – **Cities for People**. Washington, DC: Island Press, 2009. pág. 152

“Walking in traffic-filled city streets is a completely different experience. The noise from cars, motorcycles, and most particularly buses and trucks ricochets between building façades, creating a continuously high noise level that makes it almost impossible to talk to others.”¹⁸

Tal é empiricamente comprovado pelo autor, na sua área de residência em Mafamude, Gaia. Numa tarde observa vizinhos que se perdem em conversas corriqueiras da janela para a rua, o vizinho que partilha a sua música com todo o bairro, a mãe que deixa o filho ir brincar para a rua sem preocupações pois sabe que basta vir à janela e chamar pelo nome dele bem alto que ele vai ouvir, desde que esteja dentro do limite definido por ela. Estas conversas informais não perduram quando a banda sonora é o barulho dos automóveis.

¹⁸ Gehl, Jan – **Cities for People**. Washington, DC: Island Press, 2009. pág. 152

1.4 “Co-presença” no Espaço Público

“Un día cualquiera en una calle cualquiera. Los peatones caminan por las aceras, los niños juegan delante de los portales, la gente está sentada en bancos y escalones, el cartero hace su recorrido con el correo, dos transeúntes se saludan en la cerca, dos mecánicos arreglan un coche, algunos grupos conversan. En esta mezcla de actividades realizadas en el exterior influyen una serie de condiciones”¹⁹.

(Jan Gehl, 2007)

O ato de *estar* em qualquer lugar da cidade tende a depender dos três tipos de atividades a cima mencionados: *atividades necessárias*, *atividades opcionais* e *atividades sociais*. Na verdade, o ato de *estar* pode ser determinado pela sua necessidade. Tal pode levar a que o indivíduo ignore a qualidade do espaço em prol da necessidade que sente de o utilizar. Um exemplo são as filas de espera, ou seja, um aglomerado de pessoas que são de alguma forma obrigadas a permanecerem num determinado lugar, sem que este seja um local de qualidade para se *Estar*.

A necessidade de *estar* num lugar não deveria justificar o contentamento de um indivíduo por um lugar desconfortável e desprovido de qualidade urbana.

Por exemplo, quando se combina um encontro com outro indivíduo no local mais próximo, as qualidades do mesmo não são postas em causa. É apenas o local mais simples e direto. Tal não

¹⁹ Gehl, Jan – **La humanización del Espacio Urbano – La vida social entre los edificios**. Barcelona: Editorial Reverté, 2006. Pág.17

implica que, no caso de um dos indivíduos ficar á espera, este não procure um local de qualidade urbana superior, para *estar*. De acordo com o estudo de Jan Gehl:

“There are limits to how long a person can stand comfortably, and quality requirements for the site are correspondingly minimal... The pedestrian stops and stands if there is a problem or if a good offer beckons.”²⁰

O ato de *Estar* na cidade requer conforto. As pessoas vão procurar esse conforto em qualquer lugar. No documentário de William H. Whyte, a razão pela qual uma praça é ocupada, não se baseia apenas em qualidades como a sua dimensão, forma, exposição solar, ou na sua atratividade de modo geral. Na verdade a possibilidade de sentar, é crucial para a habitabilidade da mesma. Com isto não está a ser referido o numero de bancos, uma vez que estar sentado num banco ou na base de uma coluna será irrelevante, o importante é que o individuo se possa sentar na sua proximidade quando decide que se quer sentar. Segundo William Whyte,

“This is one of the lessons of Seagram’s. Philip Johnson recounts that when Mies van der Rohe saw people sitting on the ledges, he was quite surprised. He had never dreamt they would. But the architects had valued simplicity. So there were no fussy railings, no shrubbery, no gratuitous changes in elevation, no ornamentation to clutter spaces. The steps were made easy and inviting. The place was eminently sittable, without a bench on it”²¹.

Assim sendo, um muro ou um pilar de separação podem ser vistos de forma diferente por alguns indivíduos. Uma vez que quem tem de esperar obrigatoriamente num sítio, interpreta esse mesmo muro ou pilar como um potencial sitio para se sentar Deste modo, o comportamento do

²⁰ Gehl, Jan – **Cities for People**. Washington, DC: Island Press, 2009. pág. 134

²¹ Whyte, William – **The Social Life of Small Urban Spaces**. New York: Project for Public Spaces, 1980. pág. 29

individuo num determinado lugar, revela a capacidade desse mesmo espaço de responder às suas necessidades. Jay Walljasper exemplifica,

“Take something as simple as a trash can. What could be more straightforward? Well, we often see folks using them for seating. Right away that tells us that benches are needed in the new plan for that place. We’ve seen inventive people use trash cans as desk for writing out checks to pay household bills or as a stove to cook clams”²².

Segundo Jan Gehl; a sensação de segurança é crucial para que as pessoas optem em estar no espaço público da cidade²³

No caso de uma *Atividade Opcional*, a escolha do sítio de paragem depende das qualidades urbanas do lugar em questão. O conforto, a segurança e a higiene do mesmo, assim como a iluminação noturna e a sua exposição ao sol são fatores fundamentais nesta decisão. Por outro lado, a sua estética e relação com a Natureza, podem ser igualmente determinantes. Existem também fatores como a proximidade desse mesmo lugar às zonas residenciais, e de caráter laboral, bem como o quão dispendioso possa ser *estar* nesse local.

Na verdade, o simples *Estar* pode tornar-se algo bastante benéfico para a cidade. Ao observar um número elevado de pessoas num determinado local, existe uma tendência para que o indivíduo o entenda como algo convidativo e seguro. Segundo Jan Gehl; uma boa cidade pode ser identificada pela quantidade de pessoas que não estão a caminhar.²⁴

Neste sentido considera-se que a qualidade de um lugar pode ser avaliada a partir do número

²² Walljasper, Jay – **The Great Neighborhood Book, A Do-it Yourself Guide to Placemaking** . British Columbia, Canadá: New Society Publishers, 2007. pág. 35

²³ Gehl, Jan – **Cities for People**. Washington, DC: Island Press, 2009. pág. 91

²⁴ Gehl, Jan – **Cities for People**. Washington, DC: Island Press, 2009. pág. 134

de indivíduos que o utiliza. Um espaço aprazível é procurado não só nas horas de maior utilização, mas também em intervalos de tempo em que a quantidade de indivíduos seja menor.

Uma forma simples de tornar um lugar, outrora banal em algo que a população considere prestigiante, é frequentá-lo e partilhá-lo. A descoberta do local em questão tende a partir de um olhar mais atento que se depara com o potencial de um lugar em desuso. Uma vez que as características, que a maioria da população procura num local de paragem, são semelhantes, a divulgação do mesmo tende a ser suficiente para que este seja utilizado e considerado um espaço público de qualidade. Segundo William H. Whyte,

“Activities are the basic building blocks of a place. They are the reason why people come the first time, and why they return. They can also make a place special or unique. When there is nothing to do there, a place will be empty and unused and that generally means that something is wrong.”²⁵

Jay Walljasper, entende a importância do ato de *Estar* como atividade social. Um espaço da cidade que demonstre um registo elevado de atividades necessárias e opcionais, é um espaço cujo fluxo de pessoas é considerável. Deste modo, devido à proeminência da qualidade desse mesmo espaço, as pessoas decidem parar no mesmo. Em suma, a alta probabilidade de encontrar pessoas conhecidas e de o espaço ser convidativo, reflete num bom exemplo de um espaço com excelso registo de atividades sociais. O autor afirma que:

“People out on the streets bring a community magically alive. You get to know your neighbours, you feel secure, and you have a place to hang out. And there’s one simple way to do this: give everyone a spot where they can sit down. A bench or chairs can transform a lonely space into a lively place. People out walking or

²⁵ Project for Public Spaces – **How To Turn A Place Around**. New York: Project for Public Spaces, Inc, 2000. pág. 19

out shopping will stop to rest their legs. Others will then sit down, and conversations will arise. Soon people will make a point of heading there, knowing they'll find company.”²⁶

Jane Jacobs afirma que estas interações informais no espaço público, revelam a complexidade da natureza social humana, confrontando a vontade do indivíduo de socializar e interagir, em relação ao desinteresse do mesmo pela multidão que o rodeia;

“the social life of city sidewalks is precisely that they are public. They bring people together who do not know each other in an intimate, private social fashion. Nobody can keep an open house in a great city. Nobody wants to. (...) Cities are full of people with whom, from your view point, or mine, or any other individual's, a certain degree of contact is useful or enjoyable; but you do not want them in your hair”²⁷.

²⁶ Walljasper, Jay – **The Great Neighborhood Book, A Do-it Yourself Guide to Placemaking** . British Columbia, Canadá: New Society Publishers, 2007. pág. 38

²⁷ Jacobs, Jane – **The Death and Life of Great American Cities**. New York: Random House, 1961. pág. 65

1.5 A Locomoção na Cidade

“For decades the human dimension has been an overlooked and haphazardly addressed urban planning topic, while many other issues, such as accommodating the rocketing rise in car traffic, have come more strongly into focus. In addition, dominant planning ideologies – modernism in particular – have specifically put a low priority on public space, pedestrianism and the role of city space as a meeting place for urban dwellers.”²⁸

(Gehl, 2009)

A escala pedonal da cidade determina a pluralidade dos acontecimentos sociais da via pública. Na verdade, o entendimento da complexidade do ato de *caminhar* é fundamental à qualidade de vida do espaço urbano. Existe um contacto entre o indivíduo e a sua comunidade, o espaço público exterior e toda a vida que adorna o espaço urbano.

Segundo Jan Gehl; o potencial para uma cidade se tornar habitada é fortalecido quando as pessoas se sente confortáveis para *estar, caminhar* e se deslocarem de bicicleta.²⁹ Deste modo, a rua torna-se uma plataforma de comunicação especial entre as pessoas que partilham esse espaço público.

No entanto, a crescente utilização do automóvel, reduz consideravelmente, tanto a área destinada a estas atividades, bem como a segurança na via pública.

²⁸ Gehl, Jan – **Cities for People**. Washington, DC: Island Press, 2009. pág. 3

²⁹ Gehl, Jan – **Cities for People**. Washington, DC: Island Press, 2009. pág. 6

Segundo Jane Jacobs;

“Today everyone who values cities is disturbed by automobiles. Traffic arteries, along with parking lots, filling stations, and drive-in movies, are powerful and insistent instruments of city destruction. To accommodate them, city streets are broken down into loose sprawls, incoherent and vacuous for anyone afoot”³⁰.

Tendo em conta o conhecimento empírico, a problemática do congestionamento automóvel na cidade não é resolvida com um aumento do número de faixas de rodagem.

Na verdade, o resultado desse tipo de abordagem é um crescente número de veículos, e a conseqüente diminuição de espaço pedonal da via pública. Assim sendo, ao aumentar o espaço rodoviário no espaço público, perde-se espaço pedonal, o que resulta em menos condições para caminhar, motivando o indivíduo a utilizar o automóvel como principal meio de deslocação. Jan Gehl ilustra esta visão referindo que:

“Every city got precisely as much traffic as space would allow it. In every case, attempts to relieve traffic pressure by building more roads and parking garages have generated more traffic and more congestion”.³¹

Assim sendo, considera-se que de modo a que o Homem seja o elemento principal da rua, as faixas pedonais deverão ganhar um novo protagonismo. Ao adicionar faixas destinadas a ciclistas e pedestres, existirá uma diminuição na poluição e insegurança do lugar, bem como um aumento nas relações interpessoais e bem-estar na via pública. Considera-se assim, que a qualidade de vida na cidade é enaltecida quando é dada prioridade ao Homem e não à máquina. Jan Gehl defende que;

³⁰ Jacobs, Jane – **The Death and Life of Great American Cities**. New York: Random House, 1961. pág. 65

³¹ Gehl, Jan – **Cities for People**. Washington, DC: Island Press, 2009. pág. 9

“In step with the car invasion, pedestrians were first pushed up along building façades and then increasingly squeezed together on shrinking sidewalks. Crowded sidewalks are unacceptable and a problem world-wide.”³²

Na verdade, a necessidade do transporte automóvel reflete uma carência de ligações dentro da cidade. Jane Jacobs refere que o verdadeiro problema se encontra na forma como a própria cidade foi pensada e organizada;

“For suppose we had also been rebuilding, expanding, and reorganizing cities according to the Project image and the other anti-city ideals of conventional planning. We would have the same results as I blamed on automobiles a few paragraphs back”³³.

Caminhar

“Caminar es ante de todo un tipo de transporte, una manera de desplazarse, pero también proporciona una posibilidad informal y sin complicaciones de estar presente en el entorno público. Caminamos para hacer un recado, para ver los alrededores o sólo por caminar, todo en un solo proceso, o en tres”³⁴.

(Jan Gehl, 2006)

Independentemente do propósito da caminhada, o deslocamento pedonal na cidade torna o contexto físico urbano numa plataforma criativa de *atividades sociais*.

A experiência de *caminhar* pela primeira vez por uma rua, que até então apenas tinha sido experienciada pela janela de um automóvel, pode tornar-se algo estimulante, pela descoberta de pormenores que de outro modo teriam sido ignorados. O café amigável numa ruela

³² Gehl, Jan – **Cities for People**. Washington, DC: Island Press, 2009. pág. 122

³³ Jacobs, Jane – **The Death and Life of Great American Cities**. New York: Random House, 1961. pág. 65

³⁴ Gehl, Jan – **La humanización del Espacio Urbano – La vida social entre los edificios**. Barcelona: Editorial Reverté, 2006. Pág. 147

escondida, o artista de rua ou mesmo uma loja peculiar que desperta o interesse e possibilita ao indivíduo um pequeno devaneio na sua rotina habitual.

“There is more to walking than walking”³⁵. A afirmação de Jan Gehl refere-se à complexidade do ato de *caminhar* na via pública. Considera-se que tal envolve mais do que o deslocamento por necessidade, uma vez que o indivíduo é exposto aos estímulos sociais inerentes à vida cidadina. O autor refere ainda que,

“No basta simplemente con crear espacios que permitan a la gente ir y venir. También debe haber condiciones favorables para deambular y entretenerse en esos espacios, así como para participar en un amplio abanico de actividades sociales y recreativas.”³⁶

Na verdade, a cidade apresenta uma dicotomia entre a segurança e exposição do indivíduo. Sendo que se considera que o indivíduo que *caminha* deve ser a prioridade na organização de uma via pública, os transportes que o rodeiam devem circular a uma velocidade reduzida, de modo a evitar colisões e a transmitir um sentimento de segurança ao pedestre. A falta de área na via pública condiciona também o ato de *caminhar*. É com regularidade que a via pública de uma cidade se apresenta demasiado congestionada, quer seja pelos excessivos lugares de estacionamento, como pelo elevado número de pessoas e as regras que as condicionam. Jan Gehl aborda o tema mencionado, ao criticar a prioridade dada ao automóvel e respetivos

³⁵ Gehl, Jan – **Cities for People**. Washington, DC: Island Press, 2009. pág. 120

³⁶ Gehl, Jan – **La humanización del Espacio Urbano – La vida social entre los edificios**. Barcelona: Editorial Reverté, 2006. pág. 143

parques de estacionamento, “The high priority given to car traffic and parking have created unreasonable conditions for pedestrians all over the world. Enough space for walking is important to all groups of pedestrians, but specially children, the elderly and the disabled.”³⁷ Assim sendo, é reforçada a ideia de que o comportamento humano deve ser determinante para qualquer projeto que modifique e influencie de qualquer modo o quotidiano da cidade. É de salientar, que os utilizadores do espaço público são os melhores críticos do mesmo. Deste modo, o sentimento de pertença para com esse mesmo espaço, por parte da comunidade, é determinante na sua melhoria e manutenção. O coletivo, Project for Public Spaces refere que,

“People provide perspective and valuable insights into how an area functions; they have an unique understanding of the issues that are important. The people who live or work near a place, know from experience which areas are dangerous and why, which spaces are comfortable, where the traffic moves too fast, and where their children can safely walk or bike or play.”³⁸

Considera-se que a via pública deve proporcionar uma experiência agradável ao seu utilizador. Deste modo, para além da sua segurança, é importante proporcionar uma certa liberdade ao individuo que a percorre,

“An important prerequisite for a comfortable and pleasurable walk is room to walk relatively freely and unhampered, without having to weave in and out and without being pushed and shoved by others. Children, older people and people with disabilities have special requirements for being able to walk unhindered.

³⁷ Gehl, Jan – **Cities for People**. Washington, DC: Island Press, 2009. pág. 122

³⁸ Project for Public Spaces – **How To Turn A Place Around**. New York: Project for Public Spaces, Inc, 2000. pág. 35

People pushing strollers, shopping carts and walkers also need plenty of room for walking. Groups of young people are typically the most tolerant about in crowds.”³⁹

Embora o comportamento social se tenha provado transversal a diversas cidades a nível mundial, o mesmo tende a diferir consoante a área das mesmas. Assim sendo, no caso de uma cidade ser de baixa densidade populacional, tanto o fluxo pedestre como a sua velocidade serão menores. Como consequência as atividades sociais serão igualmente diminutas.

Segundo William H. Whyte:

“That the people of great cities should act alike is not surprising. They are responding to high-density situations and to a range of stimuli not found in smaller cities. (...) People in smaller cities do walk more slowly; they are not as aggressive and pushy because there is not much to be pushy about. Sidewalks are uncrowded, and there are fewer people blocking the flow”⁴⁰.

Transportes

“Good transport and communication are not only among the most difficult things to achieve; they are also basic necessities. The point of cities is multiplicity of choice. It is impossible to take advantage of multiplicity of choice without being able to get around easily. (...) Furthermore, the economic Foundation of cities is trade. (...) Trade in ideas, services, skills, and personnel, and certainly in goods, demands efficient, fluid transport and communication”⁴¹.

(Jacobs, 1961)

³⁹ Gehl, Jan – **Cities for People**. Washington, DC: Island Press, 2009. pág. 121

⁴⁰ Whyte, William H. – **City, Rediscovering the Center**. Pennsylvania: University of Pennsylvania Press, 1988. pág 24

⁴¹ Jacobs, Jane – **The Death and Life of Great American Cities**. New York: Random House, 1961. pág.352

A cidade é um conjunto de lugares e espaços com funções diversas que servem o cotidiano da sociedade. Nesse sentido, as diferentes necessidades de um indivíduo levam-no a deslocar-se entre esses mesmos espaços. Stephen Marshall afirma que,

“A street can be seen as a road that happens to have an urban character; or as an urban place, that happens to serve as a right of way. (...) The second view is perhaps more like the starting point of the urban designer, who will conceive of ensembles of buildings, sequences of spaces, and their associated functions, one of which is the specialist concern of movement”⁴².

Considerando que a cidade se desenvolve de acordo o número de pessoas que nela habita. A crescente densidade populacional leva a que uma parte considerável da população se desloque para a periferia da cidade. A razão para tal encontra-se no aumento do valor das habitações localizadas no centro da metrópole, onde o núcleo económico e as atividades lúdicas, de maior interesse, se encontram.

Como consequência foi necessário aumentar o sistema de transportes públicos e vias rodoviárias que conectam as áreas suburbanas ao centro da cidade. William Whyte refere que, no contexto americano dos anos '50 e '60;

“Through much of the 1950s and the '60s, middleclass Americans fled the urban core. They had good reason. Pollution, crime, miserable public education, crumbling public transportation, and endemic political

⁴²Marshall Stephen – **Streets and patterns – The structure of Urban Geometry**. USA and Canada. Spoon Press, 2005. Pág. 22-23

corruption are some of the factors regularly cited for urban flight, to which Holly added vagrancies of an architectural and planning profession that had lost touch with the human scale.”⁴³

Assim sendo, a cidade encontra-se sobrelotada uma vez que serve, tanto a população que nela habita, como os habitantes dos subúrbios da respetiva área periférica.

Segundo Stephen Marshal, o transporte é fundamental ao desenvolvimento da cidade;

“The significance of transport for the formation and growth of cities is well established – from the ability of ancient city-size settlements to feed themselves, to the creation of modern cities like New York or Los Angeles that are significant products of their transport system”⁴⁴.

O autor acredita que o espaço inerente ao meio de transporte não deve ser pensado como parte sobrança do desenho urbano, mas sim como uma oportunidade de o enaltecer,

“Transport is not just another land use. In other words, transport infrastructure and streetspace are not just any arbitrary part of a two-dimensional tessellation of land use parcels. The design of street pattern is not just a matter of distributing the land use labelled ‘transport’ here and there to fit within a patchwork of other urban spaces and places. To a significant extent street pattern is – and must be – influenced by the geometry of movement and the topology of route connectivity”⁴⁵.

A complexidade do tema da deslocação dentro da cidade deve-se também à existência de diferentes escalas de mobilidade. Dependendo da localização da sua habitação a distância que

⁴³ Whyte, William – **City Rediscovering the Center**. Philadelphia, Pennsylvania: University of Pennsylvania Press, 1988. pág. xii

⁴⁴ Marshal, Stephen – **Streets and patterns – The structure of Urban Geometry**. USA and Canada. Spoon Press, 2005. Pág. 10

⁴⁵ Marshal, Stephen – **Streets and patterns – The structure of Urban Geometry**. USA and Canada. Spoon Press, 2005. Pág. 13

o indivíduo necessita de percorrer para chegar ao centro da cidade, será diferente. Essa distância será determinante na escolha do meio de transporte a utilizar.

