

iscte

INSTITUTO
UNIVERSITÁRIO
DE LISBOA

Construir Lugar no Eixo Norte-Sul: Percursos de Cognição na
Regeneração Urbana da Ameixoeira e Galinheiras

Paulo Jorge Ilhéu Saiote

Mestrado Integrado em Arquitetura

Orientadores:

Doutora Alexandra Cláudia Rebelo Paio, Professora Associada,
ISCTE - Instituto Universitário de Lisboa

outubro, 2024

Departamento de Arquitetura e Urbanismo

Construir Lugar no Eixo Norte-Sul: Percursos de Cognição na
Regeneração Urbana da Ameixoeira e Galinheiras

Paulo Jorge Ilhéu Saiote

Mestrado Integrado em Arquitetura

Orientadores:

Doutora Alexandra Cláudia Rebelo Paio, Professora Associada,
ISCTE - Instituto Universitário de Lisboa

outubro, 2024



Laboratório de Ensaio de Metodologias de Intervenção na Cidade Existente

Construir Lugar no Eixo Norte-Sul

Percursos de Cognição na Regeneração Urbana da Ameixoeira e Galinheiras

Paulo Saiote

Outubro de 2024

Agradecimento

Agradeço à professora Alexandra Paio toda a disponibilidade oferecida.

Aos Colegas do LabTUR 2.0.

À Escola Mouzinho da Silveira.

À Família.

Ao João e ao Daniel.

À Lídia um agradecimento especial pela paciência demonstrada.

Resumo

A dissertação Projeto Final de Arquitetura centralizou-se na regeneração urbana da Zona Norte do concelho de Lisboa, mais concretamente nas áreas da Ameixoeira e das Galinheiras, que integram a atual freguesia de Santa Clara. Este território, caracteriza-se predominantemente por loteamentos e construções de génese ilegal, refletindo um processo de ocupação pouco regulamentado e carente de infraestrutura e qualidade urbanística.

O Eixo Norte-Sul, uma infraestrutura estratégica de mobilidade em Lisboa, atua como uma barreira física e visual entre os espaços urbanos, fragmentando-os e dificultando a integração comunitária, o que compromete a qualidade dos espaços públicos e o bem-estar dos habitantes.

O conceito de "Cidade Cognitiva" orienta a proposta, explorando uma abordagem de regeneração urbana que visa ampliar a perceção e o entendimento do território por parte dos seus habitantes. Esta perspetiva reconhece a importância da identidade e da memória coletiva na construção do lugar, propondo intervenções urbanísticas que valorizam os espaços de ligação e transição sob a infraestrutura.

A proposta tem como objetivo a regeneração de três viadutos do Eixo Norte-Sul, convertendo-os em percursos de Lazer, Pedagógico e Comercial que sirvam como pontos de encontro e interação social, promovendo a coesão comunitária e contribuindo para a melhoria da qualidade de vida urbana. O planeamento urbano de percursos pedonais, áreas de lazer e zonas verdes permitirá a requalificação da paisagem do território, constituindo um primeiro passo para combater a fragmentação espacial, incentivando uma mobilidade inclusiva e sustentável e reforçando a ligação entre o espaço público e os residentes da Ameixoeira, das Galinheiras e da cidade de Lisboa.

Palavras-chave: Regeneração urbana; Cidade Cognitiva; Urbanização clandestina; Conectar; Cultura

Abstract

The Architecture Final Project dissertation focused on the urban regeneration of the Northern Zone of the Lisbon municipality, specifically in the areas of Ameixoeira and Galinheiras, which are part of the current parish of Santa Clara. This area is predominantly characterised by unplanned and informally developed plots and constructions, reflecting a largely unregulated occupation process lacking in infrastructure and urban quality.

The North-South Axis, a strategic mobility infrastructure in Lisbon, acts as a physical and visual barrier between urban spaces, fragmenting them and hindering community integration, which ultimately affects the quality of public spaces and residents' well-being.

The concept of the “Cognitive City” guides the proposal, exploring an urban regeneration approach aimed at enhancing residents' perception and understanding of their territory. This perspective acknowledges the importance of identity and collective memory in place-making, proposing urban interventions that value the spaces of connection and transition beneath the infrastructure.

The proposal aims to regenerate three viaducts along the North-South Axis, transforming them into Leisure, Pedagogical, and Commercial routes that serve as points of social interaction and community gathering, fostering social cohesion and enhancing urban quality of life. The urban design of pedestrian routes, leisure areas, and integrated green spaces will requalify the landscape, serving as an initial step towards addressing spatial fragmentation, encouraging inclusive and sustainable mobility, and strengthening the connection between public spaces and the residents of Ameixoeira, Galinheiras, and the city of Lisbon.

Keywords: Urban regeneration; Cognitive City; Informal urbanisation; Connect; Culture.

Índice

Resumo	v
Abstract	vii
Índice de Figuras	xi
Índice de Quadros	xiii
Glossário de Abreviaturas	xv
Introdução	1
Enquadramento e Pertinência do Tema	2
Objetivos do Trabalho	3
Metodologia	4
Estrutura	6
Capítulo 1. Cidade Cognitiva	7
Capítulo 2. Ensaio metodológico	15
2.1 Caracterização do território das Galinheiras e Ameixoeira	21
2.2 Análise de Estudos de Casos	32
2.3 Processo participativo	40
Capítulo 3. Proposta de intervenção - Construir Lugar no Eixo Norte-Sul: Percursos de Cognição na Regeneração Urbana da Ameixoeira e Galinheiras	43
2.1 Percurso Pedagógico	52
2.2 Percurso Comercial	53
2.1 Percurso Lazer	55
Considerações Finais	59
Referências Bibliográficas	61
Anexos	65

Índice de Figuras

Figura 0.1. Mapa de Lisboa e arredores. Localização da área em estudo. Produzido pelo autor. Fonte: (Santos & Costa, 2023).	1
Figura 0.2. Objetivos de Desenvolvimento Sustentável.	4
Figura 1.1. Esquema da Cidade Cognitiva. Fonte: Tusnovics (2007).	8
Figura 2.1. Contributos para a taxa de crescimento da produtividade na economia portuguesa. Fonte: (Aguiar & Martins, 2004).	16
Figura 2.2. Planta de Lisboa. Síntese das áreas de intervenção durante o Estado Novo. Fonte: (Antunes, Lúcio, Soares, & Julião, 2016).	18
Figura 2.3. Área Metropolitana de Lisboa. Localização de bairros clandestinos na área metropolitana de Lisboa. Fonte: (Salgueiro, 1972).	19
Figura 2.4. Área Metropolitana de Lisboa. Mapa geral da sobreposição das shappefiles – BGRI e AUGI, por Concelhos. Fonte: (Informação disponibilizada pelas Câmaras Municipais e INE - BGRI's dos CENSOS 2001 como citado em Gonçalves, Silva, & Mota, 2010).	20
Figura 2.5. Localização do território Ameixoeira - Galinheiras. Produzido pelo autor, com base em informações das Câmaras Municipais dos respetivos concelhos. Curvas de nível conforme Santos e Costa (2023). .	21
Figure 2.6. Ameixoeira - Galinheiras. Localização dos Bairros. Fonte: (Câmara Municipal de Lisboa, n.d.), conforme dados fornecidos pelo grupo “Espaço Público” do LabTUR 2.0.	22
Figura 2.7. Ameixoeira – Galinheiras. Evolução morfológica do território. Adaptado pelo autor. Fonte: (Câmara Municipal de Lisboa, n.d.), conforme dados fornecidos pelo grupo “Espaço Público” do LabTUR 2.0.	25
Figura 2.8. Galinheiras. Morfologia urbana das ruas e edifícios. Fonte: Autor.	26
Figura 2.9. Galinheiras. Morfologia das vilas. Fonte: Autor.	26
Figura 2.10. Largo das Galinheiras. Fonte: Autor.	27
Figura 2.11. Morfologia Urbana das ruas e edifícios. Bairro da Ameixoeira ao fundo à esquerda com o arruamento que dará lugar à Via Estruturante da Ameixoeira e Loteamento Municipal (EUROPAN) à direita. Fonte: Autor.	27
Figura 2.12. Ameixoeira – Galinheiras. Localização de atividades e usos. Fonte: (Câmara Municipal de Lisboa, n.d.), conforme dados fornecidos pelo grupo “Espaço Público” do LabTUR 2.0.	28
Figura 2.13. Galinheiras. Parque da Quinta do Reguengo. Fonte: Autor.	29
Figura 2.14. Bairro da Ameixoeira. Terrenos privados, vista em direção ao vale da Ameixoeira. Fonte: Autor.	29
Figura 2.15 Mapa de Lisboa e arredores. Localização da área em estudo e do Eixo Norte-Sul. Produzido pelo autor. Fonte: (Santos & Costa, 2023).	30
Figura 2.16. Túnel Tornhøj. Antes da regeneração. © Ditte Bendix Lanng. Fonte: (Lanng, 2014).	33
Figura 2.17. Túnel Tornhøj. Túnel e áreas adjacentes depois da regeneração; Vista de norte para Sul. © Claus Bjørn Larsen. Fonte: (Levinsen, 2024).	34
Figura 2.18. Kent Street Underpass. Localização do túnel. Fonte: (City of Sydney, 2015).	35
Figura 2.19. Kent Street Underpass. Entrada sul da Kent street. Fonte: (Transport for NSW, issuing body & Urban Design Roads and Waterways, author., 2023).	35
Figura 2.20. Praça Fonte Nova. Vista para as “ilhas”. Fonte: o autor.	36
Figura 2.21. Folly for a Flyover. Desenho do viaduto. Fonte: (Frearson, 2011).	37
Figura 2.22. Folly for a Flyover. Construção da casa em peças de madeira em substituição aos tijolos. Fonte: (Assemble, 2011).	37
Figura 2.23. Folly for a Flyover. Casa e viaduto durante os eventos. Fonte: (Assemble, 2011).	37
Figura 2.24. Folly for a Flyover. Passagem de cinema. © Morley von Stenberg. Fonte: (Assemble, 2011).	37
Figura 2.25. Undercroft Skate Space. Vista do piso térreo. Autor: Alexandros Georgiou. Fonte: https://en.wikipedia.org/wiki/Long_Live_Southbank	38