Caminhar, é considerada a forma de deslocação aconselhável para curtas distâncias. Devido ao ritmo reduzido da passada, em relação ao transporte motorizado, o indivíduo pode experienciar os estímulos da via pública na sua totalidade.

Existem ainda, meios de transporte sem motor, que possibilitam uma deslocação mais rápida, em relação á pedonal, como a **bicicleta**, o **skate** e a **trotinete**. Transportes como a **segway** e a **hoverboard**, incluem-se na mesma categoria, ainda que sejam motorizados, pois não atingem uma velocidade elevada. São também transportáveis e fáceis de estacionar, permitindo, por vezes, uma maior liberdade de deslocação dentro da cidade, em relação aos automóveis.

No entanto, este tipo de transporte requer que a cidade forneça condições para que o seu uso seja feito em segurança. O uso destes meios de transporte pode ser popularizado, se os agentes encarregues do planeamento urbano da cidade, criarem condições para que as pessoas o possam fazer em segurança e que haja a possibilidade de os transportar dentro dos transportes públicos (imagem 3).

De acordo com Matthew Carmona, a ligação entre lugares da cidade e o seu sucesso de usabilidade estão relacionados com sistema de mobilidade local.⁴⁶

O **transporte público** faz parte de uma jogada importante do planeamento da cidade. As várias formas de transporte coletivo da cidade, seja de táxi, autocarro, elétrico, metro, comboio ou barco tem que ser capazes de aceder a uma variedade de diferentes localizações, estarem

⁴⁶ Carmona, Matthew - **Public Places Urban Spaces, The Dimension of Urban Design**. Oxford Architectural Press, 2003. pág 169

preparados para receber pessoas com capacidades físicas limitadas e poderem também fazer com que os transportes falados anteriormente, tal como a bicicleta, possam também ser transportados.

“Another important sustainable aspect is that the attractiveness of public transport systems is boosted if users feel safe and comfortable walking or cycling to and from the buses, light rail and trains. Good public space transports system are simply two sides of the same coin.”⁴⁷

A citação feita acima por Gehl é relevante no entendimento da importância da conexão dos transportes públicos com outras formas de deslocamento. Os transportes públicos não facilitam apenas a deslocação entre o ponto A e B, mas também servem a conjugação de diferentes mobilidades. Assim a cidade torna-se mais próxima de quem vive fora do centro, porque a barreira mais significativa que separa dois locais não é a distância, mas sim o tempo que se demora a deslocar entre esses dois locais.

Imagem 3 – Transporte de bicicleta dentro do metro e do comboio intercidades.



⁴⁷ Gehl, Jan – **Cities for People**. Washington, DC: Island Press, 2009. pág. 7

Os autocarros têm normalmente capacidade para 45 a 55 passageiros e tal como os comboios, respeitam horários e rotas e fixas. No entanto, adaptam-se facilmente a novas rotas, caso alguma rua esteja encerrada para obras ou uma outra rua tenha sofrido uma atualização nas suas exigências demográficas. O preço do bilhete de autocarro é mais barato do que de comboio, porque este efetua distâncias mais curtas, enquanto o metro e o comboio fazem menos paragens e percorrem distâncias maiores. Contudo, ao analisar a relação de passageiro por quilómetro, o autocarro é a solução menos viável por causa da poluição e o consumo de energia.⁴⁸ Segundo Stephen Wheeler,

It is partly because of environmental concerns, as well as image consciousness, that some cities have sought to trade in their bus routes for urban rail services.”⁴⁹

Considera-se que uma cidade cuja prioridade seja o automóvel, apresenta um entendimento erróneo sobre hierarquia na circulação da mesma. Por outro lado, uma abordagem que não entenda o indivíduo como protagonista da via pública, negligencia a vida do espaço público exterior. Gehl ilustra esta visão na sua obra *Cities for People*:

“Most of the population is forced to use city intensively for many daily activities. Traditionally city space has worked reasonably well for these uses, but when car traffic, for example, grows precipitously, the

⁴⁸ Wheeler, Stephen; Beatley, Timothy - **The Sustainable Urban Development Reader**. Oxon: Routledge, 2004. pág. 93

⁴⁹ Wheeler, Stephen; Beatley, Timothy - **The Sustainable Urban Development Reader**. Oxon: Routledge, 2004. pág. 93

competition for city space intensifies. The conditions for urban life and pedestrians have become less and less dignified year by year.”⁵⁰

Contrariamente ao espectável, o ato de conduzir um carro numa cidade orientada para o automóvel, pode não ser uma atividade extremamente intuitiva e acessível.

O crítico de arquitetura Reyner Banham elucida no seu documentário *Reyner Banham Loves Los Angeles (1972)* a dificuldade que pode ser encontrada em guiar um automóvel numa cidade como Los Angeles:

“But when you get there, in the traffic on Century Boulevard, it can be very strange and nervous. Either sides of you are streams of determined drivers. They know where they’re going, but where are you going?”⁵¹

Na verdade que a forma como o condutor de automóvel é tratado na cidade não transparece confiança por parte da entidade responsável pela gestão da circulação de pessoas e de bens na cidade, nas capacidades emocionais e cognitivas dos mesmos.⁵² Ao separar os automóveis dos pedestres, é beneficiada apenas a máquina. No entanto, seria espectável que o objetivo principal das medidas de mobilidade na cidade fosse o bem estar do individuo. Ao criar barreiras como passeadeiras e tempo limitado de atravessamento da via pública, é permitido que os automóveis percorram distancias mais longas sem ter que parar para os pedestres poderem atravessar.

⁵⁰Gehl, Jan – **Cities for People**. Washington, DC: Island Press, 2009. pág. 6

⁵¹ Branham, Reyner - **Reyner Branham Love Los Angeles**. 1972

⁵² Walljasper, Jay – **The Great Neighborhood Book, A Do-it Yourself Guide to Placemaking** . British Columbia, Canadá: New Society Publishers, 2007. pág. 62

2 Técnicas de Observação

If you stay in one spot long enough, you will begin to see how many different kinds of people there are; how regular are their ways; and how many seem to know each other, even the ones you would assume to be adversaries”⁵³.

(William Whyte, 1988)

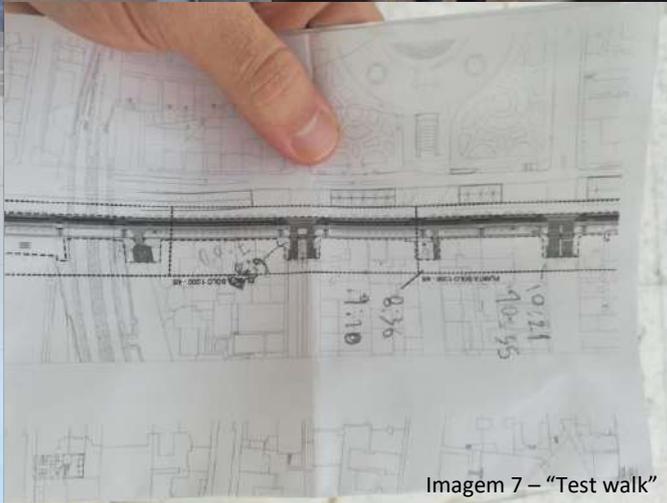
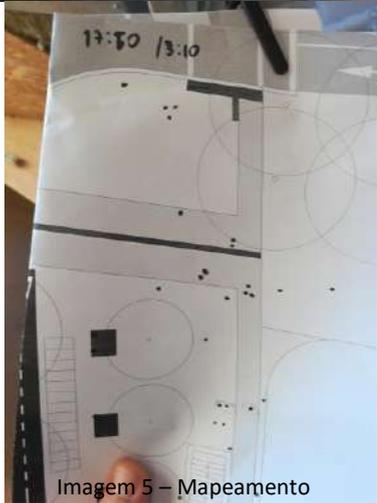
Considera-se que a escolha das técnicas de observação é praticamente tão importante como a própria observação. Na verdade é preciso preparar antecipadamente o método de observação. Apesar de maioria parte das conclusões do estudo do espaço público serem feitas através da observação e do senso comum, existem fatores que podem influenciar a alteração do movimento banal do mesmo, sendo a meteorologia o mais significativo⁵⁴.

Jan Gehl descreve várias técnicas de observação na sua obra *How To Study Public Life*, das quais são utilizadas a **contagem**, o **mapeamento**, a **fotografia** e “**Test walks**”, para analisar o caso de estudo da presente dissertação.

O método da **contagem** (imagem 4) pode ser usado para numerar todo o tipo de atividades. O objetivo mais comum da contagem no espaço público é registrar o ato de movimento e de paragem de pessoas. O resultado desta técnica culmina na conclusão dos diferentes ritmos da vida do espaço público. É de evidenciar que existem acontecimentos que podem comprometer a contagem assertiva do lugar.

⁵³Whyte, William – **City, Rediscovering the Center**. Pennsylvania: University of Pennsylvania Press, 1988. pág 26

⁵⁴ Gehl, Jan – **How To Study Public Life**. Washington, DC: Island Press, 2013. pág. 23



Situações como construções na via pública ou um grande grupo de pessoas que não fazem parte do cotidiano do lugar em estudo, não devem ser consideradas na avaliação final ou até mesmo obrigam a repetir uma nova contagem quando se reunirem as condições normais do espaço.⁵⁵

O **mapeamento** (imagem 5) consiste em registrar, em planta, a localização do comportamento que se quer investigar na via pública. Através do mapeamento conseguimos obter respostas sobre a forma como o indivíduo se comporta no contexto físico e social.⁵⁶

A **fotografia** (imagem 6) ajuda a elucidar o que por muitas vezes as teorias ou observações escritas tentam descrever em relação ao comportamento humano no espaço público. A fotografia é uma ferramenta que possibilita registrar um momento exato, possibilitando uma análise minuciosa de situações observadas, contribuindo para a descoberta de detalhes que poderiam passar despercebidos no momento da observação.⁵⁷

A técnica de “**Test walks**” (imagem 7) é importante para o entendimento das condições que os pedestres estão sujeitos no lugar em estudo. A rota selecionada para este tipo de teste, é avaliada na duração de tempo que esperado para atravessar a rua, obstáculos ou distrações encontrados na sua extensão, sendo que o mais importante, será o tempo de duração do percurso na sua íntegra.⁵⁸

⁵⁵ Gehl, Jan – **How To Study Public Life**. Washington, DC: Island Press, 2013. pág. 25

⁵⁶ Gehl, Jan – **How To Study Public Life**. Washington, DC: Island Press, 2013. pág. 26

⁵⁷ Gehl, Jan – **How To Study Public Life**. Washington, DC: Island Press, 2013. pág. 31

⁵⁸ Gehl, Jan – **How To Study Public Life**. Washington, DC: Island Press, 2013. pág. 34

3. Caso de Estudo: Avenida da República

3.1 Contextualização Histórica

A Av. Da República foi inaugurada em 1904. Tendo sido denominada como Av. Das Picoas e Av. Ressano Garcia, (em homenagem a Ressano Garcia pela notável renovação e expansão da cidade de Lisboa no século XIX). Mudou de nome para Av. Da República a 5 de Novembro de 1910, um mês depois da implantação da República em Portugal. Esta avenida de 1550m de comprimento e aproximadamente 60m de largura, tem início em Entre-Campos, terminado no Saldanha. É uma das mais importantes avenidas nacionais, integrando diversas sedes empresariais, edifícios hoteleiros, comércio, bem como a praça de touros do Campo-Pequeno. Apresenta três estações de metro (Entre-Campos, Campo-Pequeno e Saldanha) assim como uma das mais movimentadas estações ferroviárias de Lisboa, Estação de Entre-Campos.

Na última metade do séc. XIX o engenheiro da Câmara de Lisboa Pedro José Pézerat apresentou alguns planos de desenvolvimento e melhoria da cidade de Lisboa a nível da rede de esgotos, abastecimento de água ao domicílio e da malha urbana. No entanto, estes foram rejeitados devido à escassez dos recursos da Câmara Municipal e por esta própria identidade achar as intervenções impraticáveis.

Com o passar do tempo, a necessidade de existir um novo plano é indeclinável e em 1888 iniciam-se novas intervenções planeadas por Ressano Garcia como chefe da Repartição Técnica da Câmara de Lisboa.

O plano da expansão da cidade recebe uma enorme força e ajuda do plano anteriormente efetuado por Pézerat: “Mémoires sur les Études d’Amélioration et Embellissement de

Lisbonne” que por sua vez este vai reinterpretar o Plano Haussmann para Paris.

Haussmann cria um plano urbano que consiga responder às necessidades do líder político e militar Napoleão Bonaparte. A cidade tem que se livrar das ruas estreitas e bairros indesejados, criando grandes avenidas arborizadas e iluminadas para que haja espaço e facilidades para serem realizadas manobras militares. Descriminaliza a presença histórica de cidade e introduz uma malha mais racional e técnica.

O plano de Ressano Garcia tinha como objetivo facilitar a acessibilidade da cidade ao rio com um conjunto de planos residenciais. Criam-se assim as Avenidas Novas.

Este plano opõem-se à cidade antiga de Lisboa, as novas ruas são largas e o interior dos quarteirões são ventilados e iluminados.

Este novo plano para a cidade de Lisboa não enfrenta as mesmas dificuldades que o plano desenvolvido para Paris por Haussmann, pois este reorganiza o seu traçado existente e Lisboa desenvolve-se numa área virgem.

A intervenção na Avenida de Liberdade e na Avenida da Republica alia o alargamento das avenidas de maneira a que a largura do passeio seja generoso com faixas arborizadas no meio com largas infraestruturas de rede de esgotos, eletricidade e a água canalizada.

3.2 Evolução do Espaço Público

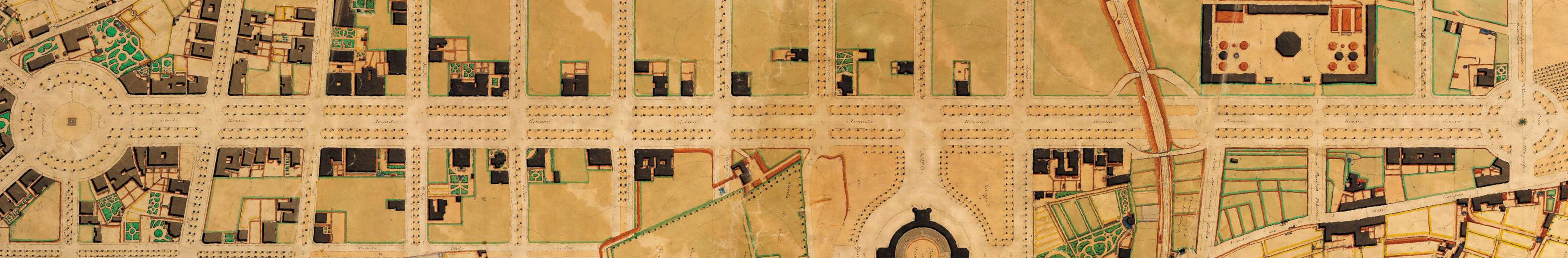
O objetivo deste capítulo é de demonstrar as alterações que aconteceram na Avenida da República desde 1911 até 2017, através de plantas e ortofotomapas e comparação entre fotografias do arquivo municipal de Lisboa e fotografias, tiradas pelo autor, da situação atual que se encontram no anexo fotográfico.

Planta 1911

A planta realizada pelo Eng. Silva Pinto é dos primeiros registos da Av. da República até à data. Podemos observar a presença do Mercado Geral de Gados e as suas hortas nos terrenos adjacentes, o viaduto ferroviário de Entrecampos, a praça de touros do Campo Pequeno e a rotunda do Saldanha. A malha urbana da avenida é leve sendo ocupada principalmente por campos de cultivo.

Mantem até aos dias de hoje 3 vias de circulação automóvel, sendo a central de dois sentidos.

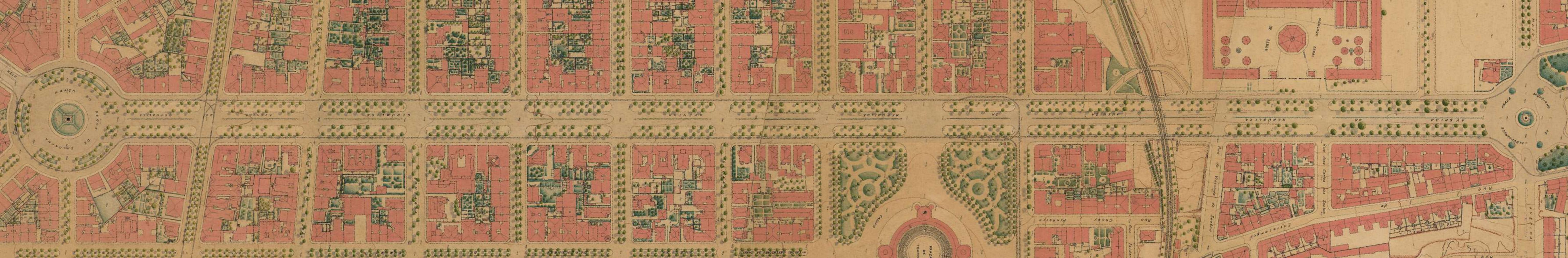
Imagem 8



Planta 1950 – Augusto Vieira da Silva

A planta encomendada ao Eng. Augusto Vieira da Silva demonstra uma densificação da construção da avenida e o tratamento paisagístico do Campo Pequeno.

Imagem 9



Planta 1970-83 – CML

Esta planta é produzida pela Câmara Municipal de Lisboa. Na década de 70 foi construído o túnel de Entrecampos que estabeleceu a ligação entre a Av. da República ao Campo Grande.⁵⁹

O Mercado Geral de Gado é substituído pela Feira Popular inaugurada em 1961.⁶⁰

Em 1971 são concluídas as obras de remodelação da estação de Entrecampos (imagem 20).⁶¹

Imagem 10

⁵⁹ <https://www.publico.pt/2015/11/10/local/opiniao/o-eixo-central-e-essencial-para-lisboa-1713805>

⁶⁰ http://www.feirapopulardelisboa.pt/memorias/detalhe/news/a-casa-de-entrecampos/?tx_news_pi1%5Bcontroller%5D=News&tx_news_pi1%5Baction%5D=detail&cHash=269a5e848487d4f5bebb3af2d2b44eef

⁶¹ <http://arquivomunicipal2.cm-lisboa.pt/sala/online/ui/SearchBasic.aspx>

Ortofotomapa 2001

Em 1993 a estação de Entrecampos estabeleceu a ligação entre o Metropolitano de Lisboa com os comboios.⁶² Na década de 90 é construído o túnel do Campo Pequeno, estacionamento nas vias mais próximas aos edifícios e a rotunda do Saldanha é remodelada.⁶³

Imagem 11

⁶² https://pt.wikipedia.org/wiki/Esta%C3%A7%C3%A3o_Ferrovi%C3%A1ria_de_Entrecampos

⁶³ <https://www.publico.pt/2015/11/10/local/opiniaao/o-eixo-central-e-essencial-para-lisboa-1713805>



Ortofotomapa 2016

A Feira Popular é encerrada em 2003.⁶⁴ É criada de novo a praça do Campo Pequeno, fechando-se ao trânsito e é construído o centro comercial por baixo da praça de touros. Deixam de existir os carris do elétrico na avenida.

Imagem 12

⁶⁴ http://www.feirapopulardelisboa.pt/memorias/detalhe/news/o-fim-aos-60-anos/?tx_news_pi1%5Bcontroller%5D=News&tx_news_pi1%5Baction%5D=detail&cHash=fbcc1d6e3062edc67aa388953f4c9de9



Planta da nova intervenção 2017

A Nova intervenção na avenida reorganiza o estacionamento, aumenta a via pública e introduz bancos, arboriza a divisão central da via automóvel. A principal diferença é a adução de uma ciclovia ao longo da avenida.

Imagem 13



3.3 Observação e análise da nova intervenção na Av. Da Republica

“When you observe a space, you learn about how it is actually used, rather than how you think it is used”⁶⁵

(Project for Public Spaces 2000)

A Av. da Republica, antes da nova intervenção, a circulação pedonal era feita num passeio estreito, o que apenas permitia olhar em frente e não se ouvia muito para além do limite do passeio pois a circulação automóvel era densa, barulhenta e muito próxima (imagem 14, 15, 18 e 21). Agora com a nova intervenção na avenida, há mais espaço para as sensações atuarem, os passeios são mais largos, os automóveis estão mais distantes e circulam a uma velocidade mais baixa, a densidade pedestre está mais diluída o que faz com que o campo de visão vá mais longe (imagem 16, 17, 20 e 23). Começa assim a análise da nova intervenção na Av. Da República, comparando o antes e o depois, mas em especial atenção a utilização do espaço após a nova intervenção.

⁶⁵ Project for Public Spaces – **How To Turn A Place Around**. New York: Project for Public Spaces, Inc, 2000. pág. 51



Imagem 14 - situação da Av. da República antes da nova intervenção da CML para a avenida.



Imagem 15 - situação da Av. da República antes da nova intervenção da CML para a avenida.



Imagem 16 - situação após a conclusão das obras.



Imagem 17 - situação após a conclusão das obras.



Imagem 18 - situação da Av. da República antes da nova intervenção



Imagem 19 - proposta da CML para a avenida.



Imagem 20 - Situação após a conclusão das obras.