Figura 2.26. Burnside Skateboard. Imagem canto sudoeste. Autor: Bentzleyc. Fonte: https://en.wikipedia.org/wiki/Burnside_Skatepark	38
Figura 2.27. Baixo do Viaduto Silva Lobo. Vista do ambiente projetado. © Entre Arquitetos. Fonte: (Entre Arquitetos, n.d.).	39
Figura 2.28. Skate Park Les Corts. Vista sob o viaduto. © Adrià Goula Fonte: (SCOB, n.d.).	39
Figura 2.29. Mapa circumplexo da emoção. Fonte: (Gazzaniga, Heatherton, & Halpern, 2018).	40
Figura 2.30. Folheto para o processo participativo. Fonte: o autor.	41
Figura 2.31. Imagens apresentadas. 1 e 2 Casos de estudo. 3 Proposta do autor para um dos viadutos.	42
Figura 3.1. Ameixoeira – Galinheiras. Localização dos bairros propostos para estudo. Localização dos viadutos escolhidos para a proposta de intervenção. Produzido pelo autor. Fonte: com base em informações camarárias dos respetivos concelhos. Curvas de nível conforme Santos e Costa (2023).	44-45
Figura 3.2. Viadutos escolhidos – realidade atual. Fonte: Coluna esquerda conforme Figura 3.1; Coluna direita Fonte: Autor.	46
Figura 3.3. Viadutos escolhidos. Coluna esquerda, imagens de 2004 antes da construção do Eixo Norte-Sul. Fonte: - Google earth; Coluna direita conforme Figura 3.2. com a indicação a vermelho do que está em projeto. Fonte: Câmaras Municipais respetivas.	47
Figura 3.4. Percurso 1 – Pedagógico. 1-Parque Infantil das Galinheiras; 2-Viaduto junto à Escola Secundária de Camarate. Fonte: Autor.	50
Figura 3.5. Percurso 2 – Comercio. Viaduto. 1-Junto ao Mercado das Galinheiras; 2-Junto ao hipermercado. Fonte: Autor.	50
Figura 3.6. Percurso 3 – Lazer. 1-Viaduto; 2-Parte baixa do Parque Urbano do Vale da Ameixoeira; 3-Vista a partir do Alto do Chapeleiro para o Parque Urbano do Vale da Ameixoeira com Piscina Municipal no Centro; 4- Vista a partir do Alto do Chapeleiro para Odivelas. Fonte: Autor.	51
Figura 3.7. Eixo Norte-Sul. No centro, zona da passagem em viaduto para a Escola de Camarate. Fonte: o autor.	52
Figura 3.8. Percurso 1. Terreno estruturado em socalcos. Fonte: o autor.	52
Figura 3.9. Percurso 2. Reestruturação de passeios e inserção de ciclovias e árvores. Fonte: o autor.	54
Figura 3.10. Grelha para suporte de elementos vegetais em planos verticais altos. Fonte: o autor.	54
Figura 3.11. Percurso 3. Intenções para o viaduto. Fotomontagem produzida pelo autor. Fontes: Imagens dos casos de estudo.	55
Figura 3.12. Percurso 3. Passadiço terminado em escadas. Fontes: o autor	56
Figura 3.13. Gestão da água. Fonte: (ps paisea, n.d.a)	56
Figura 3.14. Infraestruturas para manuseamento da água da chuva. Jardim de Chuva. Canteiro pluvial. Fonte: (Cormier & Pellegrino, 2008)	57
Figura 3.15. Depósitos para retenção de água no espaço público. Fonte: o autor. Baseado em Sonsbeek sculpture pavilion de Aldo van Eyck (Campos Uribe, Pastor, Montes, & Ventura, 2019).	57
Figura 3.16. Percurso 3. Ambiente projetado debaixo do viaduto. Fonte: o autor.	58

Índice de Quadros

Quadro 2.1. Deslocamentos da população em Portugal. Fonte: (Ribeiro, 2008).	15
Quadro 2.2. Trajetória do universo demográfico no país e na cidade de Lisboa, 1940 – 1981. Fonte: (Heitor & Gonçalves, 2019).	16
Quadro 2.3. Políticas do Estado Novo que promoveram diretamente processos de realojamento. Adaptado pelo autor. Fonte: (Antunes, Lúcio, Soares, & Julião, 2016).	17
Quadro 2.4. Causas da Urbanização Clandestina em Portugal. Adaptado pelo autor. Fonte: (Ferreira A. F. 1984, como citado em Gonçalves, Silva, & Mota, 2010).	20
Quadro 2.5. - Censos - Freguesia de Santa Clara. Adaptado pelo autor. Fonte: INE, conforme dados fornecidos pelo grupo “Habitação” do LabTUR 2.0.	23

Glossário de Siglas

AML	Área Metropolitana de Lisboa
ARU	Área de Reabilitação Urbana
AUGI	Área Urbana de Génese Ilegal
BGRI	Base Geográfica de Referenciação de Informação
CML	Câmara Municipal de Lisboa
CML-DMU	Câmara Municipal de Lisboa-Direção Municipal de Urbanismo
EFTA	European Free Trade Association
INE	Instituto Nacional de Estatística
ISCTE IUL	Instituto Superior de Ciências e Tecnologias Empresariais do Instituto Universitário de Lisboa
LabTUR	Laboratório de Ensaio de Metodologias de Intervenção na Cidade Existente
ODS	Objetivos para o Desenvolvimento Sustentável
ODM	Objetivos de Desenvolvimento do Milénio
ORU	Operação de Reabilitação Urbana
PFA	Projeto Final de Arquitetura
PDM	Plano Diretor Municipal
PER	Programa Especial de Realojamento
RJRU	Regime Jurídico da Reabilitação Urbana
TIC	Tecnologias de Informação e Comunicação

INTRODUÇÃO

A dissertação insere-se no LabTUR 2.0 - Laboratório de Ensaio de Metodologias de Intervenção na Cidade Existente, que propõe a regeneração urbana de territórios fragmentados. O conceito de regeneração urbana é fundamentado em Roberts e Sykes (2000) perspectiva, onde a colaboração entre os setores público, privado, comunitário e voluntário é considerada de extrema relevância para o sucesso das intervenções urbanas.

O laboratório recomenda o uso projetual de métodos, como os Processos Participativos e Tecnopolítica, que facilitam o envolvimento direto da comunidade e o uso estratégico de tecnologias digitais na construção de soluções urbanas inclusivas. Além disto, enfatiza a importância de utilizar instrumentos alinhados com a Agenda 2030, que entrou em vigor em 2016, e seus 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS). Outro pilar relevante para o LabTUR 2.0 é a New European Bauhaus, que visa integrar sustentabilidade, estética e inclusão na criação de espaços urbanos.

Neste contexto, o Laboratório propõe uma análise aprofundada do território da Ameixoeira e das Galinheiras, com foco em desenvolver uma intervenção projetual de regeneração urbana. A centralidade da proposta reside na valorização das pessoas, visando criar um ambiente urbano que respeite e atenda às necessidades dos seus habitantes, promovendo a inclusão social, a sustentabilidade e o fortalecimento dos laços comunitários.

O território é a atual freguesia de Santa Clara (Figura 0.1), especificamente, as zonas denominadas Ameixoeira e Galinheiras a norte e a oeste do Eixo Norte-Sul. A freguesia de Santa Clara corresponde na quase totalidade à união no ano de 2013 das antigas freguesias Ameixoeira e Charneca. É um território onde predominam construções e operações de loteamento clandestino com início antes de 1962 (Salgueiro, 1972) a que se denominaram Áreas Urbana de Génese Ilegal (AUGI) na Lei n.º 91/95 (Câmara Municipal de Lisboa, n.d.). Com o Decreto-Lei nº 307/2009 que prevê o Regime Jurídico da Reabilitação Urbana (RJRU) foi possível às câmaras municipais delimitar zonas onde se considere importante a sua reabilitação. A Área de Reabilitação Urbana (ARU) de Santa Clara (Ameixoeira/Charneca) foi delimitada e aprovada em 2014 tendo sido alterada nos seus limites em 2016 para incluir o Bairro das Galinheiras (Câmara Municipal de Lisboa, 2018a).

Verifica-se um território constituído por guetos, seja de minorias raciais, minorias sociais, de certa forma marginalizadas. Segregado pelas culturas sociais, pela topografia, mas também pelas infraestruturas rodoviárias. As problemáticas na sua génese estão relacionadas com fatores históricos

da sociedade portuguesa. Na evolução da cidade de Lisboa principalmente na sua periferia foram-se deixando lacunas. À cidade propriamente dita de 1950 foram-se somando aglomerados urbanos e infraestruturas. Alguns programados, mas nem sempre com as melhores soluções, outros de forma quase espontânea sem o controle do poder central. A cidade cresceu com estes aglomerados até atingir quase na sua totalidade os limites do concelho. Pelo caminho deixaram-se elementos e espaços esquecidos que formam barreiras enormes na lógica de uma cidade.