Imagem 21 - situação da Av. da República antes da nova intervenção



Imagem 22 - proposta da CML para a avenida.



Imagem 23 - situação após a conclusão das obras.

“Time of day affects pace. One of the best moments is just before lunch. While it is not measurable, there is an upbeat quality to the movement. There will be quite a few people in groups, younger executive types in particular, and they will be manifesting what appears to be very high spirits (...) The evening rush hour is brisk too, but it is more sociable. There will be more people walking in twos and threes, more 100 percent conversations, more prolonged goodbyes, and more people just standing there. But it is an efficient flow nonetheless. And thanks to the phenomenon of the open door it may flow easiest at the very peak”⁶⁶.

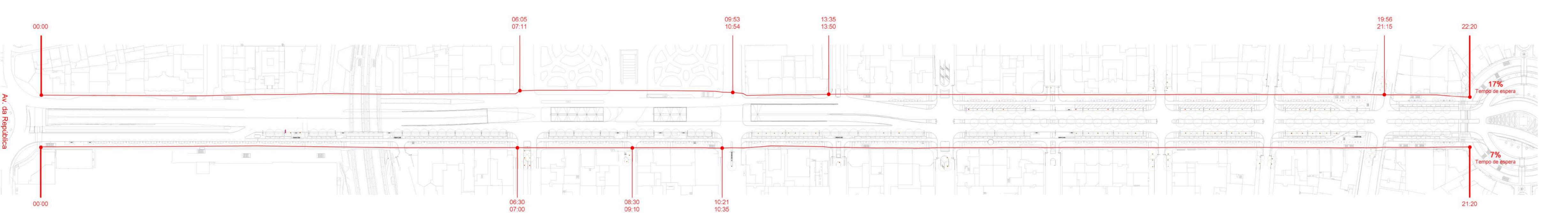
Devido à falta de informação e ao fato de as obras na avenida estarem a decorrer quando tema desta dissertação foi escolhido, a informação da situação anterior é escassa. Tendo estes aspetos em consideração, uma das técnicas de observação do espaço que mais depende da comparação entre a situação anterior e a atual é o “Test walk”.

Foram feitos três “Test Walk” (imagem 24): dois em cada lado da Av. da República e um na Av. 5 de Outubro, do lado mais próximo à Av. da República, com o objetivo de representação mais aproximada à situação anterior na Av. da República. Tanto o lado da Av. Da República de numeração ímpar como o lado da Av. 5 de Outubro de numeração par tem o mesmo número de cruzamentos e de passadeiras com semáforo.

Todos os “Test walk” iniciaram às 17:15.

Na Av. da Republica, a diferença da percentagem de tempo de espera para atravessar a rua é significativa apesar de apenas se ter parada uma vez a mais num lado do que no outro. O que faz com que haja uma diferença de 10% é que por duas vezes o tempo de espera foi superior a 1 minuto, enquanto que no outro lado o tempo de espera não excedeu os 40 segundos.

⁶⁶Whyte, William – **City, Rediscovering the Center**. Pennsylvania: University of Pennsylvania Press, 1988. pág 67



Mas a maior diferença para quem caminha na Av. da República nos dois lados da avenida está junto ao viaduto de entrecampos. É importante observar a proposta e analisar a materialização da mesma. Ao consultar o corte da avenida antes da nova intervenção (imagem 25), podemos observar que em todo o seu perfil, apenas 20% era destinado à circulação pedonal, fazendo com que os outros 80% era apenas de uso exclusivo do automóvel. Desses 80%, 13% são destinados aos transportes públicos e 69% aos transportes individuais. No corte da nova intervenção proposta (imagem 26), 25% da via pública é destinada à circulação pedonal, mas na realidade, no lado par da avenida, a situação continuou como estava antes. O passeio que tinha 6.10m na proposta manteve-se com 2.53m de largura.

Imagem 25 – Corte da situação da Av. da República antes da nova intervenção.

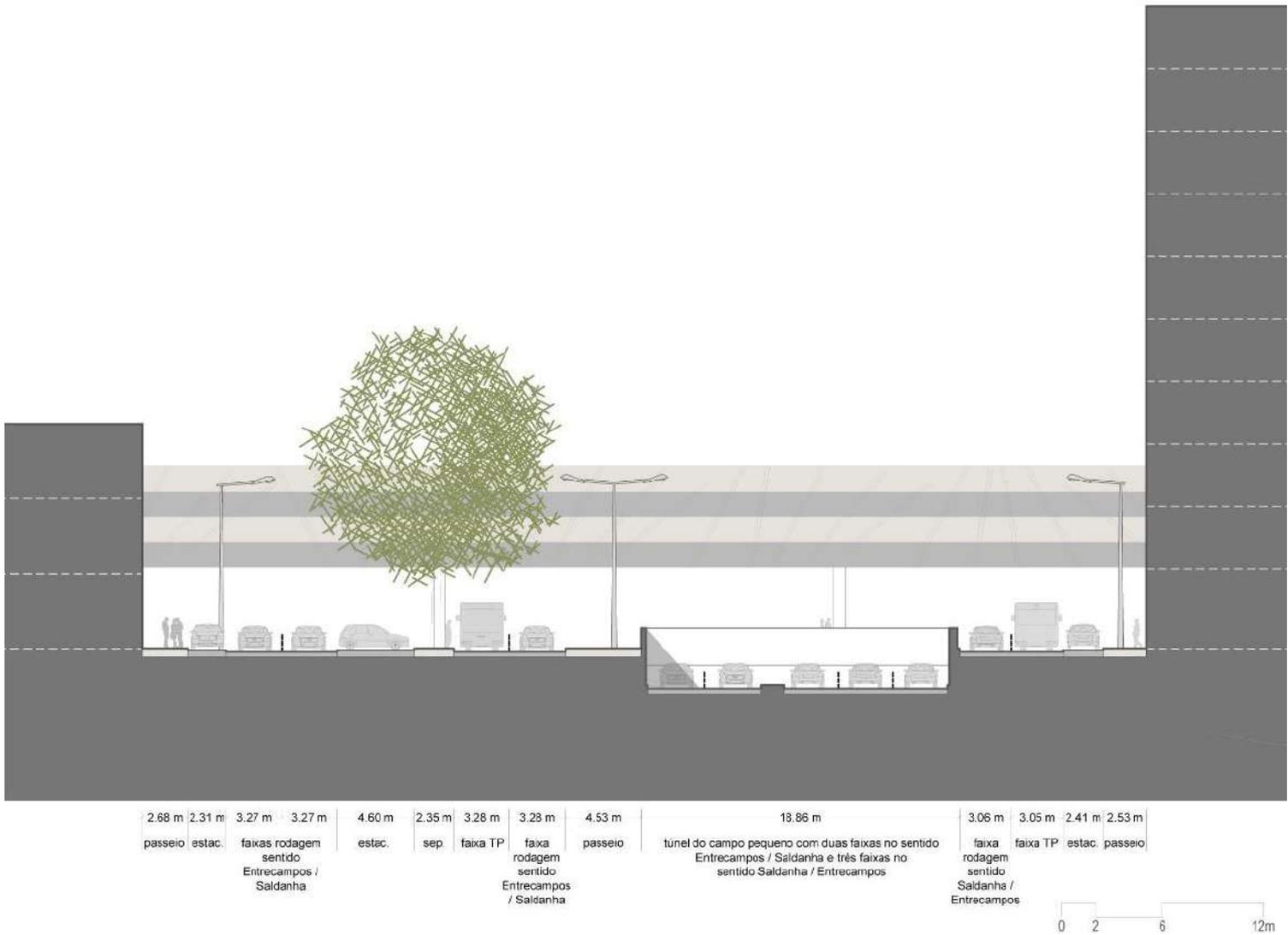
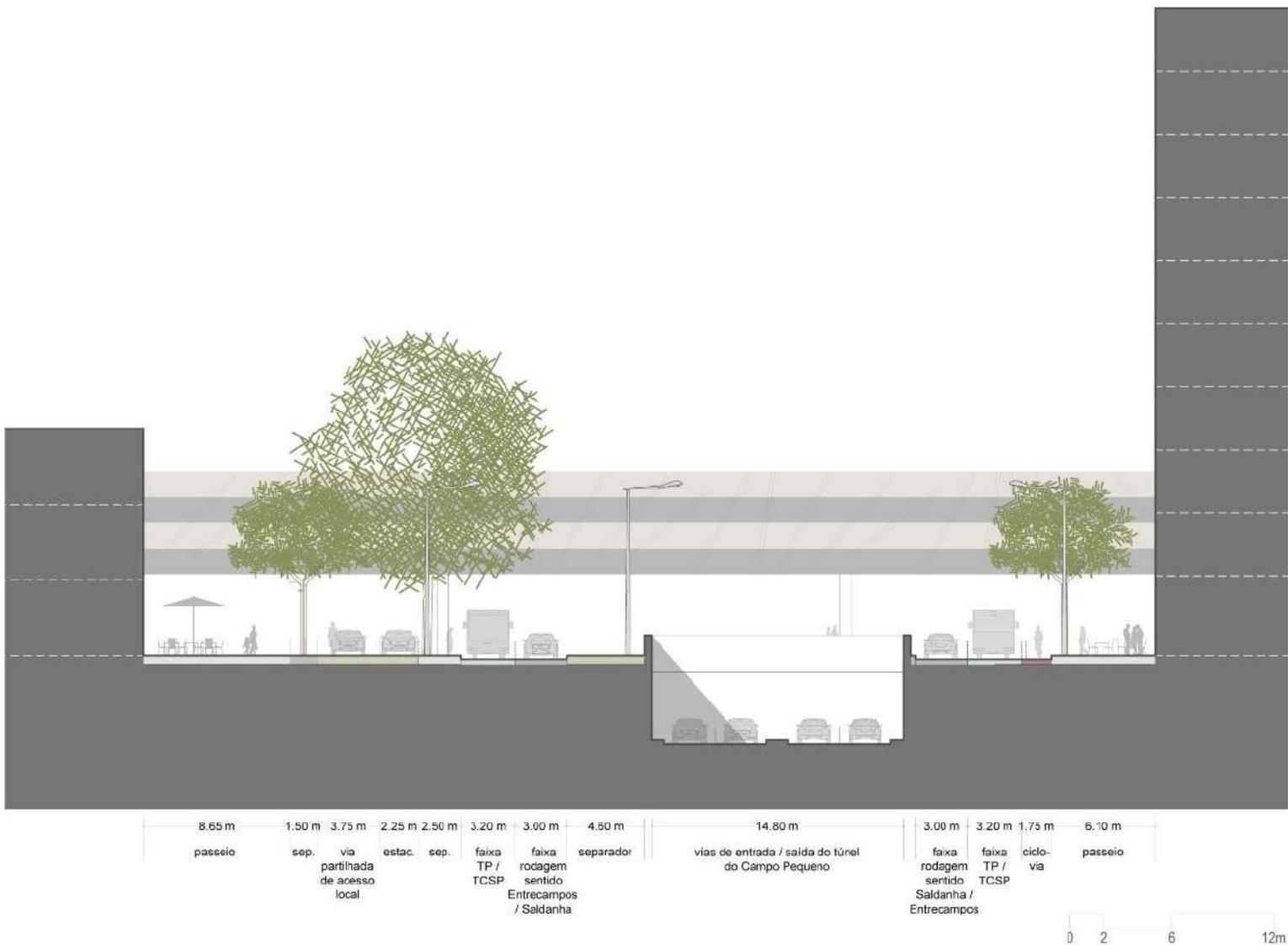


Imagem 26 – Corte da proposta da CML para a avenida.



Contudo a nova intervenção melhorou em alguns aspetos, todo o tipo de atividades pedonais que acontecem no espaço público da avenida.

O deslocamento pedonal na maior parte da extensão da avenida beneficiou com o alargamento dos passeios. Os pedestres podem agora passear mais livremente na avenida.

Podemos observar uma maior variedade de atividades a acontecerem para além do deslocamento entre dois pontos (imagem 27 e 28). A avenida ganhou características práticas de lazer e passou a ser uma opção para o deslocamento pedonal em alternativa à deslocação automóvel.

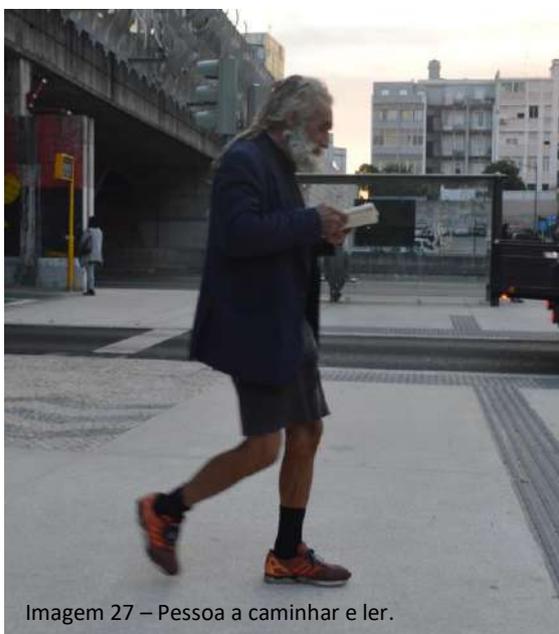


Imagem 27 – Pessoa a caminhar e ler.

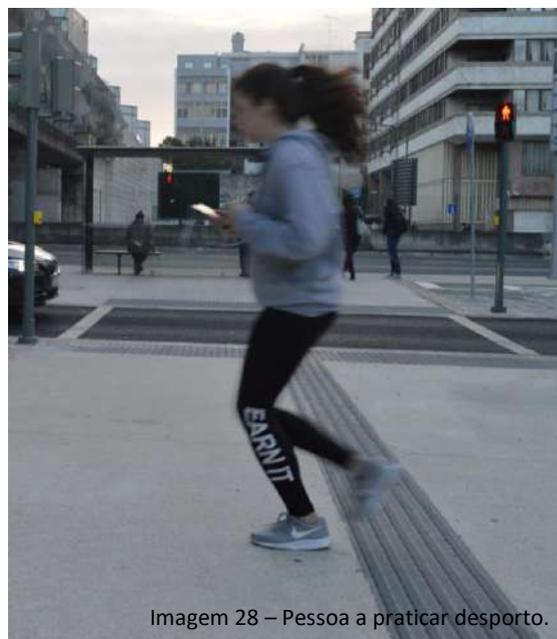


Imagem 28 – Pessoa a praticar desporto.

“Children in cities need a variety of places in which to play and to learn. (...) However, at the same time, they need an unspecialized outdoor home base from which to play, to hang around in, and to help form their notions of the world. It is this form of unspecialized play that the sidewalks serve – and that lively city sidewalks can serve splendidly”⁶⁷.

Um indicador de qualidade e segurança do espaço público é a presença de crianças no espaço público. A criança é considerada uma personagem facilmente impressionável e delicada, necessita de espaços públicos de qualidade, que influenciem o seu desenvolvimento de forma saudável e produtiva. As qualidades e segurança não são facilmente perceptíveis para elas mas sim para os seus pais ou seus responsáveis (imagem 29). São eles quem asseguram a sua segurança e para eles se sentirem confortáveis em deixar as suas crianças expostas na rua é porque confiam nas qualidades do lugar.



Imagem 29 – Criança a caminhar livremente na companhia da sua avó.

⁶⁷Jacobs, Jane – **The Death and Life of Great American Cities**. New York: Random House, 1961. pág. 79

Um vendedor de uma pequena loja localizada no piso térreo pode ser igualmente considerado uma *pessoa da rua*, “On a high-volume street with many small stores, some owners spend a lot of their time standing in the doorway. If a passerby stops to look in the window, they will start to sell him. There is very little they do not know about the street”⁶⁸.

Através do aumento da presença de pessoas na via pública, o sector económico da rua melhora. As lojas presentes na avenida ganharam uma maior exposição especialmente os quiosques que se encontram no meio do passeio (imagem 30).



Imagem 30 – Atividade comercial na avenida, quiosque.

⁶⁸Whyte, William H. – **City, Rediscovering the Center**. Pennsylvania: University of Pennsylvania Press, 1988. Pág.25

A Av. da República melhorou também as suas qualidades como espaço de estar. Caso seja por necessidade ou opção de estar num lugar, o que importa é que a capacidade que as pessoas tem de estar em pé é limitada e se elas não se sentirem confortáveis, acabam por fazer por isso. Os bancos oferecem conforto para descansar, ler, namorar, observar outras pessoas, etc.



Imagem 31 - Jovem arrumador de carros tem que se manter por perto dos mesmos, para não perder a sua oportunidade, mas por vezes a espera é longa.



Imagem 32 - Duas pessoas esperam pelo comboio nos bancos perto da estação de comboios de Entrecampos.

Foi feita uma observação mais aprofundada do uso de um banco durante 70 minutos a começar pelas 18:00.



No momento em que cheguei ao local, o banco encontrava-se desocupado.



5 minutos depois, duas jovens sentaram-se par por a conversa em dia.



20 minutos depois a jovens abandonavam o banco.



5 minutos depois apareceram outros dois jovens.



... dois jovens namorados.



15 minutos depois encontram 3 amigos que decidiram juntar-se ao casal.



... afinal são dois casais e um rapaz.



Agora estão 4 sentados no banco e um rapaz de pé.



Imagem 42

17 minutos o primeiro casal e o outro rapaz foram-se embora.



Imagem 43

Não há nada aqui para ti, cão. O rapaz avista um grupo de amigos.



Imagem 44

O rapaz vai ao encontro dos seus amigos.



Imagem 45

Dá-se início à introdução dos amigos à namorada.



Imagem 46

É um processo longo e confuso. Muitas saudações e nomes novos a memorizar.



Imagem 47

Mais amigos vão chegando.

Ao observar a maneira como as pessoas utilizam os bancos da avenida, seja por necessidade ou por opção, é possível concluir que predisposição para as atividades sociais aumenta quando os espaços para *estar* são integrados no espaço público, próximo do fluxo pedestre e com espaço considerável adjacente que não perturbe a circulação das outras pessoas. Para o sucesso das atividades sociais, é crucial as pessoas poderem observar e serem observadas.

Observa-se também que muitas pessoas optam por fazer a sua pausa de trabalho fora do seu local de trabalho e se dirigem para o exterior nem que seja por uns breves minutos para fumar um cigarro lanchar qualquer coisa.

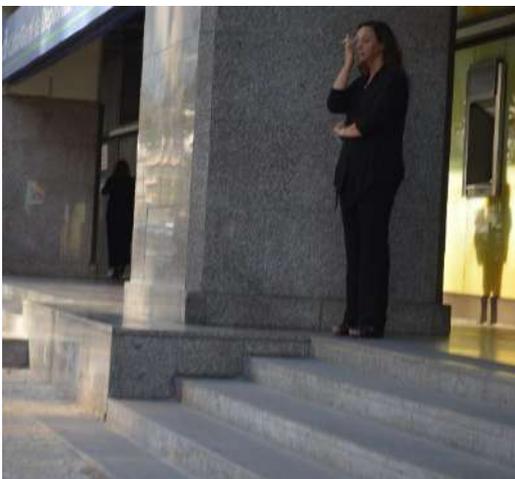


Imagem 48 - A razão para sair do trabalho e vir à rua é muitas vezes justificada com a necessidade de fumar um cigarro.



Imagem 49 - As pausas por vezes prolongam-se quando se dá o encontro inesperado de vários colegas no exterior.

“The social structure of sidewalk life hangs partly on what can be called self-appointed public characters. A public character is anyone who is in frequent contact with a wide circle of people and who is sufficiently interested to make himself a public character (...) Most public sidewalk characters are steadily stationed in public spaces. They are storekeepers or barkeepers or the like. These are the basic public characters. All other public characters depend on them – if only indirectly because of the presence of sidewalk routes to such enterprises and their proprietors”⁶⁹.

Existem outro tipo de atividades de cariz profissional que obrigam certas pessoas a estarem próximas da rua, o que faz com que elas tenham uma presença habitual na mesma e se tornem familiar para quem passa (imagem 50).



Imagem 50 – Porteiros de prédios são uma figura frequente na avenida

⁶⁹Jacobs, Jane – **The Death and Life of Great American Cities**. New York: Random House, 1961. pág. 79

A presença de pedintes na rua pode ser vista muitas vezes como uma situação indesejável e que é evitada pela maioria das pessoas que circulam na rua. Mas estes sabem interpretar o fluxo da avenida, sabem as horas que passam mais pessoas e onde. Onde encontramos a presença de mendigos na rua, podemos assumir que é onde vamos ver mais pessoas a passarem. Normalmente os seus sítios de eleição são as esquinas onde se intersectam duas ruas, à porta de cafetarias, restaurantes, supermercados ou a vaguearem pela rua, na hora mais oportuna que é a hora em que as pessoas saem do trabalho (imagem 51).



Imagem 51 – Mendiga na esquina da Av. da República com a Av. Duque de Ávila

“How far, I had wondered, would people move out of the pedestrian flow to have a conversation? My hypothesis was that they would gravitate to the unused foot or so buffer space along the building walls (...) To our surprise, the people who stopped to talk did not move out of the main pedestrian flow; and if they had been out of it, they moved into it. The great bulk of the conversations were smack in the middle of the pedestrian flow”⁷⁰.