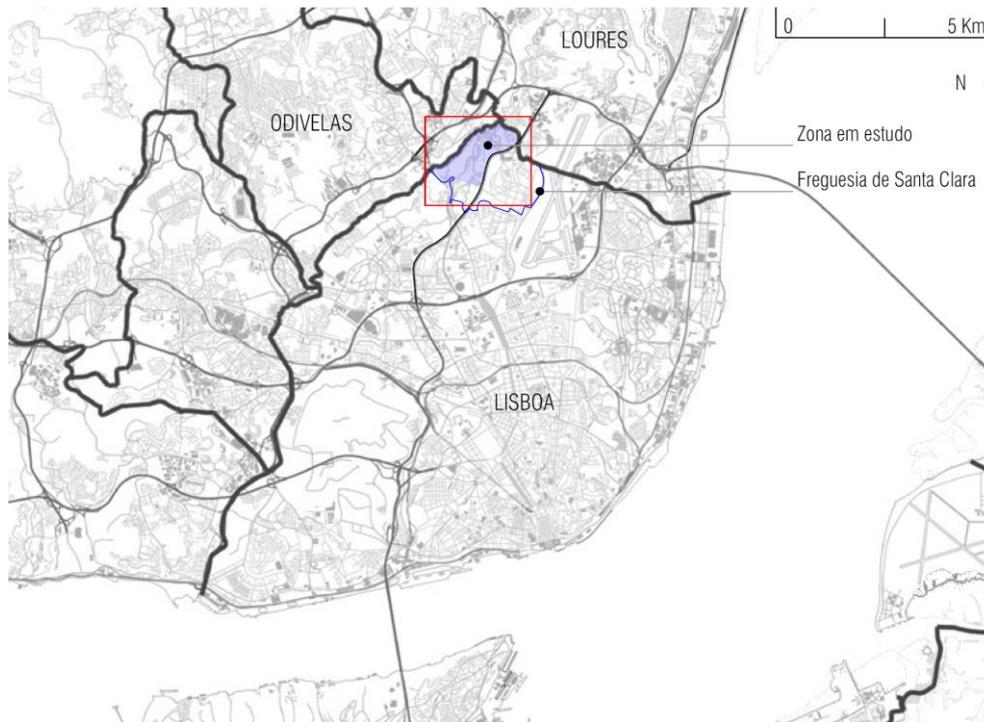


Figura 0.1. Mapa de Lisboa e arredores. Localização da área em estudo. Produzido pelo autor. Fonte: (Santos & Costa, 2023).

Este trabalho centra-se no espaço público, abordado numa escala mais abrangente da paisagem urbana, fundamentando-se no conceito de "Cidade Cognitiva". Defende-se que a relação dos cidadãos com a cidade deve promover uma sensação de tranquilidade, uma qualidade essencial e primária deste conceito. A proposta visa, assim, fomentar o conhecimento do território, incentivar a interação entre os habitantes e assegurar a segurança como pilares fundamentais para uma experiência urbana mais rica e inclusiva.

Enquadramento e Pertinência do Tema

No contexto do LabTUR 2.0, foram estabelecidas três temáticas principais para o desenvolvimento do Projeto Final de Arquitetura (PFA): habitação, espaço público e paisagem e sustentabilidade. Estas

áreas foram identificadas como fundamentais, considerando a complexidade e os desafios específicos presentes no território urbano das Galinheiras e Ameixoeira. Neste estudo, optou-se pela intervenção no espaço público, com especial enfoque na reconversão de áreas subutilizadas e abandonadas, resultantes da construção da infraestrutura viária Eixo Norte-Sul.

A intervenção proposta é orientada pelo conceito de "Cidade Cognitiva", que destaca a importância da memória coletiva e da identidade local na criação de um espaço com significado (Lynch, 2002). A relevância do conceito de "Cidade Cognitiva" reside na sua capacidade de promover uma compreensão mais profunda da cidade, relacionando o conhecimento e a interação com o ambiente urbano à transformação positiva da experiência humana. Inicialmente, o conceito de Cidade Cognitiva foi entendido de forma limitada, mas a pesquisa revelou que ele vai além do uso de Tecnologias de Informação e Comunicação (TIC) e Inteligência Artificial (IA), incorporando uma visão mais ampla que inclui o papel da cultura e do desenvolvimento humano na criação de espaços urbanos (Castells, 2002).