Inspirado na curiosidade de William Whyte em tentar perceber até onde as pessoas se afastariam do fluxo pedestre caso parassem para conversar, foi realizado um mapeamento das pessoas que param e se mantêm por mais de um minuto no mesmo sítio antes de seguir com o seu caminho. Neste método de observação foram contadas as pessoas que paravam para conversar, para responder a mensagens no telemóvel, para consultar o mapa, para pedir indicações, etc, sendo postos de parte as pessoas que esperavam para atravessar a rua. A razão pela qual esta esquina foi feita, foi porque ao longo das várias observações que foram feitas, reparei que esta esquina (imagem 52, cruzamento entre a Av. da República e a Av. Duque de Ávila) tinha quase sempre um pedinte, e como já foi mencionado anteriormente, estes percebem onde é o lugar onde passam mais pessoas. A observação durou 20 minutos. Tal como Whyte, o que estava a ser observado era contrário ao senso comum. Esperava ver as pessoas a afastarem-se do fluxo pedestre. As pessoas param exatamente onde têm que parar e quando têm que parar. Na planta representada na página seguinte conseguimos observar que a maioria das pessoas param entre as escadas do metro e a passadeira em paralelo à Av. da República que é onde se encontra o fluxo pedestre mais constante. A única exceção que

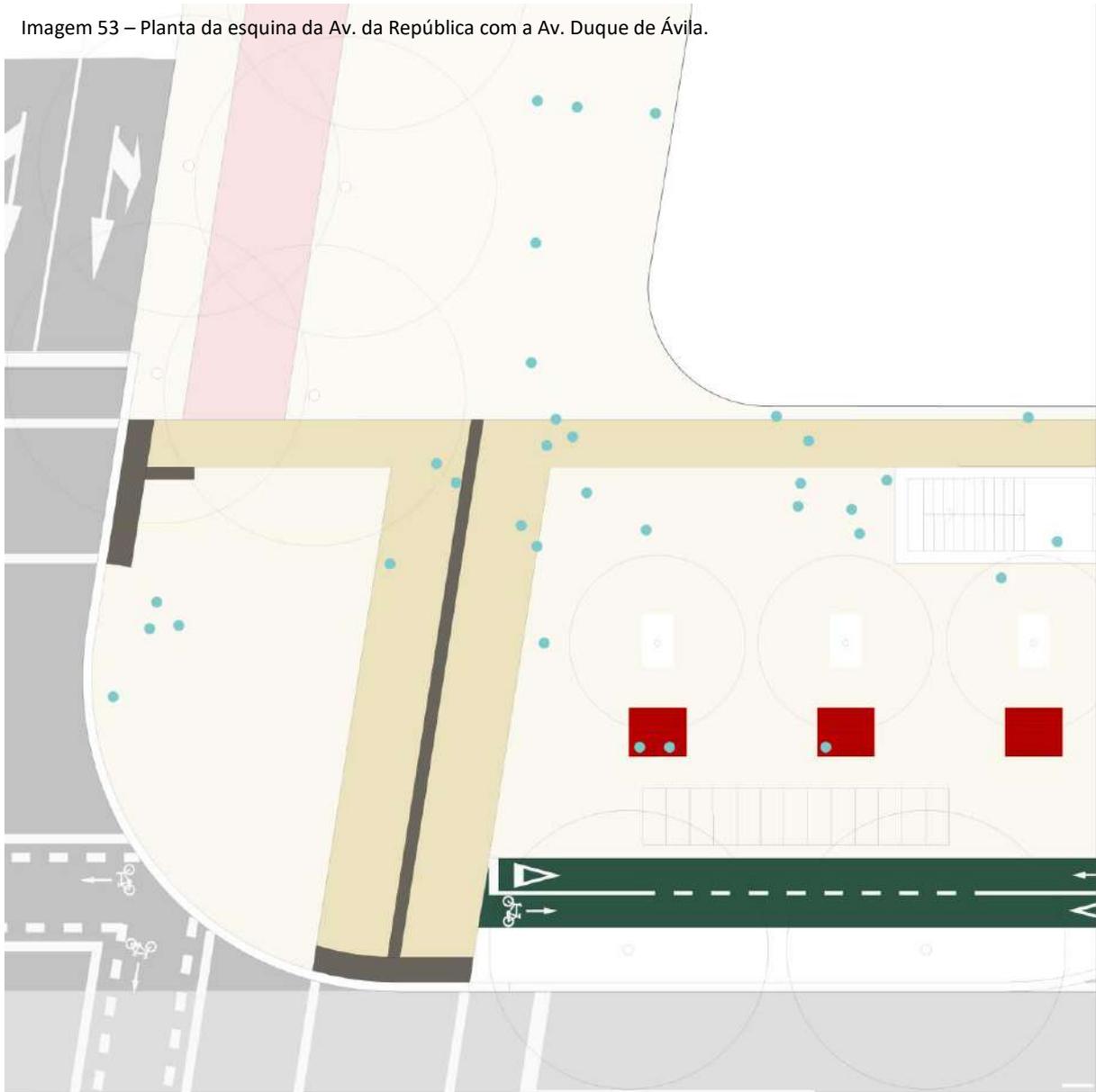
⁷⁰Whyte, William H. – **City, Rediscovering the Center**. Pennsylvania: University of Pennsylvania Press, 1988. pág 8

notei em algumas pessoas, foi a preocupação em se manterem afastadas da rota das bicicletas (imagem 53).

Imagem 52 – Planta da Av. da República



Imagem 53 – Planta da esquina da Av. da República com a Av. Duque de Ávila.



A nova intervenção na Av. da República é um ponto-chave na circulação de bicicletas na cidade de Lisboa. A circulação de bicicletas na cidade é uma mais-valia na mobilidade urbana, no combate contra a poluição, no melhoramento da saúde dos cidadãos e torna a cidade mais acessível (imagem 54). Ao contrário do que acontece atualmente, a Av. da República, antes era perigosa para à circulação de bicicletas, pois entrava em competição com a circulação a alta velocidade dos automóveis. Neste momento existe uma via destinada exclusivamente para a circulação de bicicletas e outros meios de transporte da mesma natureza, tal como o skate, segway, hoverboard, etc. Existe também uma maior facilidade de estacionar a bicicleta na via pública (imagem 55).



Imagem 54 – Pai e filha partilham o mesma bicicleta.



Imagem 55 – Estacionar a bicicleta é fácil.

Mas por vezes a ciclovia é invadida por obstáculos, o que compromete a segurança de quem circula de bicicleta e de quem a negligência (imagem 58). Um dos problemas que a ciclovia enfrenta é a proximidade com o estacionamento (imagem 59). A altura do lancil que separa a ciclovia do estacionamento é insuficiente. Como consequência, os carros praticamente não tem dificuldade em passar para o lado da ciclovia (imagem 56). A distância entre o estacionamento e a ciclovia não é suficiente para quem abre a porta do carro. Outro problema da ciclovia é estar localizado entre as paragens de autocarros e o passeio. Quando as pessoas saem do autocarro, têm a sua visão bloqueada pela paragem e não vêem os ciclistas, tal como estes não vêem quem quer atravessar a ciclovia (imagem 57).



Imagem 56 - Ocupação ilegal da ciclovia.



Imagem 57 - Interseção de pessoas com a ciclovia.



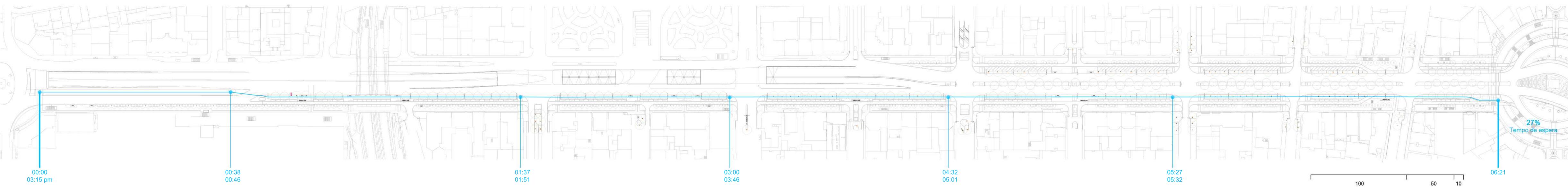
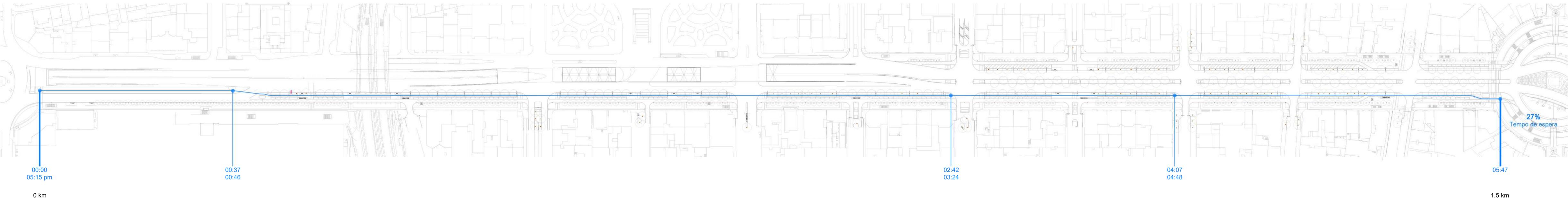
Imagem 58 - Interseção de pessoas com a ciclovia.



Imagem 59 - Ocupação ilegal da ciclovia.

Foram efetuadas varias contagens realizadas entre as 7:50 am e as 9:30 am para quantificar o numero de ciclistas que utilizam a ciclovia da avenida. Os resultados foram bastante satisfatórios, tendo sido registado em três contagens entre 97 a 93 ciclistas nesse intervalo de tempo, fazendo uma média de quase um ciclista por minuto.

Para perceber melhor o que significa circular de bicicleta na Av. da República foi efetuado um “Test bike” em duas alturas diferentes do dia (imagem 60). O primeiro teste foi realizado as 3:15 pm e o segundo às 5.15 pm. A razão pela qual se realizaram dois teste a horas diferentes, foi para observar se haveria diferença no tempo que se demora a percorrer a avenida de bicicleta. Curiosamente, a percentagem de tempo de paragem foi igual nos dois testes. Comparando com os resultados obtidos no “Test walk”, 27% de perda de tempo é um resultado demasiado elevado apesar do tempo que se demora a percorrer a avenida de bicicleta ser $\frac{1}{4}$ do tempo que se demora a pé.



4. Considerações finais – Conclusão

“We have seen people use waste receptacles as seats, for sorting their bills, and for cooking clams. Often their actions speak louder than words.”⁷¹

(PPS, 2000)

Ao analisar as obras de William Whyte, foi possível entender a influência que o espaço público reflete no modo como o indivíduo se comporta. Em seguida, através das obras de Jan Gehl, o comportamento humano tornou-se num indicador de sugestões do desenho urbano. Ambos os autores forneceram informações e conceitos chave no entendimento da influência bidirecional entre a sociedade e o espaço.

O começo do estudo do comportamento humano iniciou na necessidade de entender as razões que levam as pessoas a usar o espaço da rua, desde por razões de necessidade, por opção própria ou por uma questão social.

A forma como o indivíduo procede no espaço público está relacionada com as suas capacidades físicas, mais em específico com as suas sensações. Ao entender os sentidos e a percepção humana, percebemos a escala do mesmo. Perceber os comportamentos do indivíduo não pode ser feito sem uma contextualização espacial. O espaço influencia o comportamento, mas nunca se transpõe à sua vontade.

A nova intervenção na Av. da República oferece agora mais possibilidades de explorar a interação entre o espaço físico e os sentidos. Ao aumentar o espaço destinado à circulação pedonal e ao introduzir bancos nos passeios, observa-se uma adesão das pessoas para com o

⁷¹ Project for Public Spaces – **How To Turn A Place Around**. New York: Project for Public Spaces, Inc, 2000. pág. 53

espaço público. Antes da nova intervenção, a avenida negligenciava o conforto das pessoas, agora possui características práticas de lazer e passou a ser uma opção para o deslocamento pedonal em alternativa ao automóvel. A introdução da ciclovia na avenida, facilitou o uso de um meio de transporte que torna diferentes espaços da cidade mais acessíveis, contribui para o melhoramento da saúde dos cidadãos e que combate a poluição. Podemos concluir que esta via de circulação foi bem acolhida através dos resultados da contagem, onde passaram, em média, um ciclista por minuto, na hora de ponta.

O uso de várias técnicas de observação permitiu tirar várias conclusões, algumas espectáveis, e outras imprevisíveis sobre o comportamento humano.

Com o melhoramento das condições da avenida, o comércio local beneficiou com a adesão de pessoas no espaço público, tal como os quiosques de rua e alguns negócios que puderam usar o espaço público como esplanada.

O alargamento do passeio evita que as pessoas necessitem de parar para ultrapassar obstáculos, havendo, atualmente, espaço para os contornar.

Contudo a avenida apresenta alguns problemas em questão é o tempo de espera para atravessar alguns cruzamentos. Chegou-se a esta conclusão através dos testes feitos a pé e de bicicleta (“Test walks” e “Test bike”). Em alguns cruzamentos o tempo de espera é superior ao tempo que é permitido para atravessar. No caso da deslocação de bicicleta, o tempo de espera é demasiado elevado.

É possível observar que a Av. da República não sofreu alterações em toda a sua extensão. Do lado da praça de touros do Campo Pequeno, entre a mesma e a rua Visconde Seabra, o perfil

da avenida manteve-se igual como era anteriormente, com o passeio estreito e encurralando as pessoas entre as fachadas dos edifícios e a estrada.

A intervenção na Av. da República foi realizada por necessidade de melhorar as condições físicas do espaço. De tal modo, considera-se que a avaliação pós-ocupação de novas intervenções é sempre uma mais-valia na interpretação dos comportamentos humanos. Através destas avaliações é possível perceber o a taxa de sucesso do espaço projetado e que alterações serão precisas de serem feitas através da leitura do comportamento das pessoas.

“Management is critical because good places are not static - They change daily, weekly, and seasonally. Good management maintains the needed flexibility to deal with those changes.”⁷²

⁷² Project for Public Spaces – **How To Turn A Place Around**. New York: Project for Public Spaces, Inc, 2000. pág. 75

Bibliografía

Carmona, Matthew - **Public Places Urban Spaces, The Dimension of Urban Design.** Oxford: Architectural Press, 2003. ISBN 0 7506 36327

Gehl, Jan – **Cities for People.** Washington, DC: Island Press, 2009. ISBN-13: 978-1-59726-573-7

Gehl, Jan – **How To Study Public Life.** Washington, DC: Island Press, 2013.

ISBN-13: 978-1-61091-423-9

Gehl, Jan –**La humanización del Espacio Urbano – La vida social entre los edificios.** Barcelona: Editorial Reverté, 2006. ISBN-13: 978-1597268271

Jacobs, Jane – **The Death and Life of Great American Cities.** New York: Random House, 1961.

ISBN-13: 978-0679741954

Project for Public Spaces – **How To Turn A Place Around.** New York: Project for Public Spaces, Inc, 2000. ISBN-13: 978-0970632401

Walljasper, Jay – **The Great Neighborhood Book, A Do-it Yourself Guide to Placemaking.**

British Columbia, Canadá: New Society Publishers, 2007. ISBN-13: 978-0865715813

Wheeler, Stephen; Beatley, Timothy - **The Sustainable Urban Development Reader.** Oxon:

Routledge, 2004 ISBN-13: 978-0415707763

Whyte, William – **City, Rediscovering the Center**. Pennsylvania: University of Pennsylvania Press, 1988. ISBN-13: 978-0-8122-2074-2

Whyte, William – **The Social Life of Small Urban Spaces**. New York: Project for Public Spaces, 1980. ISBN: 0-9706324-1-x

Índice de imagens

Imagem 1 - Gehl, Jan –**La humanización del Espacio Urbano – La vida social entre los edificios.**

Barcelona: Editorial Reverté, 2006. ISBN-13: 978-1597268271 pág.18

Imagem 2 - Gehl, Jan – **Cities for People.** Washington, DC: Island Press, 2009. ISBN-13: 978-1-

59726-573-7 pág. 34

Imagem 3 – Foto do autor, 2017

Imagem 4 – Foto do autor, 2017

Imagem 5 – Foto do autor, 2017

Imagem 6 – Foto do autor, 2017

Imagem 7 – Foto do autor, 2017

Imagem 8 – Pinto, Silva, 1911. Disponível em <http://lxi.cm-lisboa.pt/lxi/>

Imagem 9 – Silva, Augusto Vieira, 1950. Disponível em <http://lxi.cm-lisboa.pt/lxi/>

Imagem 10 – CML, 1970-1983. Disponível em <http://lxi.cm-lisboa.pt/lxi/>

Imagem 11 – Ortofotomapa, 2001. Disponível em <http://lxi.cm-lisboa.pt/lxi/>

Imagem 12 – Ortofotomapa, 2016. Disponível em <http://lxi.cm-lisboa.pt/lxi/>

Imagem 13 – CML., 2017. Disponível em <http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/espaco-publico/uma-praca-em-cada-bairro/eixo-central>

Imagem 14 – CML 2015. Disponível em <http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/espaco-publico/uma-praca-em-cada-bairro/eixo-central>

Imagem 15 – CML 2015. Disponível em <http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/espaco-publico/uma-praca-em-cada-bairro/eixo-central>

Imagem 16 – Foto do autor, 2017

Imagem 17 – Foto do autor, 2017

Imagem 18 – CML 2015. Disponível em <http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/espaco-publico/uma-praca-em-cada-bairro/eixo-central>

Imagem 19 – CML 2015. Disponível em <http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/espaco-publico/uma-praca-em-cada-bairro/eixo-central>

Imagem 20 – Foto do autor, 2017

Imagem 21 – CML 2015. Disponível em <http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/espaco-publico/uma-praca-em-cada-bairro/eixo-central>

Imagem 22 – CML 2015. Disponível em <http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/espaco-publico/uma-praca-em-cada-bairro/eixo-central>

Imagem 23 – Foto do autor, 2017

Imagem 24 – Adaptação da planta da CML, 2017. Disponível em <http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/espaco-publico/uma-praca-em-cada-bairro/eixo-central>

Imagem 25 – CML 2015. Disponível em <http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/espaco-publico/uma-praca-em-cada-bairro/eixo-central>

Imagem 26 – CML 2015. Disponível em <http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/espaco-publico/uma-praca-em-cada-bairro/eixo-central>

Imagem 27 – Foto do autor, 2017

Imagem 28 – Foto do autor, 2017

Imagem 29 – Foto do autor, 2017

Imagem 30 – Foto do autor, 2017

Imagem 31 – Foto do autor, 2017

Imagem 32 – Foto do autor, 2017

Imagem 33 – Foto do autor, 2017

Imagem 34 – Foto do autor, 2017

Imagem 35 – Foto do autor, 2017

Imagem 36 – Foto do autor, 2017

Imagem 37 – Foto do autor, 2017

Imagem 38 – Foto do autor, 2017

Imagem 39 – Foto do autor, 2017

Imagem 40 – Foto do autor, 2017

Imagem 41 – Foto do autor, 2017

Imagem 42 – Foto do autor, 2017

Imagem 43 – Foto do autor, 2017

Imagem 44 – Foto do autor, 2017

Imagem 45 – Foto do autor, 2017

Imagem 46 – Foto do autor, 2017

Imagem 47 – Foto do autor, 2017

Imagem 48 – Foto do autor, 2017

Imagem 49 – Foto do autor, 2017

Imagem 50 – Foto do autor, 2017

Imagem 51 – Foto do autor, 2017

Imagem 52 – Adaptação da planta da CML, 2017. Disponível em <http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/espaco-publico/uma-praca-em-cada-bairro/eixo-central>

Imagem 53 – Adaptação da planta da CML, 2017. Disponível em <http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/espaco-publico/uma-praca-em-cada-bairro/eixo-central>

Imagem 54 – Foto do autor, 2017

Imagem 55 – Foto do autor, 2017

Imagem 56 – Foto do autor, 2017

Imagem 57 – Foto do autor, 2017

Imagem 58 – Foto do autor, 2017

Imagem 59 – Foto do autor, 2017

Imagem 60 – Adaptação da planta da CML, 2017. Disponível em <http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/espaco-publico/uma-praca-em-cada-bairro/eixo-central>

Imagem 61 - Artur Inácio. 1970. Disponível em <http://arquivomunicipal2.cm-lisboa.pt/sala/online/ui/SearchBasic.aspx>

Imagem 62 – Foto do autor, 2017

Imagem 63 - Pastor, Artur. 198-. Disponível em <http://arquivomunicipal2.cm-lisboa.pt/sala/online/ui/SearchBasic.aspx>

Imagem 64 – Foto do autor, 2017

Imagem 65 - Bastos, Artur Inácio. 1970. Disponível em <http://arquivomunicipal2.cm-lisboa.pt/sala/online/ui/SearchBasic.aspx>

Imagem 66 – Foto do autor, 2017

Imagem 67 - Geraldês, João Brito. 1967. Disponível em <http://arquivomunicipal2.cm-lisboa.pt/sala/online/ui/SearchBasic.aspx>

Imagem 68 – Foto do autor, 2017

Imagem 69 - Serôdio, Armando Maia, data desconhecida. Disponível em <http://arquivomunicipal2.cm-lisboa.pt/sala/online/ui/SearchBasic.aspx>

Imagem 70 - Serôdio, Armando Maia, data desconhecida. Disponível em <http://arquivomunicipal2.cm-lisboa.pt/sala/online/ui/SearchBasic.aspx>

Imagem 71 – Foto do autor, 2017

Imagem 72 - Pastor Artur. 1973. Disponível em <http://arquivomunicipal2.cm-lisboa.pt/sala/online/ui/SearchBasic.aspx>

Imagem 73 – Foto do autor, 2017

Imagem 74 - Cunha, Ferreira da, data desconhecida Disponível em <http://arquivomunicipal2.cm-lisboa.pt/sala/online/ui/SearchBasic.aspx>

Imagem 75 – Foto do autor, 2017

Imagem 76 - Bastos, Artur Inácio 1970. Disponível em <http://arquivomunicipal2.cm-lisboa.pt/sala/online/ui/SearchBasic.aspx>

Imagem 77 – Foto do autor, 2017

Imagem 78 - Goulart, Artur João. 1963. Disponível em <http://arquivomunicipal2.cm-lisboa.pt/sala/online/ui/SearchBasic.aspx>

Imagem 79 – Foto do autor, 2017

Imagem 80 - Autor desconhecido. 1970. Disponível em <http://arquivomunicipal2.cm-lisboa.pt/sala/online/ui/SearchBasic.aspx>

Imagem 81 – Foto do autor

Imagem 82 - Campeão, Alvaro. 1976. Disponível em <http://arquivomunicipal2.cm-lisboa.pt/sala/online/ui/SearchBasic.aspx>

Imagem 83 – Foto do autor, 2017

Imagem 84- Vasques. 1977. Disponível em <http://arquivomunicipal2.cm-lisboa.pt/sala/online/ui/SearchBasic.aspx>

Imagem 85 – Foto do autor, 2017

Imagem 86 - Campeão, Alvaro. 1976. Disponível em <http://arquivomunicipal2.cm-lisboa.pt/sala/online/ui/SearchBasic.aspx>

Imagem 87 – Foto do autor, 2017

Imagem 88 - Bastos, Artur Inácio. 1970. Disponível em <http://arquivomunicipal2.cm-lisboa.pt/sala/online/ui/SearchBasic.aspx>

Imagem 89 – Foto do autor, 2017

Imagem 90 - Cunha, Ferreira da. Data desconhecida. Disponível em <http://arquivomunicipal2.cm-lisboa.pt/sala/online/ui/SearchBasic.aspx>

Imagem 91 - Bastos, Artur Inácio. 1970. Disponível em <http://arquivomunicipal2.cm-lisboa.pt/sala/online/ui/SearchBasic.aspx>

Imagem 92 – Foto do autor, 2017

Imagem 93 - Autor desconhecido. 1952. Disponível em <http://arquivomunicipal2.cm-lisboa.pt/sala/online/ui/SearchBasic.aspx>

Imagem 94 – Foto do autor, 2017

Imagem 95 - Serôdio, Armando Maia. 1961. Disponível em <http://arquivomunicipal2.cm-lisboa.pt/sala/online/ui/SearchBasic.aspx>

Imagem 96 – Foto do autor, 2017

Imagem 97 - Goulart, Artur João. 1964. Disponível em <http://arquivomunicipal2.cm-lisboa.pt/sala/online/ui/SearchBasic.aspx>

Imagem 98 – Foto do autor, 2017

Imagem 99 - Madureira, Arnaldo. 1964. Disponível em <http://arquivomunicipal2.cm-lisboa.pt/sala/online/ui/SearchBasic.aspx>

Imagem 100 – Foto do autor, 2017

Imagem 101 - Goulart, João Hermer Cordeiro. 1970. Disponível em <http://arquivomunicipal2.cm-lisboa.pt/sala/online/ui/SearchBasic.aspx>

Imagem 102 – Foto do autor, 2017

Imagem 103 - Vasques. 1977. Disponível em <http://arquivomunicipal2.cm-lisboa.pt/sala/online/ui/SearchBasic.aspx>

Imagem 104 – Foto do autor, 2017

Imagem 105 - Pastor, Artur. 198-. Disponível em <http://arquivomunicipal2.cm-lisboa.pt/sala/online/ui/SearchBasic.aspx>

Imagem 106 – Foto do autor, 2017

Imagem 107 - Serôdio, Armando Maia. 1968. Disponível em <http://arquivomunicipal2.cm-lisboa.pt/sala/online/ui/SearchBasic.aspx>

Imagem 108 – Foto do autor, 2017

Imagem 109 – Foto do autor, 2017

Imagem 110 – Foto do autor, 2017

Imagem 111 – Foto do autor, 2017

Imagem 112 – Foto do autor, 2017

Imagem 113 – Foto do autor, 2017

Imagem 114 – Foto do autor, 2017

Imagem 115 – Foto do autor, 2017

Imagem 116 – Foto do autor, 2017

Imagem 117 – Foto do autor, 2017

Imagem 118 – Foto do autor, 2017

Imagem 119 – Foto do autor, 2017

Imagem 120 – Foto do autor, 2017

Imagem 121 – Foto do autor, 2017

Imagem 122 – Foto do autor, 2017

Imagem 123 – Foto do autor, 2017

Imagem 124 – Foto do autor, 2017

Imagem 125 – Foto do autor, 2017

Imagem 126 – Foto do autor, 2017

Imagem 127 – Foto do autor, 2017

Imagem 128 – Foto do autor, 2017

Imagem 129 – Foto do autor, 2017

Imagem 130 – Foto do autor, 2017

Imagem 131 – Foto do autor, 2017

Imagem 132 – Foto do autor, 2017

Imagem 133 – Foto do autor, 2017

Imagem 134 – Foto do autor, 2017

Imagem 135 – Foto do autor, 2017

Imagem 136 – Foto do autor, 2017

Imagem 137 – Foto do autor, 2017

Imagem 138 – Foto do autor, 2017

Imagem 139 – Foto do autor, 2017

Imagem 140 – Foto do autor, 2017

Imagem 141 – Foto do autor, 2017

Imagem 142 – Foto do autor, 2017

Imagem 143 – Foto do autor, 2017

Imagem 144 – Foto do autor, 2017

Imagem 145 – Foto do autor, 2017

Imagem 146 – Foto do autor, 2017

Imagem 147 – Foto do autor, 2017

Imagem 148 – Foto do autor, 2017

Imagem 149 – Foto do autor, 2017

Imagem 150 – Foto do autor, 2017

Anexo Fotográfico



Imagem 61 -
Rotunda de
Entrecampos, Av. da
República, Lisboa.
Bastos, Artur Inácio.
1970



Imagem 62

Imagem 63 – Viaduto
de Entrecampos, Av. da
República, Lisboa.
Pastor, Artur. 198-



Imagem 64



Imagem 65 – Antigo cinema Vasco Santana, da Feira Popular, Lisboa Bastos, Artur Inácio. 1970



Imagem 66

Imagem 67 –
Viaduto
Ferroviário de
Entrecampos.
Inaugurado em
1950. Em 1968 é
aprovado o
projeto de
remodelação do
Eng. Edgar
Cardoso,
conclusão das
obras em 1971
Geraldes, João
Brito. 1967



Imagem 68



Imagem 69 –
Viaduto ferroviário
de Entrecampos,
Lisboa em obras
Serôdio, Armando
Maia, data
desconhecida

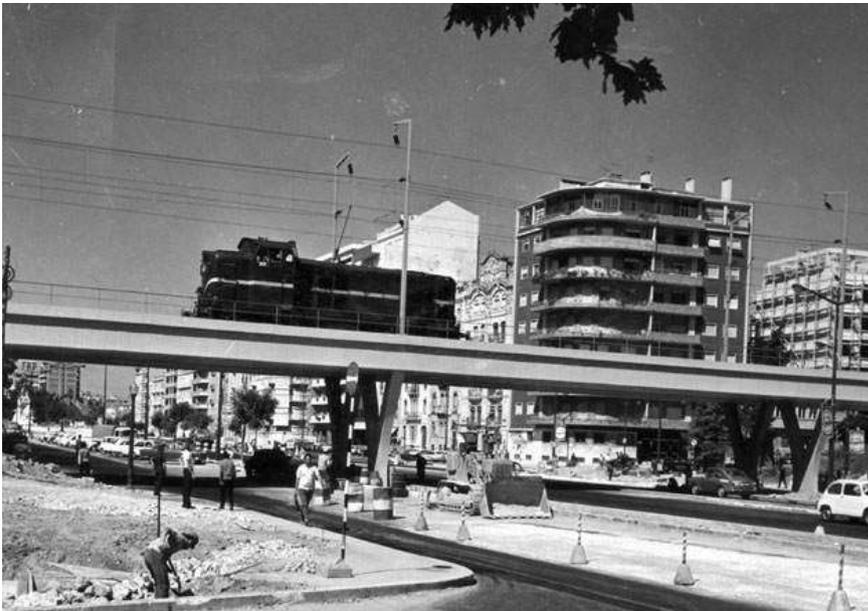


Imagem 70 – Viaduto
ferroviário de
Entrecampos, Lisboa,
em obras
Serôdio, Armando
Maia, data
desconhecida

Imagem 71





Imagem 72 – Viaduto ferroviário de Entrecampos, Lisboa, obras finalizadas. Pastor Artur. 1973



Imagem 73

Imagem 74 – Avenida da República, Lisboa
Cunha, Ferreira da. Data desconhecida.

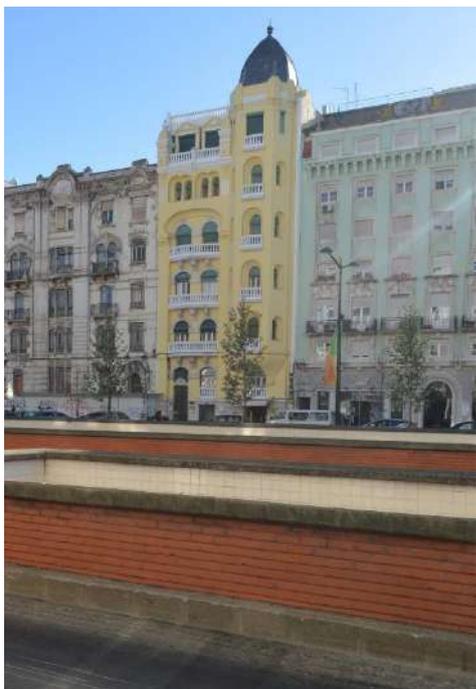


Imagem 75



Imagem 76 – Av. da República esquina com a Av. Júlio Dinis, Lisboa. Bastos, Artur Inácio 1970



Imagem 77

Imagem 78 – Passagem de peões junto
ao Campo Pequeno, Av. da República,
Lisboa.
Goulart, Artur João. 1963



Imagem 79



Imagem 80 – Av. da República esquina com a Av. de Berna, Lisboa
Autor desconhecido.
1970



Imagem 81

Imagem 82 – Futuras instalações das finanças, Av. da República esquina com Av Barbosa Du Bocage, Lisboa. Campeão, Alvaro. 1976



Imagem 83



Imagem 84 – Futuras instalações das finanças, Av. da República esquina, Lisboa.
Vasques. 1977



Imagem 85

Imagem 86 – Av. República
esquina com Av. Barbosa
Du Bocage, Lisboa
Campeão, Alvaro. 1976



Imagem 87



Imagem 88 – Prédio projetado por Arq. Ventura Terra 1906, Av. da República esquina com Av. Elias Garcia, Lisboa.
Bastos, Artur Inácio. 1970



Imagem 89

Imagem 90 – Palacete Prémio Valmor de 1906, projeto do Arq. Ventura Terra. Av. da República, esquina com Av. Visconde de Valmor, Lisboa. Cunha, Ferreira da. Data desconhecida.



Imagem 91 – Palacete Prémio Valmor de 1906, projeto do Arq. Ventura Terra. Av. da República, esquina com Av. Visconde de Valmor, Lisboa. Bastos, Artur Inácio. 1970





Imagem 92

Imagem 93 – Av. da República esquina com Av. Visconde de Valmor, Lisboa
Autor desconhecido. 1952



Imagem 94





Imagem 95 – Av. da República
esquina com Av. Miguel Bombarda, Lisboa.
Serôdio, Armando Maia. 1961



Imagem 96

Imagem 97 – Av. da República esquina com Av. Miguel Bombarda, Lisboa. Goulart, Artur João. 1964



Imagem 98





Imagem 99 – Av. da República esquina
com Av. João Crisóstomo, Lisboa.
Madureira, Arnaldo. 1964



Imagem 100

Imagem 101 – Av.
da República,
Lisboa.
Goulart, João
Hermer Cordeiro.
1970



Imagem 102





Imagem 103 – Restaurante Galeto,
Av. da República, Lisboa.
Vasques. 1977



Imagem 104

Imagem 105 –
Venda ambulante
de jornais, revistas e
flores. Av da
República esquina
com Av. Duque de
Ávila, Lisboa.
Pastor, Artur. 198-



Imagem 106





Imagem 107 –
Palacete 1904, atual
Colégio Académico.
Av. da República
esquina com Av.
Duque de Ávila,
Lisboa.
Serôdio, Armando
Maia. 1968



Imagem 108



Imagem 109



Imagem 110

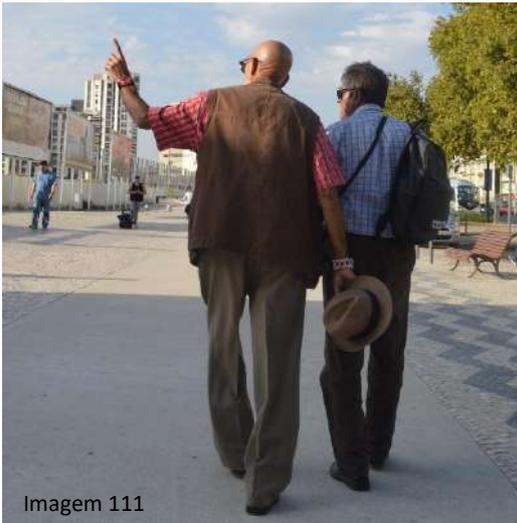


Imagem 111



Imagem 112



Imagem 113



Imagem 114



Imagem 115



Imagem 116



Imagem 117



Imagem 118

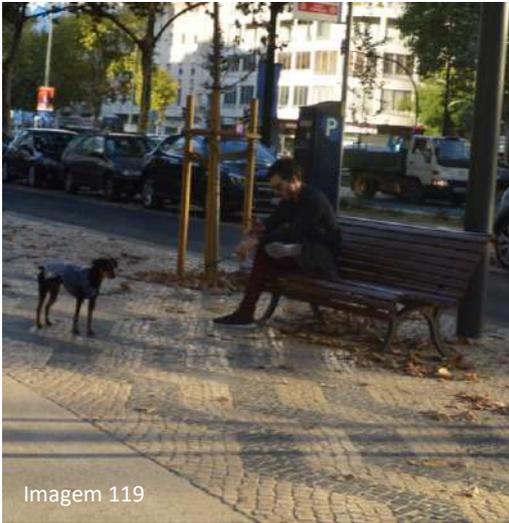


Imagem 119



Imagem 120



Imagem 121

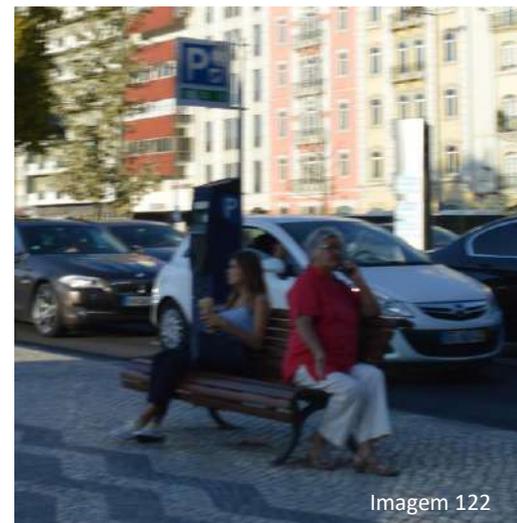


Imagem 122



Imagem 123



Imagem 124



Imagem 125



Imagem 126



Imagem 127



Imagem 128



Imagem 129



Imagem 130



Imagem 131



Imagem 132



Imagem 133



Imagem 134



Imagem 135



Imagem 136



Imagem 137



Imagem 138



Imagem 139



Imagem 140



Imagem 141



Imagem 142



Imagem 143



Imagem 144



Imagem 145



Imagem 146



Imagem 147



Imagem 148



Imagem 149

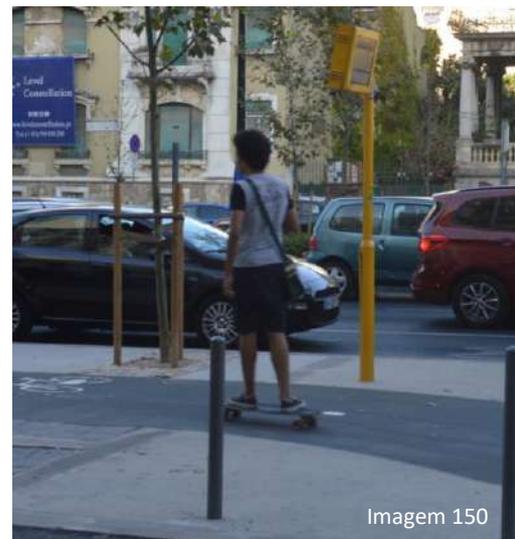
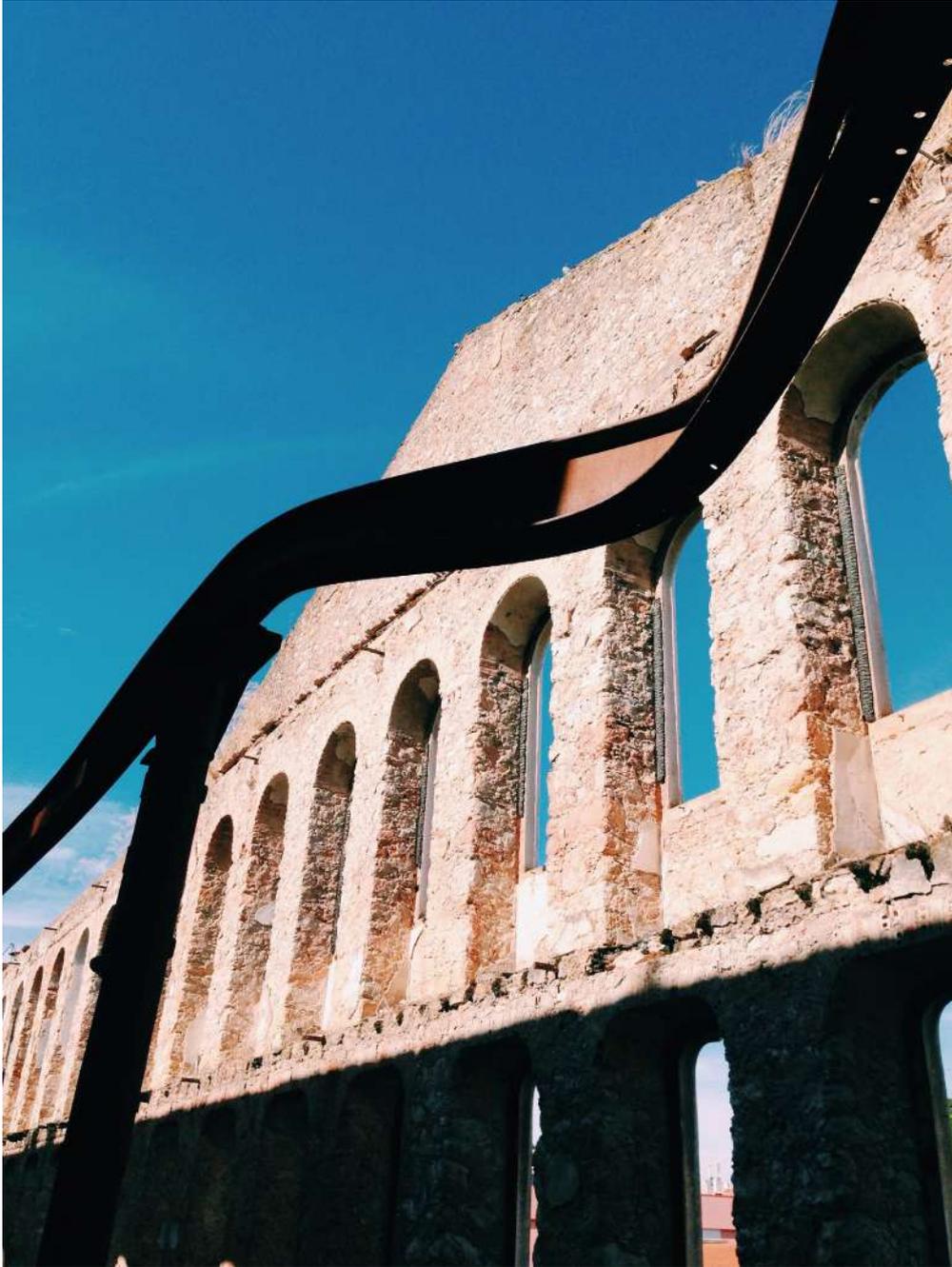


Imagem 150



Parte II - Trabalho de vertente prática
(Re) Ativar Alenquer
Contextualização e Estratégia Urbana
Projeto Final – Requalificação da Fábrica da Chemina
Fábrica da Música

INTRODUÇÃO AO EXERCÍCIO

O enunciado da Unidade Curricular de Projecto Final de Arquitectura propõe que, através de um olhar crítico sobre do concelho de Alenquer, se construam estratégias que identifiquem e tratem temas estruturantes deste território.