A investigação demonstra que, embora as TIC e a IA facilitem o entendimento e a adaptação urbana, elas não constituem, por si só, a base de um novo conceito de cidade. De acordo com Tusnovics (2007), a "Cidade Cognitiva" é um "trabalho em curso", onde a cultura, a memória coletiva e a vivência urbana são elementos centrais. Deste modo, a Cidade Cognitiva envolve a capacidade de aprendizagem e adaptação contínua dos territórios urbanos com vista a melhorar a qualidade de vida dos habitantes. O conceito de "Cidade Cognitiva" sublinha ainda a importância de uma abordagem multidisciplinar e multicultural no planeamento e desenho urbano. As cidades, cada vez mais diversas, beneficiam de estratégias inclusivas e sustentáveis que promovem espaços conectados e acessíveis. A criação de áreas verdes, a integração de territórios fragmentados e a participação comunitária no planeamento dos espaços urbanos são elementos fundamentais para a construção de uma cidade verdadeiramente cognitiva, onde a interação e o desenvolvimento humano ocupam o centro das políticas de regeneração urbana.

Com esta abordagem, propõem-se intervenções urbanísticas que valorizem os espaços de ligação e transição sob a infraestrutura, transformando-os em lugares de integração da comunidade.

Objetivos do Trabalho

O projeto "Construir Lugar no Eixo Norte-Sul: Percursos de Cognição na Regeneração Urbana da Ameixoeira e Galinheiras" tem como objetivo central propor soluções de desenho urbano que promovam a interação social e o bem-estar, integrando os princípios de sustentabilidade e resiliência. Baseado no conceito de "Cidade Cognitiva", o projeto destaca elementos essenciais como conexão,

cultura, educação, integração, inclusão, acessibilidade e mobilidade, que são fundamentais para regenerar o espaço urbano fragmentado e fortalecer o sentido de comunidade.

A proposta atua como um manifesto crítico à realidade urbana existente, com particular relevância para o concelho de Lisboa. A reflexão sobre as problemáticas identificadas é orientada pelas premissas da Regeneração Urbana (Roberts e Sykes, 2000), alinhada com a escala de intervenção selecionada e sustentada numa base teórica robusta.

Este projeto coloca as pessoas no centro do processo urbano, reiterando que qualquer intervenção deve priorizar o bem-estar e as necessidades dos habitantes. Neste sentido, considera-se essencial que as soluções propostas, no âmbito da arquitetura e do desenho urbano, estejam ancoradas em alguns dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) (Figura 0.2), de modo a responder aos desafios contemporâneos de inclusão, sustentabilidade e resiliência urbana.



Figura 0.2. Objetivos de Desenvolvimento Sustentável.

Metodologia

A metodologia adotada pelo LabTUR 2.0 para o PFA consistiu em tarefas de natureza coletiva e individual, organizadas em quatro fases metodológicas principais: (1) empírica; (2) descritiva; (3) explicativa; e (4) projetual.

Primeira Fase – Empírica

Na fase inicial, o trabalho em grupo consistiu na recolha e sistematização de informações sobre a área de intervenção — Ameixoeira/Santa Clara —, com o objetivo de criar uma base de dados abrangente sobre o território. Este levantamento permitiu o desenvolvimento de uma Estratégia de Intervenção preliminar, que orientou as etapas subsequentes de estudo e proposta. A análise territorial visou proporcionar um entendimento integrado das dinâmicas e características locais, servindo de suporte para as etapas subsequentes.

No âmbito do trabalho individual, foi selecionado o “Cidade Cognitiva”, que fundamenta a abordagem da regeneração urbana proposta. Para aprofundamento teórico, foram analisados três elementos de

apoio: (1) a leitura de um artigo de jornal - Alexandra Paio, Cidade Cognitiva, O Jornal Económico, Crónica Et Cetera (2023); (2) um livro -Deborah Hauptmann & Warren Neidich (2010) Cognitive Architecture: From Bio-politics to Noo-politics; Architecture & Mind in the Age of Communication and Information; e (3) uma entrevista exploratória ao Arquitecto Paisagista Carlos Smaniotto Da Costa (2023), cuja transcrição é apresentada em anexo.

Segunda Fase – Descritiva

Nesta fase, o trabalho em grupo envolveu a revisão e consolidação da caracterização da área e da Estratégia de Intervenção, conduzindo à identificação do Programa Base de Intervenção, que permitiu o desenvolvimento de um Estudo Prévio. Este estudo visou alinhar a intervenção com as necessidades específicas do território, integrando as diferentes escalas abordadas pelos grupos.

Individualmente, consistiu na revisão crítica da literatura sobre o conceito de “Cidade Cognitiva”, que estruturou a fundamentação teórica do projeto. Foi também elaborada uma Linha do Tempo que explora a evolução do conceito, além da definição de uma metodologia para o projeto e a seleção de casos de estudo relevantes para sustentar a proposta.

Terceira Fase – Explicativa

Na fase explicativa, foi desenvolvido o Estudo Prévio, assegurando-se a avaliação e a articulação dos trabalhos individuais em função da Estratégia de Intervenção e do Programa Base definidos em grupo. Esta etapa envolveu uma análise detalhada das implicações do conceito de Cidade Cognitiva para a regeneração urbana do território e o desenvolvimento de soluções preliminares de projeto que abordassem as necessidades de integração e acessibilidade.

Quarta Fase – Projetual

Na fase final, o foco foi o desenvolvimento detalhado do projeto arquitetónico e dos espaços públicos, essenciais para a implementação da proposta de regeneração urbana. A conceção dos espaços foi orientada por princípios de sustentabilidade e inclusão, garantindo uma sistematização construtiva coerente com os objetivos iniciais e a viabilidade de implementação. Esta fase visou consolidar a proposta final, com um enfoque na materialização dos princípios da Cidade Cognitiva e na criação de um espaço urbano que promova a interação social, o bem-estar e a resiliência comunitária.

Estrutura

A dissertação estrutura-se em três capítulos principais, acompanhados de uma introdução e considerações finais.

A Introdução contextualiza o tema da investigação, apresentando ao leitor o problema central e os objetivos do estudo, e define o enquadramento e a pertinência da análise do território urbano de Ameixoeira e Galinheiras sob a perspectiva da “Cidade Cognitiva”.

O Capítulo 1 centra-se na fundamentação teórica, oferecendo uma reflexão aprofundada sobre o conceito de “Cidade Cognitiva”, que constitui a base teórica do trabalho. Este capítulo explora as principais referências académicas e estabelece uma relação entre o conceito e os desafios contemporâneos de regeneração urbana.

O Capítulo 2 apresenta a metodologia adotada para o estudo do território, sendo subdividido em três secções, cada uma abordando aspetos específicos:

- Secção 1: Introduce alguns factos históricos sobre o movimento de deslocação da população para as cidades em Portugal, fornecendo um contexto para a análise. A secção inclui uma caracterização detalhada do território, com atenção aos aspetos socioeconómicos, à morfologia urbana e à ecologia da área em estudo.
- Secção 2: Apresenta casos de estudo relevantes que complementam a análise do território e inspiram as intenções de projeto, considerando a escala de intervenção escolhida.
- Secção 3: Detalha o processo participativo, incluindo a opinião geral das pessoas contactadas durante o estudo, com o intuito de integrar a perspetiva comunitária na proposta.

O Capítulo 3 foca-se na proposta de arquitetura e de desenho urbano “Construir Lugar no Eixo Norte-Sul: Percursos de Cognição na Regeneração Urbana da Ameixoeira e Galinheiras”, expondo as soluções desenvolvidas para a regeneração do espaço público e a criação de uma infraestrutura inclusiva e cognitiva. Este capítulo descreve as estratégias de projeto, com atenção aos princípios de sustentabilidade, acessibilidade e resiliência, orientados pelo conceito de Cidade Cognitiva.

A dissertação encerra com as Considerações Finais, que sintetizam os principais resultados da investigação, reflete sobre a contribuição do estudo para a regeneração urbana e sugere direções futuras para a investigação e o desenvolvimento de práticas urbanísticas orientadas pela Cidade Cognitiva.

CAPÍTULO 1

Cidade Cognitiva

“As necessidades sociais têm um fundamento antropológico; opostas e complementares, compreendem a necessidade de segurança e a de abertura, a necessidade de certeza e a necessidade de aventura, a da organização do trabalho e a do jogo, as necessidades de previsibilidade e do imprevisto, de unidade e de diferença, de isolamento e de encontro, de trocas e de investimentos, de independência (e mesmo de solidão) e de comunicação, de imediaticidade e de perspectiva a longo prazo. O ser humano tem também a necessidade de acumular energias e a necessidade de gastá-las, e mesmo de desperdiçá-las no jogo. Tem necessidade de ver, de ouvir, de tocar, de degustar, e a necessidade de reunir essas percepções num "mundo".”

(Lefebvre, 2008, p. 105)

A elaboração deste capítulo tem como objetivo a construção de uma base teórica para o desenvolvimento da proposta que se apresenta no capítulo três. Como foi referido na introdução, os três elementos de apoio: o artigo do jornal “ A cidade Cognitiva” (Paio,2023), o livro *Cognitive Architecture: From Bio-politics to Noo-politics ; Architecture & Mind in the Age of Communication and Information* (Hauptmann e Neidich, 2010) e a entrevista a Carlos Smaniotto Da Costa (2023) (Anexo A).

O interesse pelo conceito de Cidade Cognitiva surge da necessidade de aprofundar a compreensão da relação entre o ambiente urbano e os processos de conhecimento e interação humana (Figura 1.1). Na área da arquitetura, o termo "cidade" é amplamente abordado, mas o termo "cognitiva" adiciona uma dimensão que transcende a simples espacialidade urbana, remetendo para a ideia de "cognição", “definida como a atividade mental que inclui o raciocínio e os entendimentos que resultam do raciocínio” (Gazzaniga, Heatherton, & Halpern, 2018). A cognição é um processo universal, presente em todos os seres vivos, embora mais desenvolvida em alguns, o que lhes permite alcançar níveis superiores de inteligência e adaptação. Esta abordagem possibilita entender a cidade não apenas como um espaço físico, mas como um ambiente dinâmico de aprendizagem e interação, que evolui em resposta às necessidades e experiências das suas comunidades.