Nesse sentido, a estratégia de grupo que aqui se propõe desenvolve-se em dois momentos distintos que, de forma complementar, (re)activam o papel do rio Alenquer enquanto elemento estruturante deste concelho.

Num primeiro momento, é proposto um percurso que acompanha o rio, do Jardim das Tílias à Estação do Carregado, reabilitando e/ou dinamizando os espaços públicos pré-existentes. Num segundo, o foco desloca-se para a Vila de Alenquer, mantendo-se a intervenção na frente ribeirinha, através da recuperação concertada de diversas estruturas arquitectónicas com o intuito de criar um circuito cultural e desportivo.

Esta estratégia dupla pretende estabelecer novas relações de proximidade geográfica, facilitando acessos e fomentando condições de mobilidade, mas também uma aproximação da população residente e turística a um espaço público de oferta diversificada.



CONTEXTO E ESTRATÉGIA

O rio assume-se como elemento estruturante do concelho de Alenquer. Se por um lado, é pela sua presença que Alenquer se estabeleceu e desenvolveu neste preciso lugar; por outro, o registo de sucessivas cheias ao longo dos tempos, transformou o rio em espaço gerador e simultaneamente destruidor de vidas humanas e bens materiais. Existe, portanto, uma história ambígua e de conflito entre o rio e a população deste concelho.

Por questões de segurança, começou em 2004 a execução de um projecto de redefinição do leito do rio, tendo o problema das cheias sido resolvido com o final da obra em 2007. No entanto, o projecto foi executado sem ter em atenção a harmonia entre a linha de água e as margens, resultando num esvaziamento do rio que conseqüentemente empobreceu a paisagem do concelho. Ao mesmo tempo, a construção de um número considerável de projectos de arquitectura desadequados à orgânica da Vila, teve um impacto considerável na sua organização paisagística que condiciona o quotidiano da população e a percepção de quem a visita.

Neste contexto, propõe-se a criação de um percurso que acompanhe o rio Alenquer e lhe devolva o estatuto de elemento gerador de urbanidade, convívio e desenvolvimento. Da área circundante do rio fazem parte um conjunto de espaços públicos - praças, caminhos pedonais, espaços descaracterizados e edifícios devolutos - que esta proposta pretende reabilitar e articular de modo a que ofereçam um programa unificado de actividades de lazer de vocação cultural e desportiva. A intervenção, prevê simultaneamente um redesenho da estrutura que alberga o rio, o que permitirá subir a sua cota, tendo sempre em atenção o leito de cheia, e fomentar um maior convívio e proximidade com a população. O percurso terá início no Jardim das Tílias e terminará perto da fábrica da Romeira, onde começa a intervenção do arquitecto Frederico Valsassina.

Este trajecto que acompanha a linha do rio será marcado pela existência de uma ciclovia que passará pela Escola Secundária de Alenquer e terminará na Estação de Comboio da Vala do Carregado. A existência de um projecto que, pelo Tejo, liga Loures a Vila Franca de Xira, através de uma ciclovia, transforma esta intervenção numa importante plataforma para a criação de uma maior rede de acessos e ligações, nomeadamente com Lisboa.

Os acessos multimodais a Alenquer são tanto mais importantes quando se reconhece neste concelho potencial para atrair públicos diferenciados que procurem actividades de lazer com vocação cultural e desportiva. É por isso que, num segundo momento, a estratégia se foca na vila de Alenquer e nos vários edifícios devolutos que povoam a frente ribeirinha.

Apesar da sua importância histórica e arquitectónica estes edifícios encontram-se fechados ao público e num estado de degradação que tem consequências directas na paisagem da vila, assim como na segurança da população. Neste contexto, propõe-se a reabilitação da Fábrica do Papel, da Fábrica da Chemina e da Antiga Albergaria do Espírito Santo, em duas fases.

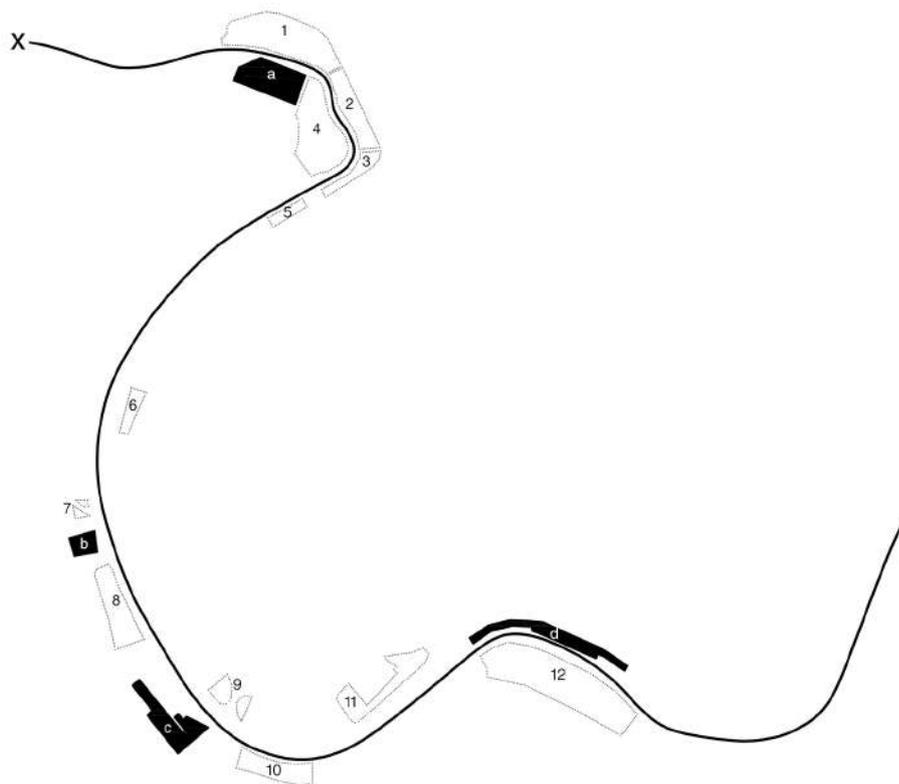
Numa primeira fase, é proposta a reutilização destas estruturas a partir das intervenções mínimas necessárias para conceder condições de segurança a estes edifícios de modo a que possam ser visitados pela população. Estas visitas facultariam um enquadramento histórico e uma discussão prévia dos programas a desenvolver nesses espaços. Numa segunda fase, estas estruturas seriam reabilitadas de acordo com programas específicos mas concertados.



x - Linha de Água | Percurso

a - Fábrica da Moagem
b - Albergaria do Espírito Santo
c - Fábrica da Chemina
d - Fábrica da Romeira

01 - Jardim das Águas
02 - Baldio
03 - Mata
04 - Baldio
05 - Campo de Futebol
06 - Estacionamento
07 - Praça da Calçada Francisco Carmo
08 - Jardim Vaz Monteiro
09 - Estacionamento
10 - Mata
11 - Jardim do Tribunal de Alenquer
12 - Parque Urbano da Romeira



1:10000



Intervenção no areal

O projeto tem como objetivos, tornar o areal num ponto de interesse da cidade e que este assuma um papel no funcionamento da cidade tornando-se num local utilizado diariamente pela população. Neste sentido, pela sua situação na cidade, junto á estrada nacional e num dos pontos de entrada em Alenquer, o areal é, assim, entendido como um potencial ponto de chegadas e partidas atraindo a o quotidiano da população para esta zona através da localização do interface de Alenquer neste local. Por outro lado, o areal, é visto também como um potencial local de recriação e lazer tendo em conta a sua proximidade com o rio e a mata do areal.

A proposta de intervenção resume-se na transposição da barreira imposta pela estrada nacional que torna intransponível o acesso á mata do areal. Com este gesto torna-se possível uma invasão do verde ao areal e o acesso a uma área que é já vprovida de algum equipamento recreativo, como o parque das merendas.

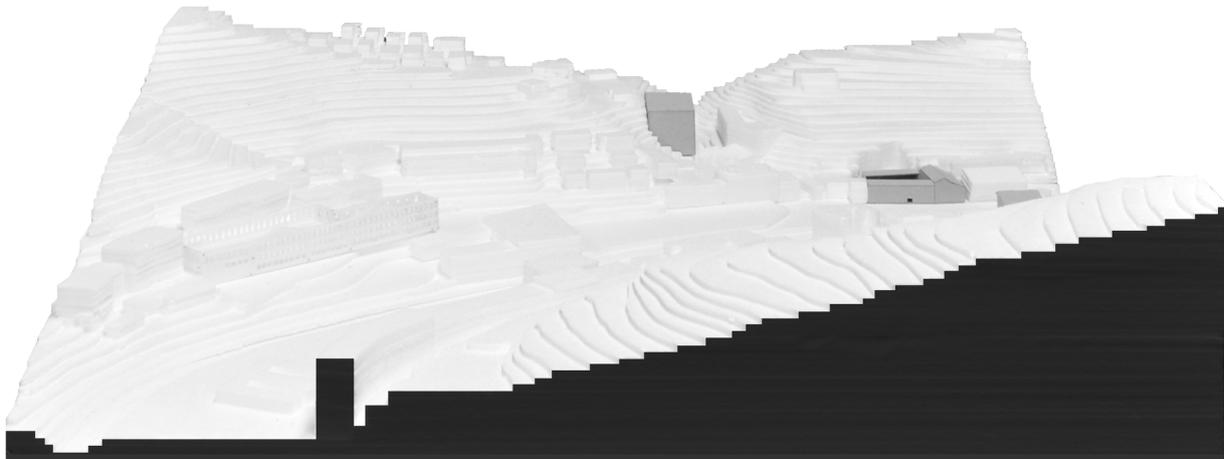
A Fábrica da Chemina será devolvida à cidade como um espaço público, a partir da criação de oficinas e espaços de co-working, por forma a acolher profissionais das mais diversas áreas. Estes espaços e o jardim público que os envolve, permitem uma interligação entre quem visita a fábrica por lazer e quem nela trabalha e cria.

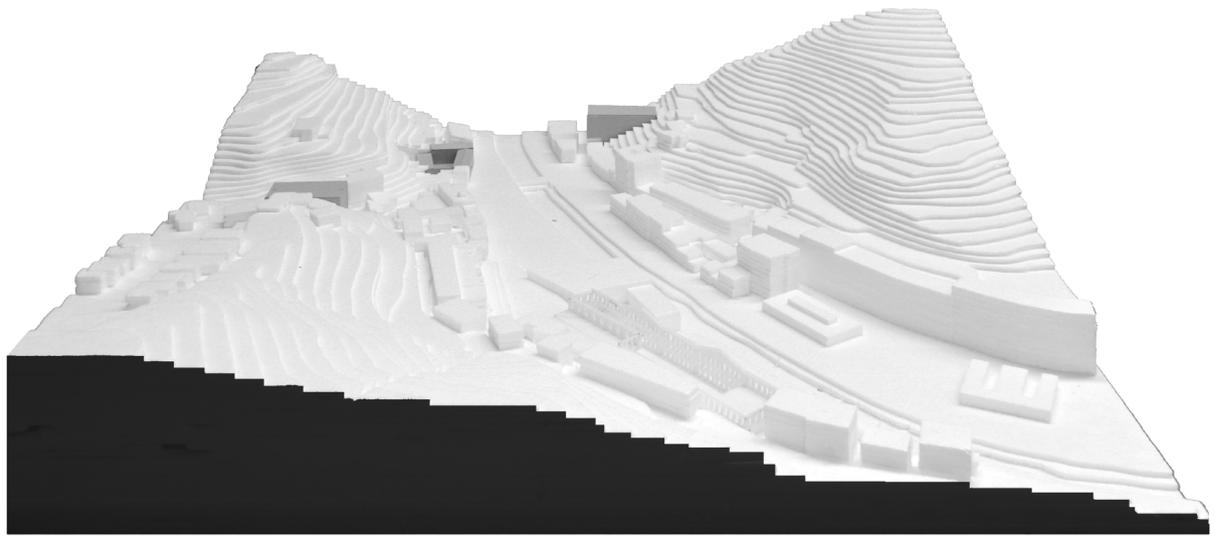
A base da intervenção encontra-se no respeito pela ruína, tentando-se enaltecer o espaço já existente em lugar de o repartir e alterar.

A Antiga Albergaria do Espírito Santo passará a ser um espaço para residências artísticas que conjuga espaços dedicados a actividades diversas como a produção e exibição de objectos artísticos, históricos e vernáculos; à produção artística e de conhecimento através de residências, oficinas partilhadas e actividades de mediação; ao lazer e ao convívio inter-geracional.

Estes espaços serão destinados à população residente, a futuros habitantes e visitantes, numa tentativa de reverter o abandono crescente da região.

Maquete de estudo 1:400 Intervenção de grupo a nível urbano - Estacionamento, Chemina, Albergaria





Levantamento Fotográfico - Fábrica da Chemina













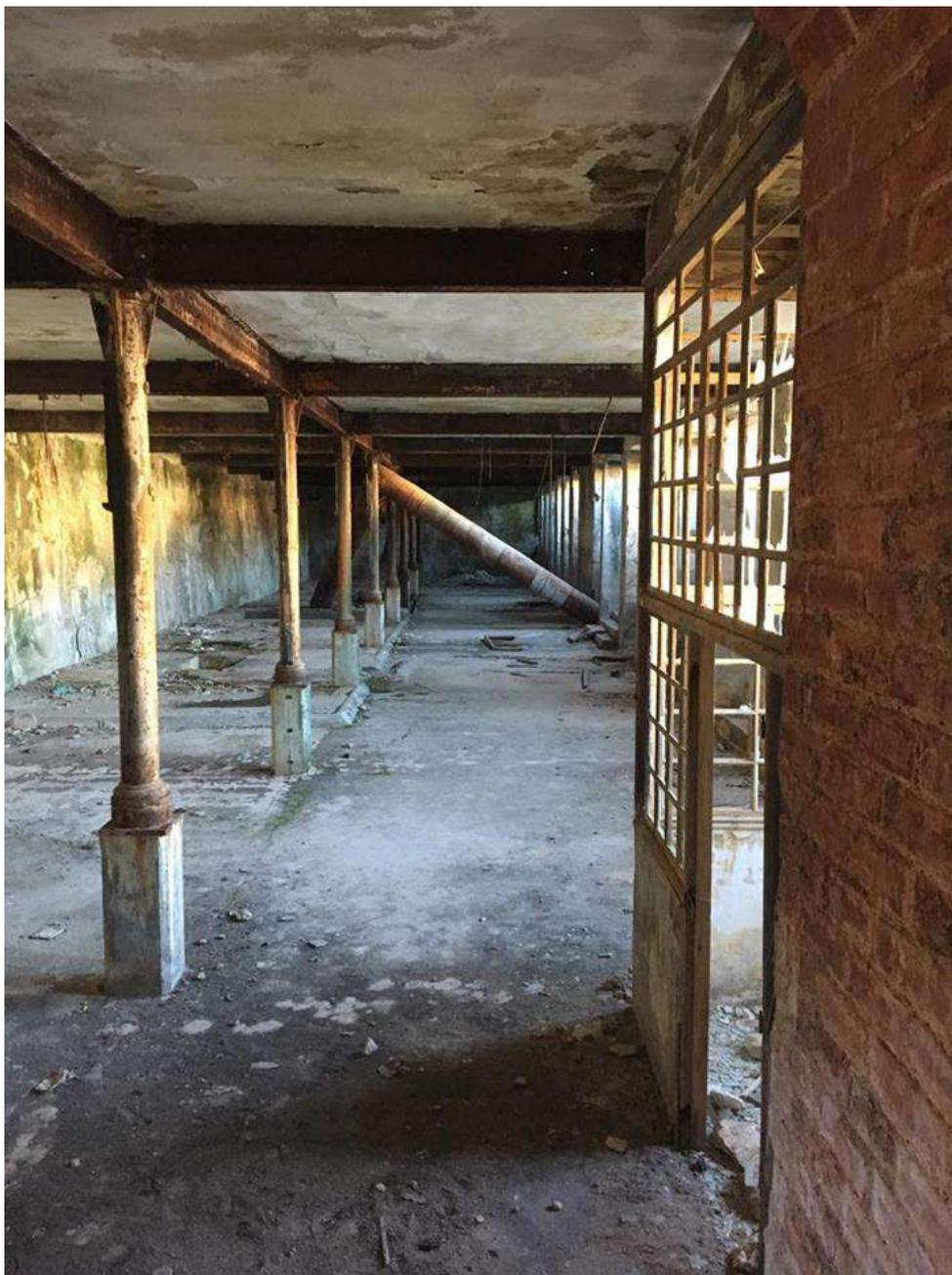












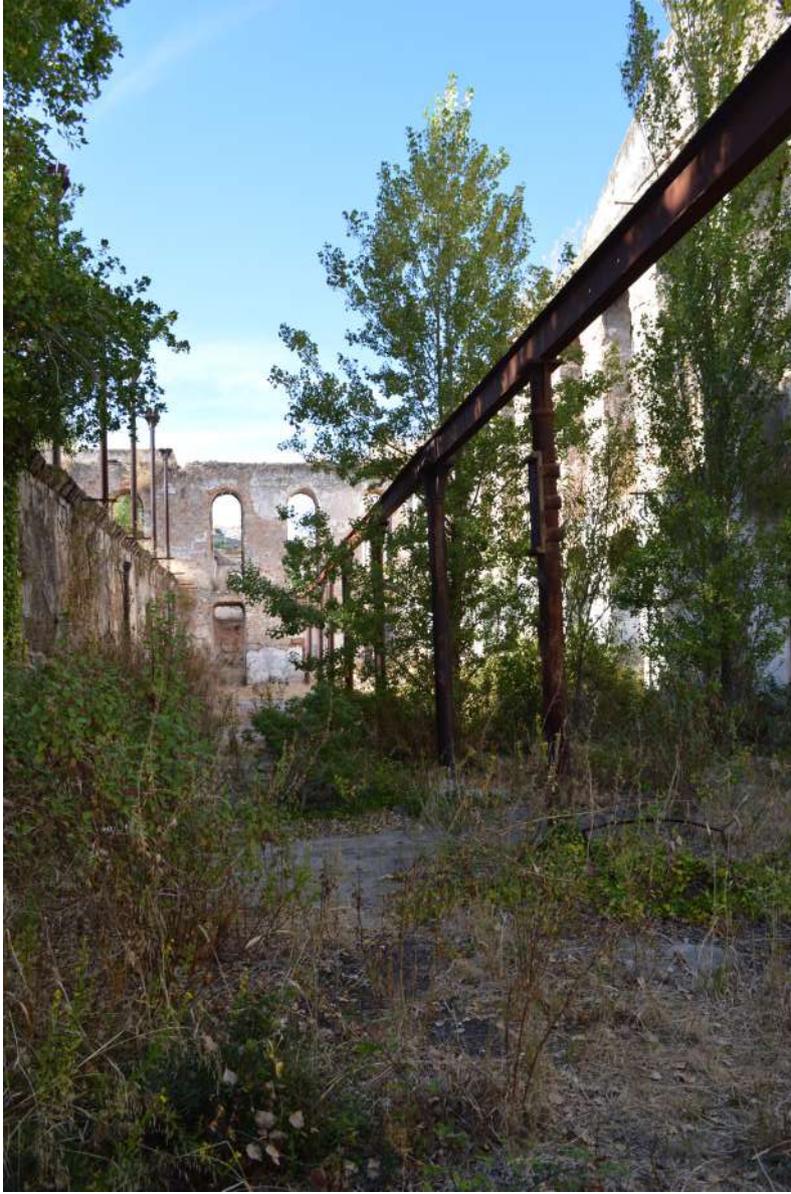




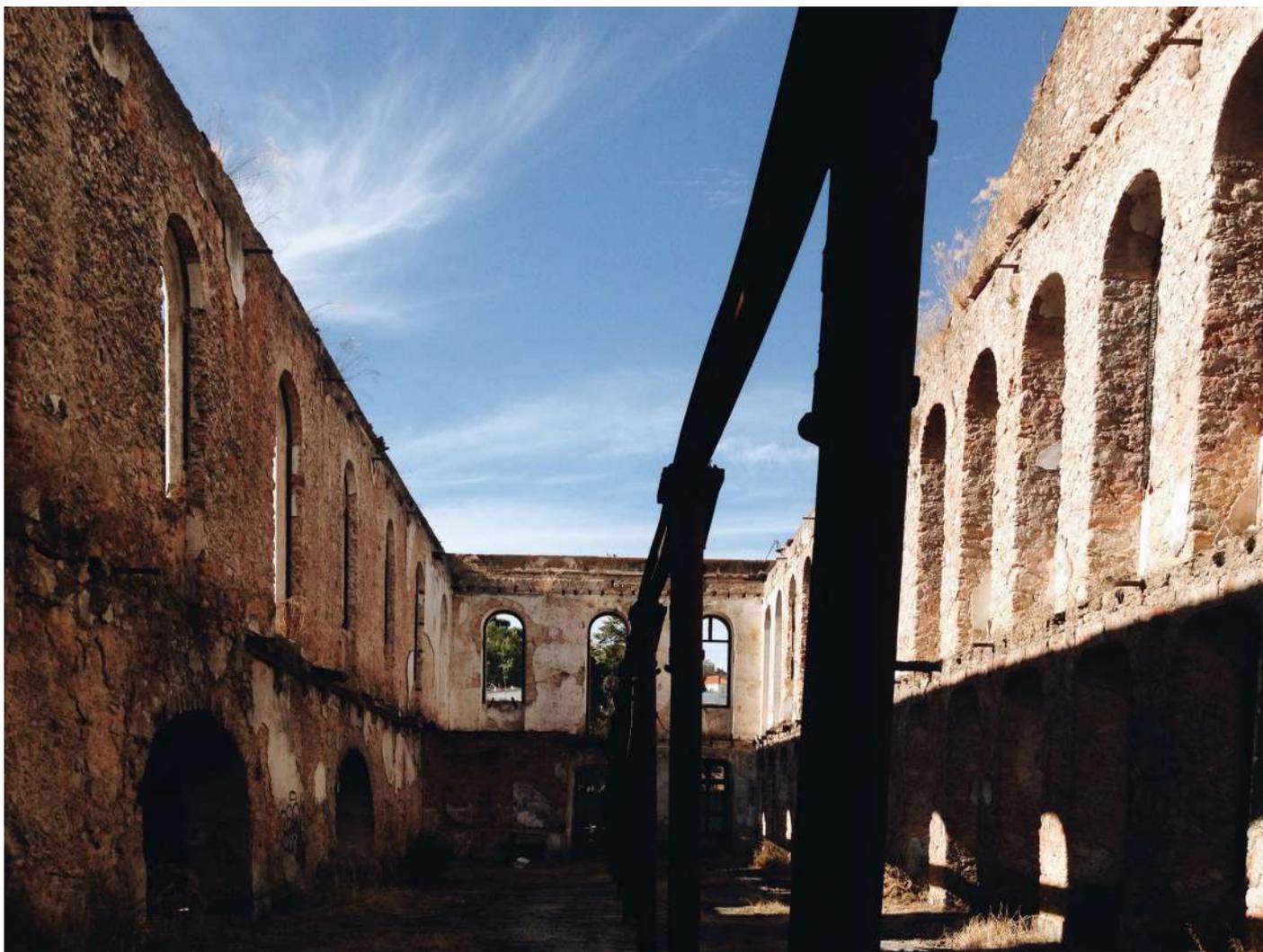




























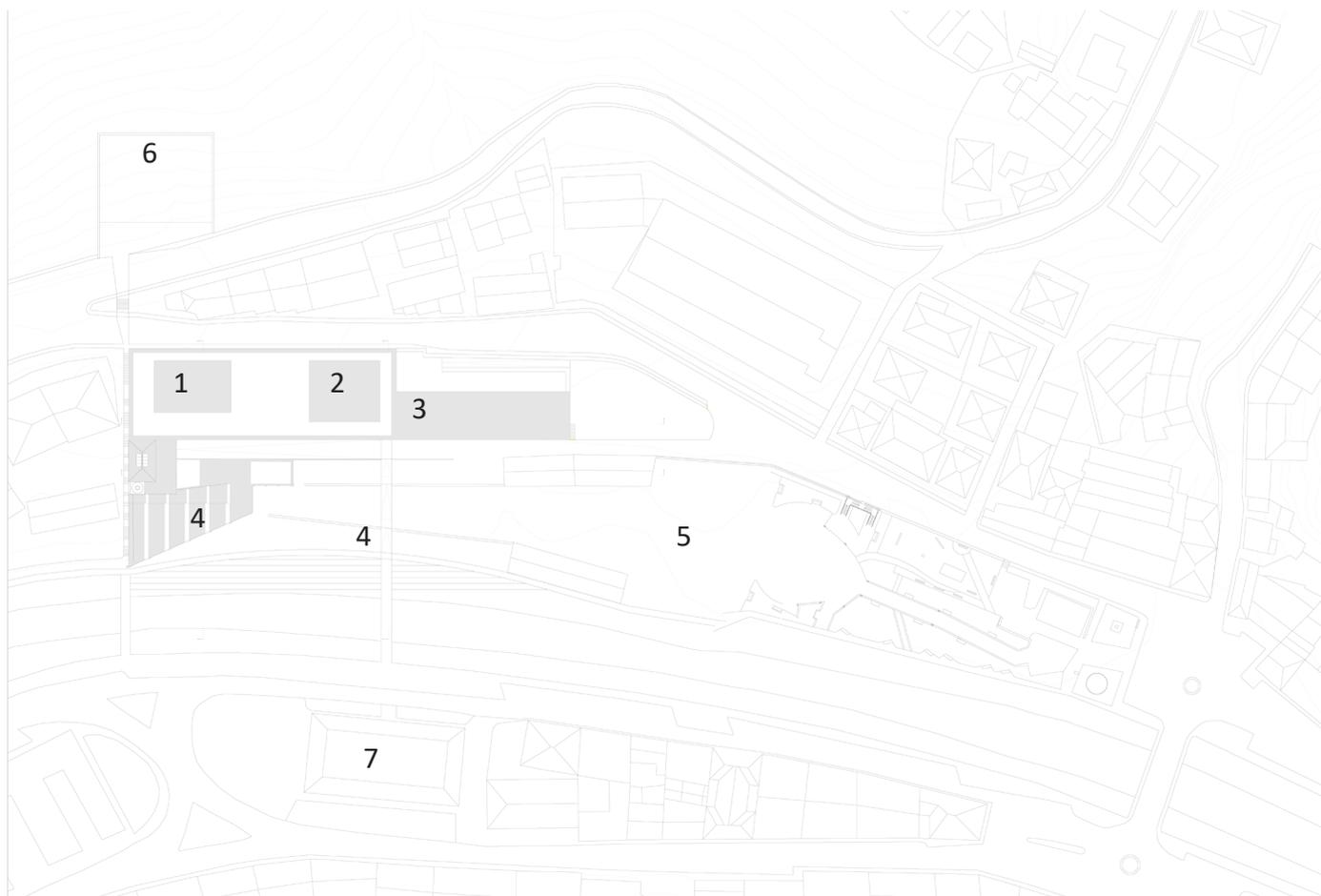
Requalificação da Fábrica de Lanifícios da Chemina
Fábrica da Música

Numa primeira fase, elaborada com a aluna Ana Filipa, cujo projeto também se centra na requalificação da Fábrica da Chemina, é proposto que a antiga Fábrica se torne parte integrante das ruas de Alenquer, abrindo assim a ruína ao público, na forma de um Jardim.

O estacionamento adjacente ao alçado principal da Fábrica será recolocado nas traseiras da mesma. Deste modo, é libertado um largo espaço com uma privilegiada vista para o rio, que o grupo transforma num jardim público, que se estende até ao Jardim Vaz Monteiro, considerando também a requalificação da Filarmónica de Alenquer.

Tal como referido anteriormente, o rio é redesenhado e são construídas bancadas que permitem à população voltar a ter o contacto com a linha de água.

O grupo pretende também que exista uma ligação entre a Fábrica e o Mercado, criando uma ponte sobre o rio a unir estes dois equipamentos. A ideia seria que em eventos públicos, como feiras e mercados, estes se pudessem estender entre o Mercado, o novo Jardim e o interior da Fábrica, como indicado na seguinte planta de implantação.



- 1 - Escola de Música
- 2 - Fonoteca/Bar
- 3 - Grande Auditório/Sala Polivalente
- 4 - Jardim Público (antigo estacionamento)
- 5 - Jardim Vaz Monteiro
- 6 - Estacionamento
- 7 - Mercado

A primeira experiência dentro da Chemina, foi impressionante. O espaço da fábrica, nas condições de degradação em que se encontra, e por estar fechada ao público, tem uma capacidade de enclausramento de uma envolvente que devia poder experienciar os seus espaços verdes, que naturalmente vão surgindo. Essa degradação, devida ao incêndio que aconteceu em 2000, é marcada no reboca da fachada e nas fendas que das lajes que possibilitam a vegetação crescer.



Assim sendo, o objetivo é tornar o interior na nave principal da Chemina público e continuar com a sugestão que o próprio espaço transmite e expandir o jardim para fora das paredes da fábrica, fazendo ligação com o jardim Vaz Monteiro.

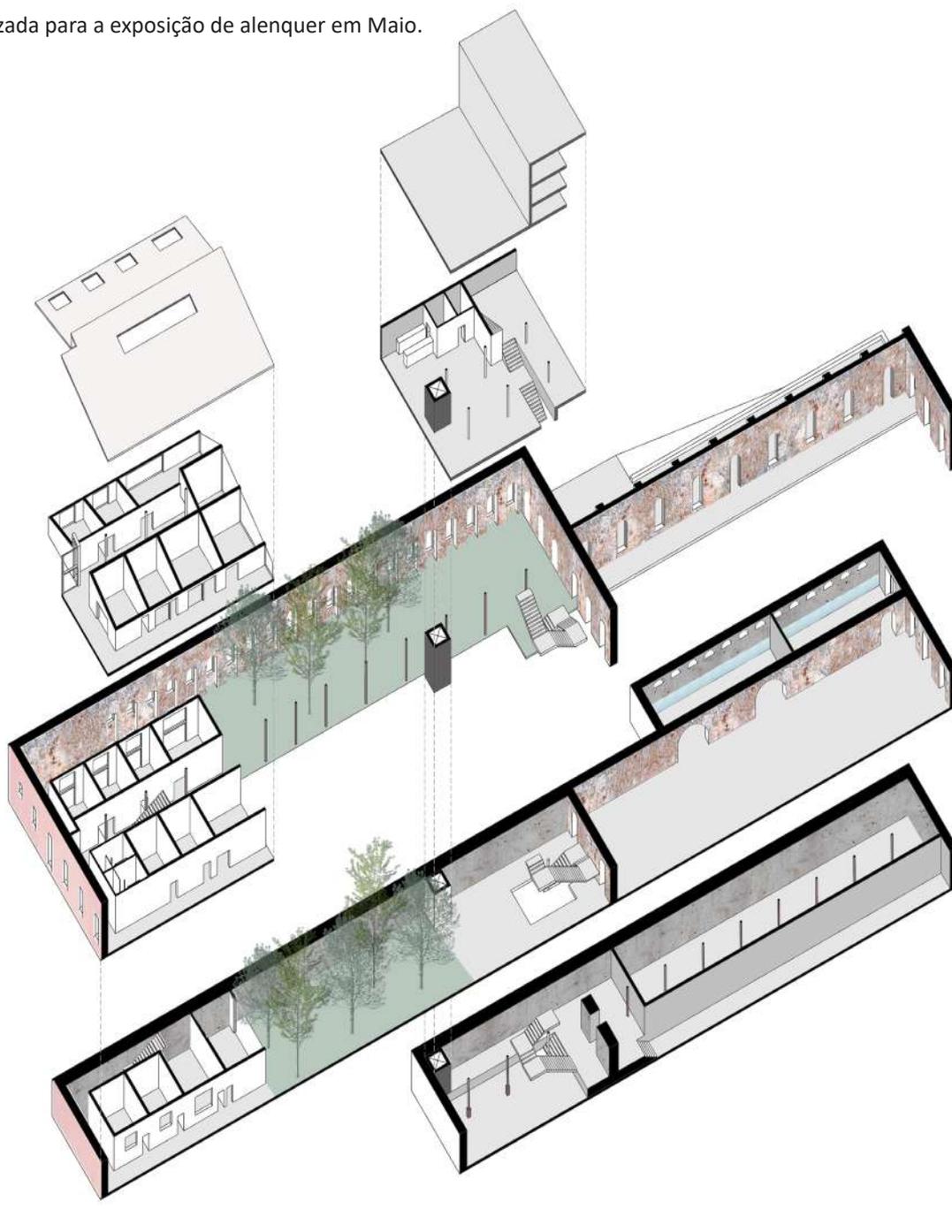
A intensão que a Câmara de Alenquer demonstrou em desativar o edifício da Filarmónica, ofereceu uma oportunidade de aliar um espaço verde com a sua própria sensibilidade à música. Tentando manter intacto os espaços de mais valor dentro da Chemina, a escola de música e a fonoteca elevam-se só chão mantendo-o livre para esta ajude a vencer cotas entre o rio e a Av. António Maria Jalles.

Proposta realizada para a exposição de alenquer em Maio.

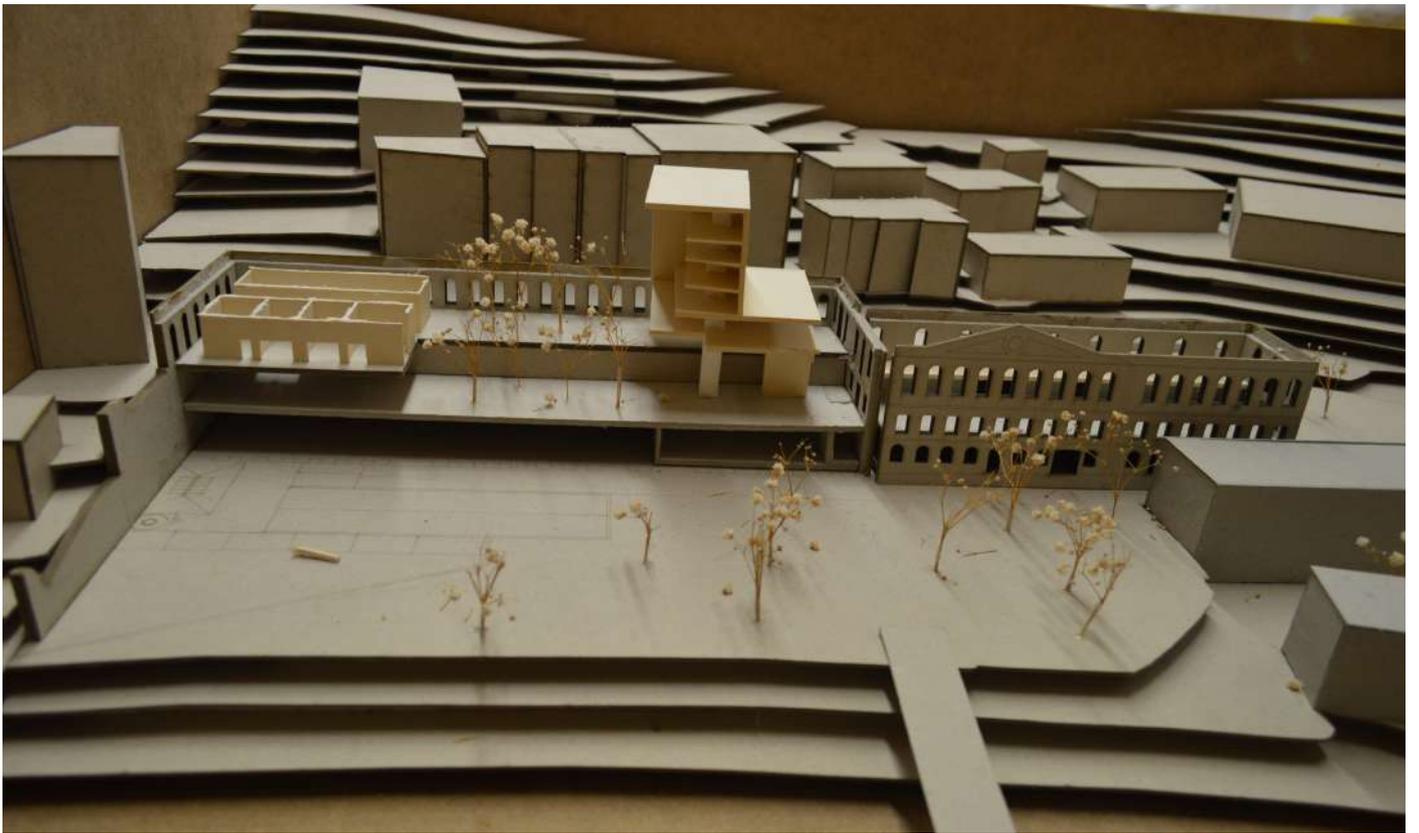


No sentido de tornar a chemina em harmonia com a música, são criados espaços alugaveis na piso 0 da chemina para salas de ensaio. Na casa das maquinas é onde se encontra a sala de ensaio da Filarmónica e a administração da escola de música. O piso 1 é todo livre e faz ligação com o grande auditório. No piso 2 está a escola de música e o resto do jardim da Chemina. A fonoteca desenvolve-se no resto dos andares, começando com o bar.

Proposta realizada para a exposição de alenquer em Maio.



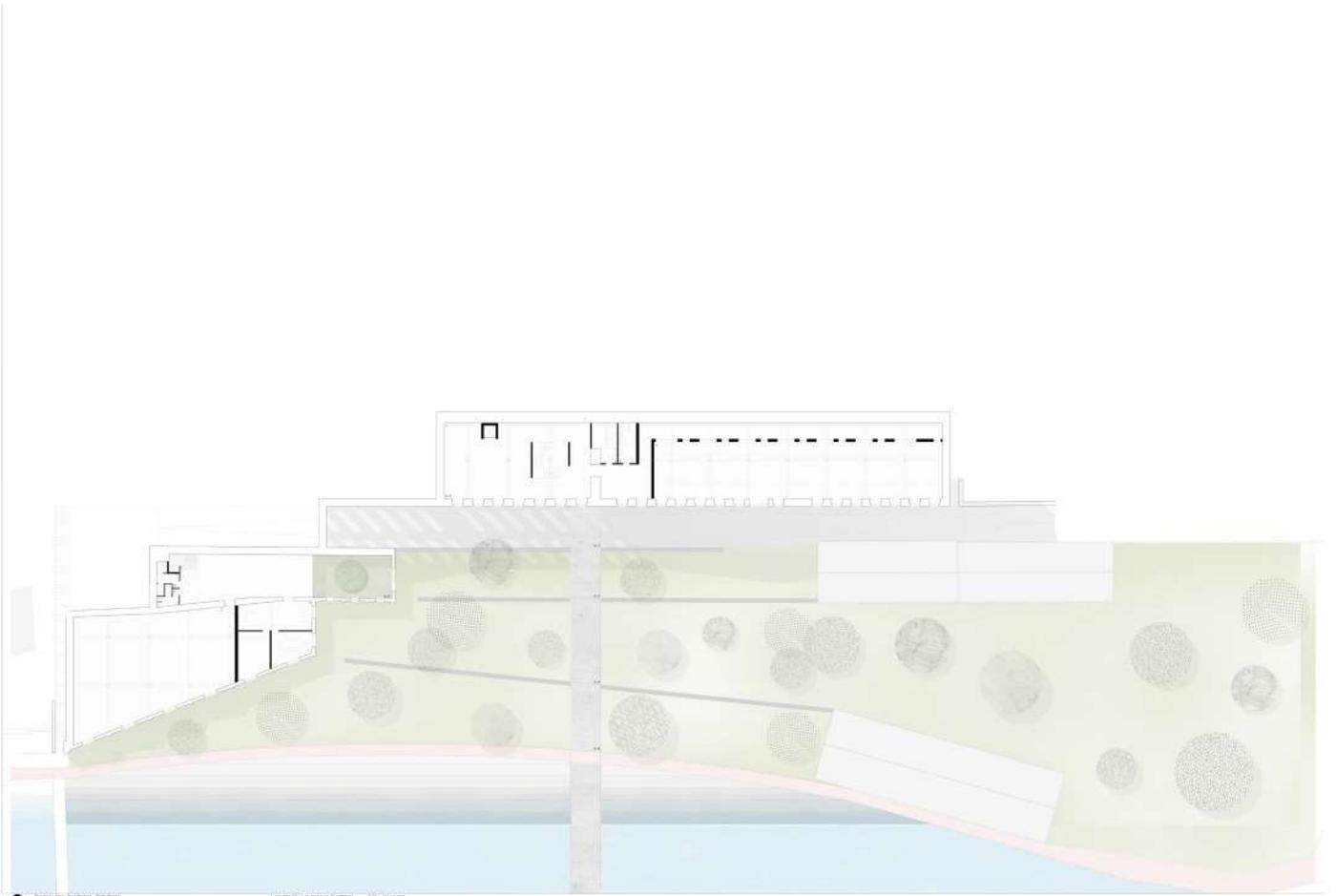




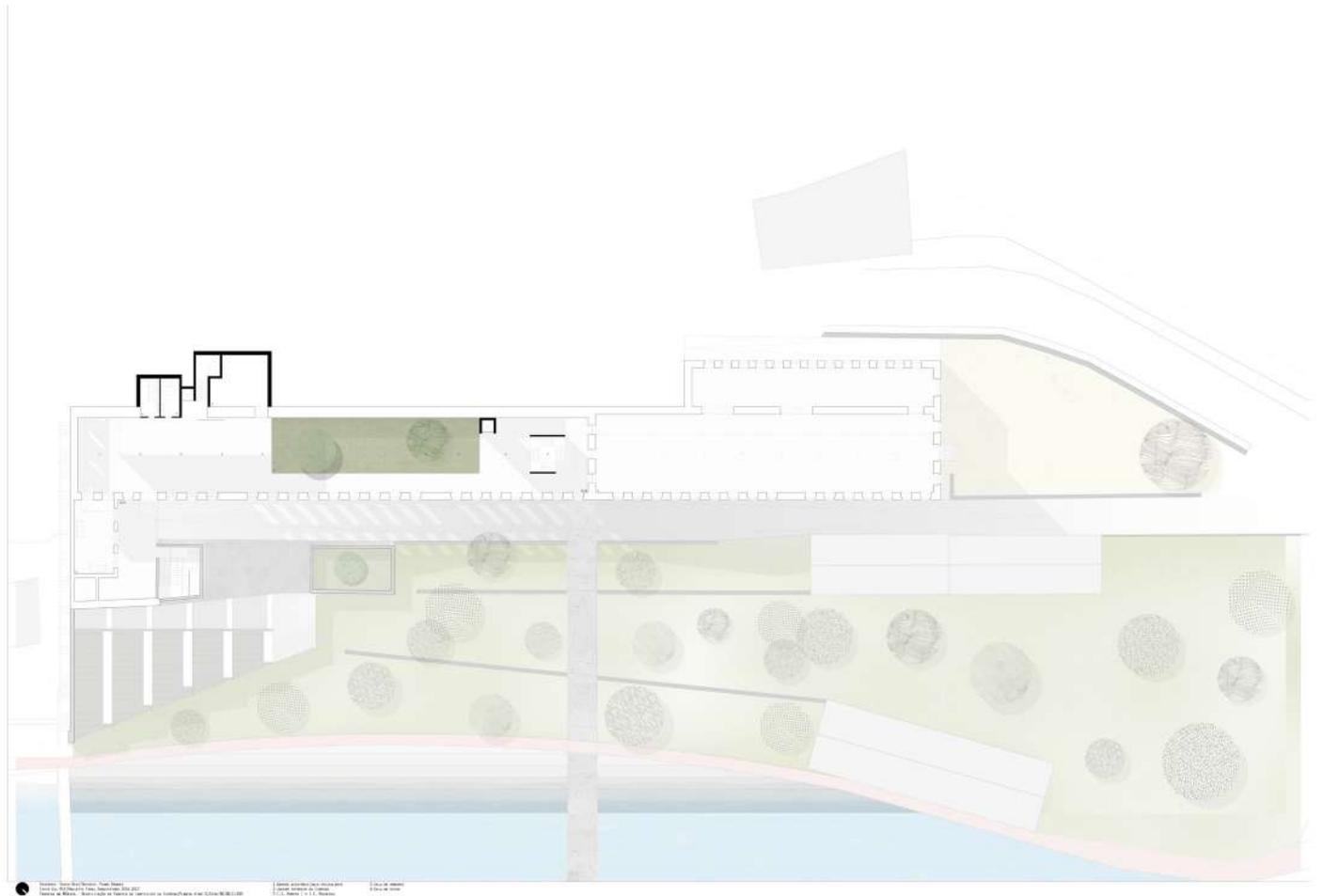




Desenhos Técnicos Finais



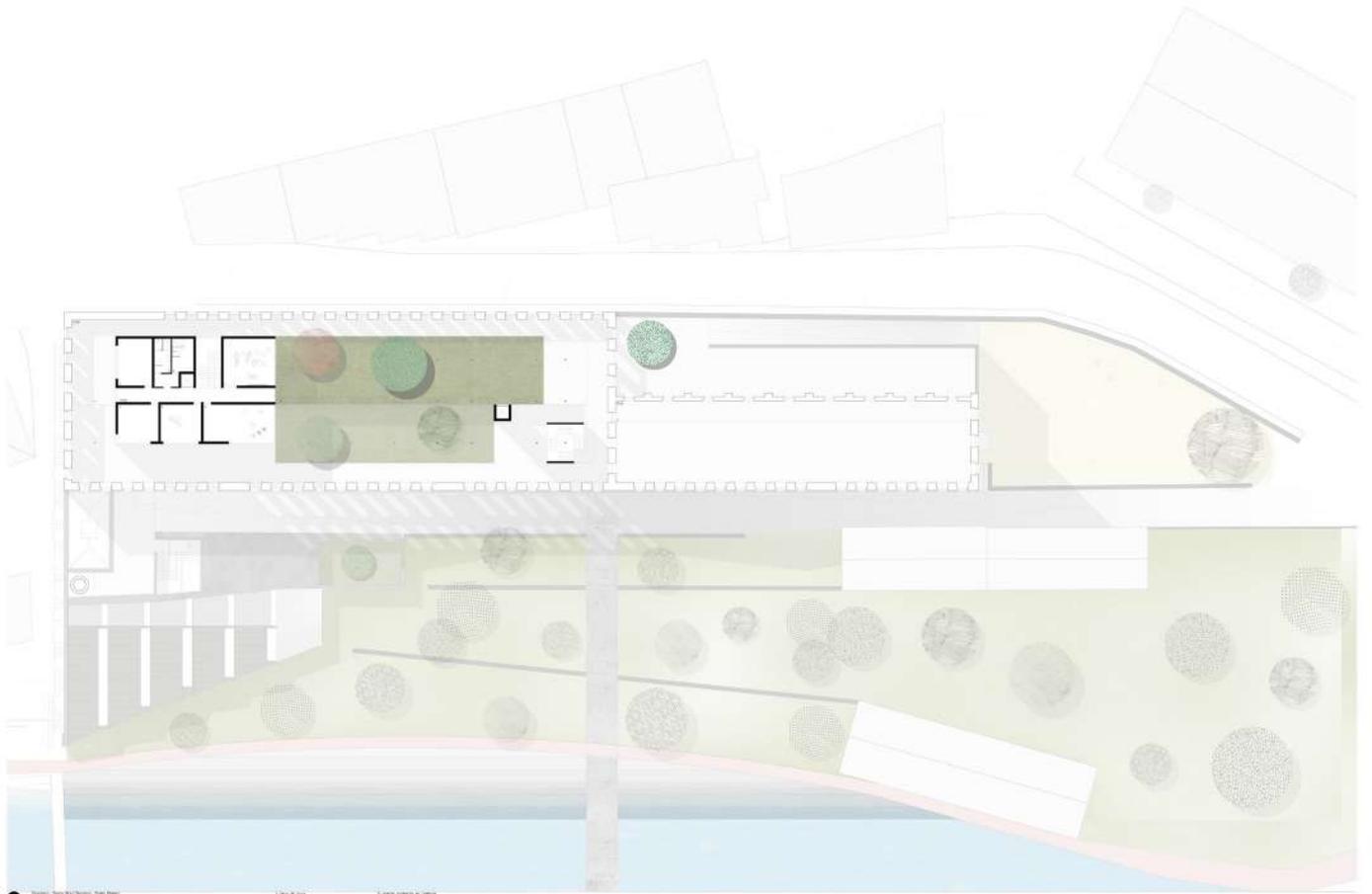
1.000
2.000
3.000
4.000
5.000
6.000
7.000
8.000
9.000
10.000
11.000
12.000
13.000
14.000
15.000
16.000
17.000
18.000
19.000
20.000
21.000
22.000
23.000
24.000
25.000
26.000
27.000
28.000
29.000
30.000
31.000
32.000
33.000
34.000
35.000
36.000
37.000
38.000
39.000
40.000
41.000
42.000
43.000
44.000
45.000
46.000
47.000
48.000
49.000
50.000
51.000
52.000
53.000
54.000
55.000
56.000
57.000
58.000
59.000
60.000
61.000
62.000
63.000
64.000
65.000
66.000
67.000
68.000
69.000
70.000
71.000
72.000
73.000
74.000
75.000
76.000
77.000
78.000
79.000
80.000
81.000
82.000
83.000
84.000
85.000
86.000
87.000
88.000
89.000
90.000
91.000
92.000
93.000
94.000
95.000
96.000
97.000
98.000
99.000
100.000



● **Project:** School of Architecture, North Point
 1000 North Point Road, North Point, GA 30261
 School of Architecture, Georgia Institute of Technology
 1000 North Point Road, North Point, GA 30261

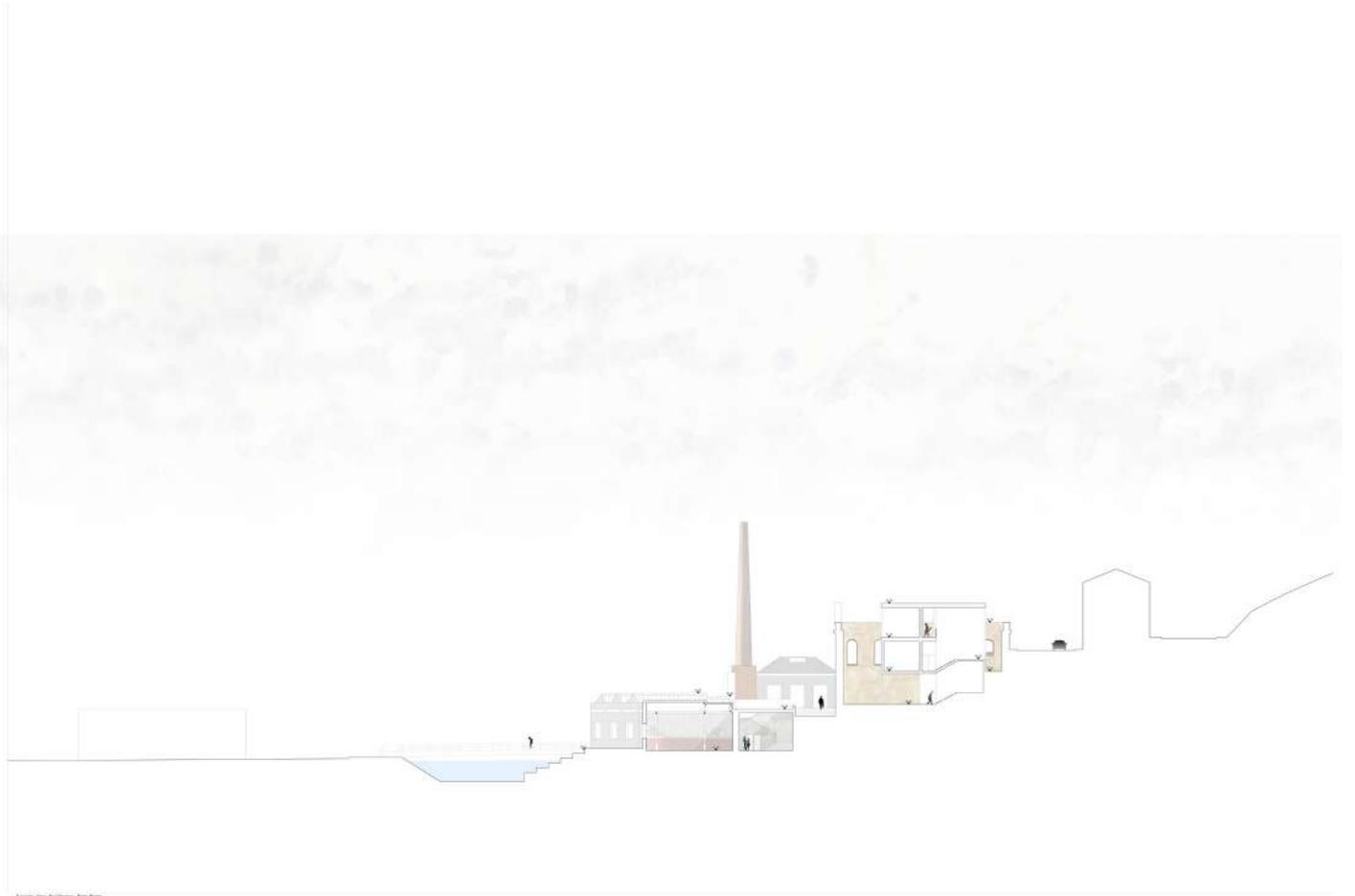
Architect: Skidmore, OWINGS & Merrill
 1000 North Point Road, North Point, GA 30261
 1000 North Point Road, North Point, GA 30261

Date: 2008
 1000 North Point Road, North Point, GA 30261

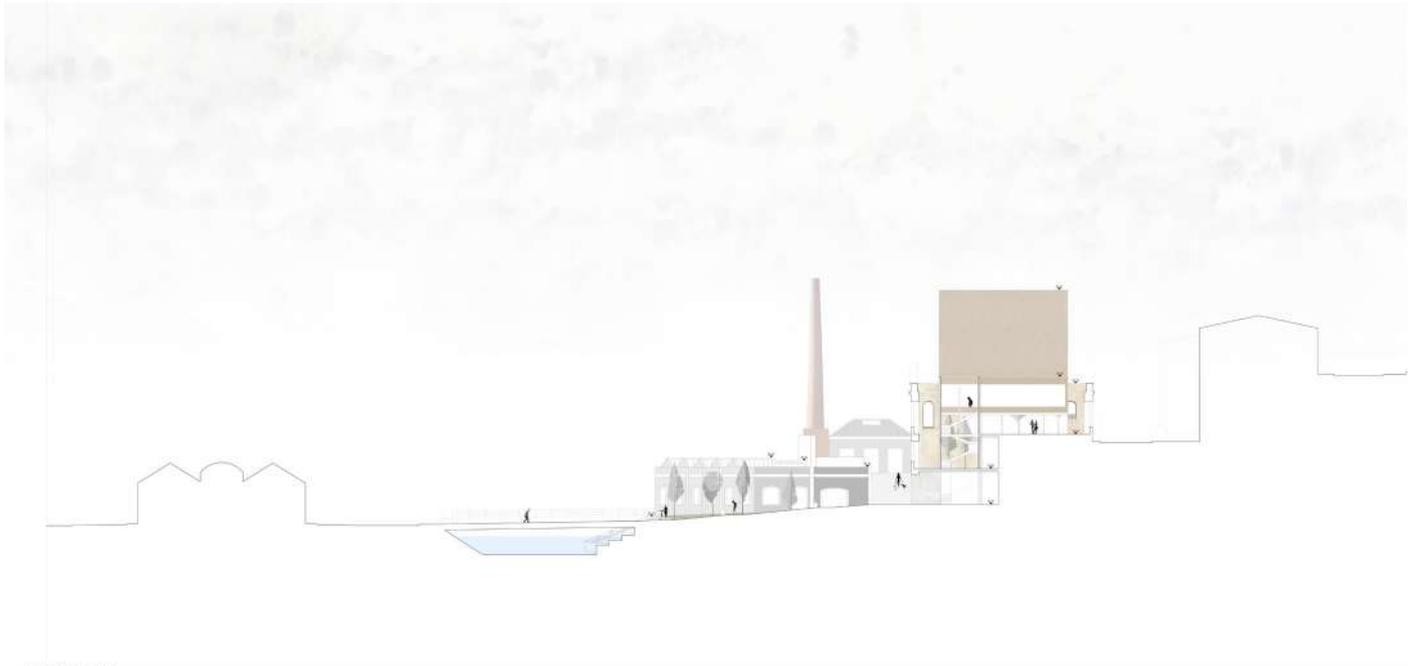


1. Sezione: Sezione di sezione - scala 1:500
 2. Sezione: Sezione di sezione - scala 1:500
 3. Sezione: Sezione di sezione - scala 1:500

4. Sezione: Sezione di sezione - scala 1:500
 5. Sezione: Sezione di sezione - scala 1:500



Architect: [illegible]
Scale: 1:100
Date: [illegible]

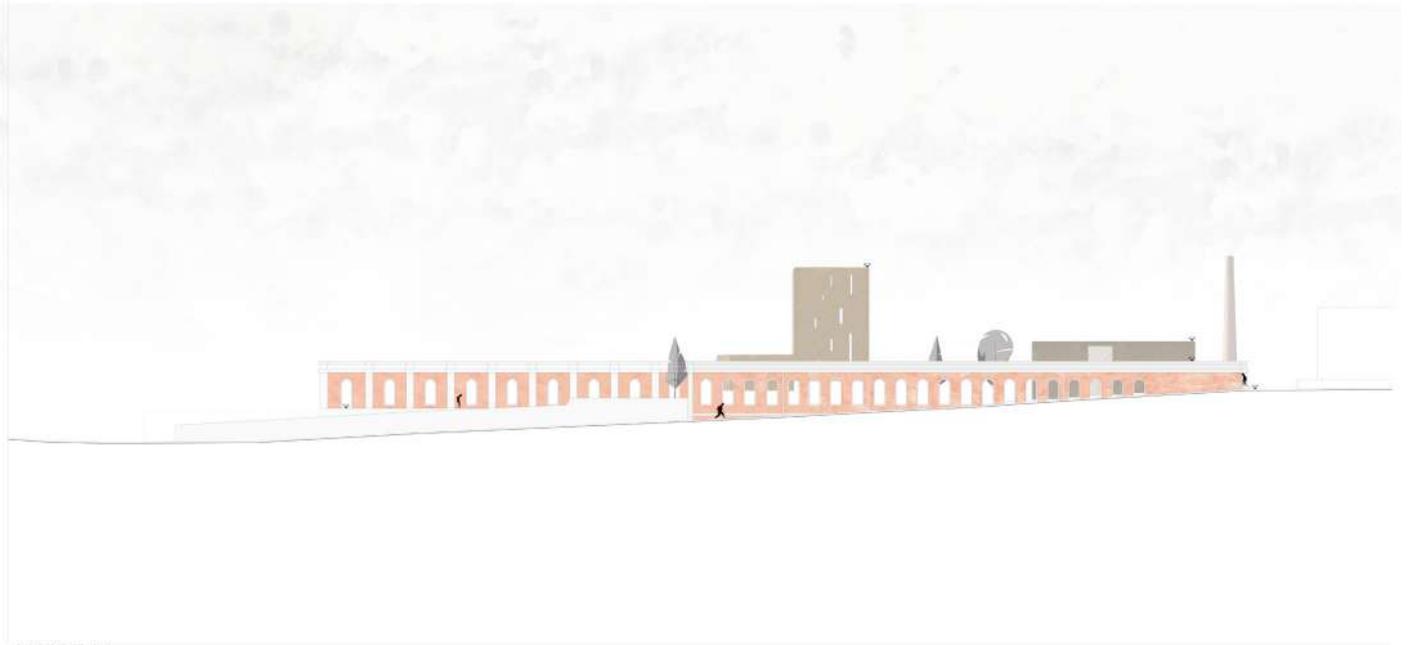


Architect: [illegible]
Scale: 1:100
Date: [illegible]

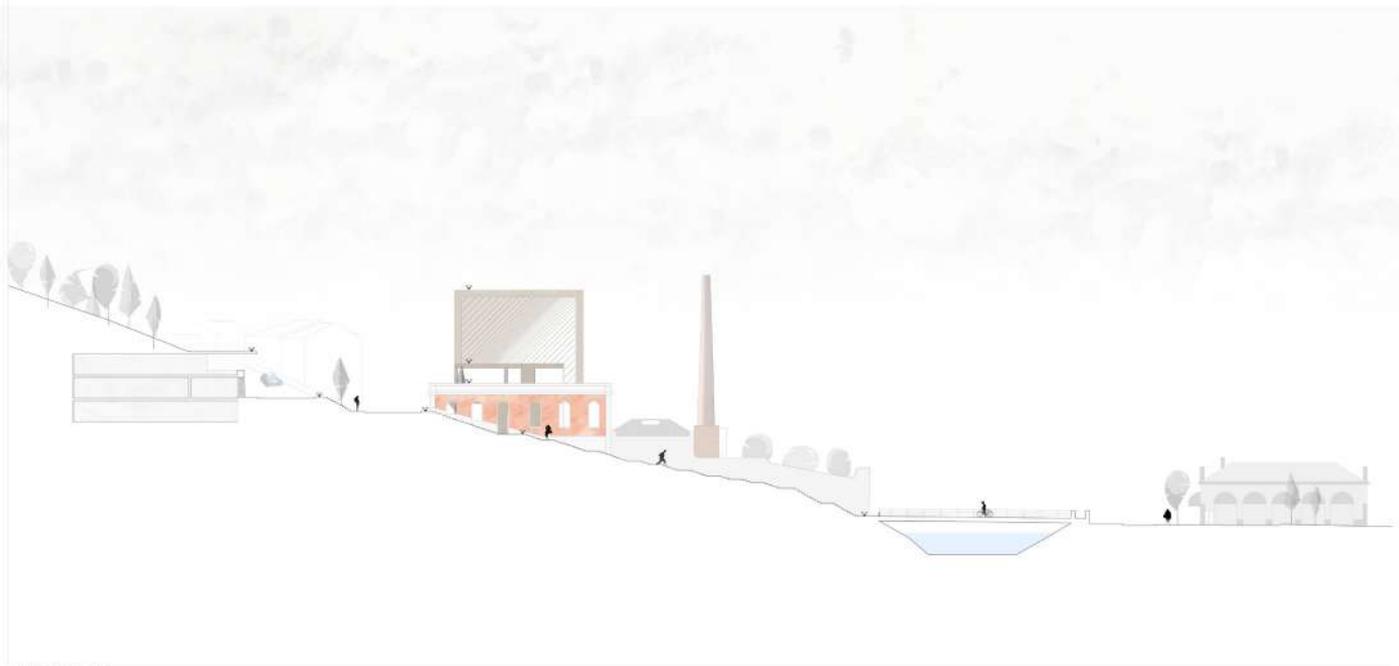




Architect: [illegible]
Scale: 1:100
Date: [illegible]



Architect: [illegible]
Scale: 1:100
Date: [illegible]



Architect: [illegible]
Scale: 1:500
Date: [illegible]