Assim, o conceito de Cidade Cognitiva relaciona-se com a aquisição de conhecimento através de processos que ocorrem no desenvolvimento humano e social. Inicialmente, a investigação partiu da noção de que as Tecnologias de Informação e Comunicação (TIC) e a Inteligência Artificial (IA) estariam na base deste conceito. Contudo, esta perspetiva suscitou questionamentos fundamentais: A cidade não terá sido sempre cognitiva, em alguma medida? Seriam realmente as TIC e a IA os fatores determinantes para a definição de uma cidade cognitiva? Ou estará esta característica essencialmente ligada ao desenvolvimento humano contínuo, e, assim, nunca totalmente atingida? Estas questões sugerem que a Cidade Cognitiva pode ser, em última instância, uma utopia — um ideal em constante evolução. Através das reflexões de Hauptmann & Neidich (2010) e da entrevista com Costa C. S. (2023), foi possível obter alguns contributos valiosos para estas questões. No entanto, a pesquisa foi alargada a outros autores, incluindo análises que envolvem as Tecnologias de Informação e Comunicação (TIC) e a Inteligência Artificial (IA).

Numa primeira abordagem, as TIC e a IA não se destacam como os elementos principais ou geradores de um novo conceito de cidade. Em vez disso, o estudo de Tunovics (2007) apresenta a Cidade Cognitiva como “um trabalho em curso”, onde a cultura desempenha um papel central. De acordo com esta perspetiva, o conceito de Cidade Cognitiva acompanha o desenvolvimento humano ao longo da história, quer num plano mais teórico e transdisciplinar (Hauptmann & Neidich, 2010), quer numa dimensão prática que visa resolver problemas concretos da vida urbana (Costa C. S., 2023).

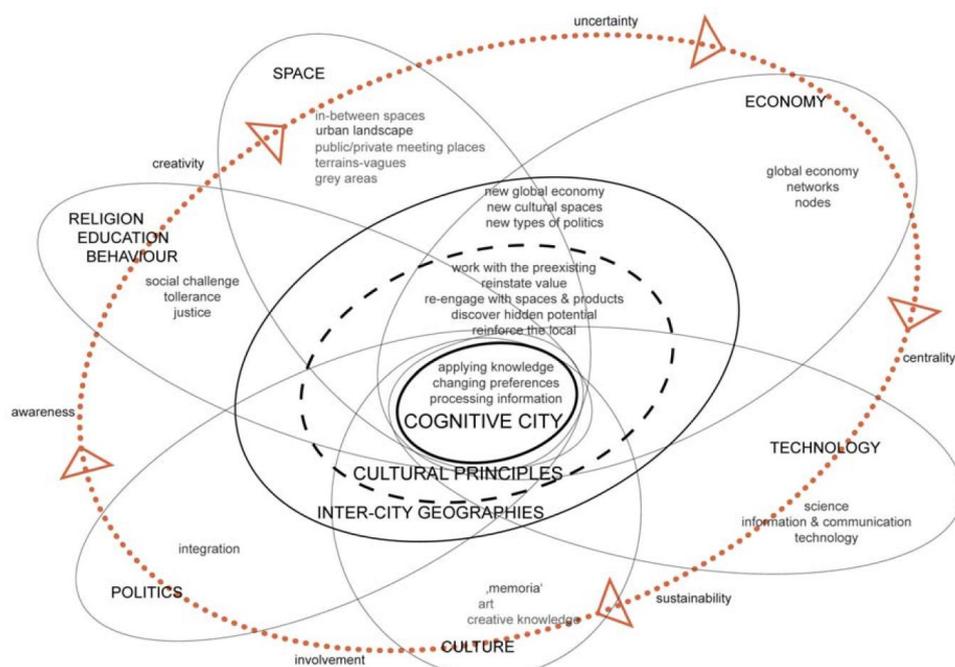


Figura 1.1. Esquema da Cidade Cognitiva. Fonte: Tunovics (2007).

As TIC integram este processo como uma etapa adicional na história evolutiva da sociedade, facilitando a conectividade e o acesso ao conhecimento, mas não definindo, por si só, uma Cidade Cognitiva. Segundo Hauptmann & Neidich (2010), existem dois momentos históricos fundamentais para o desenvolvimento de uma sociedade em rede — característica de uma sociedade mais cognitiva. O primeiro ocorre no final do século XIX, com a introdução do jornal, e o segundo no final do século XX, com o advento da internet e da IA. Estes marcos ampliaram as redes de informação e a capacidade de interação social, elementos essenciais para a construção de uma cidade mais informada e inclusiva.

Mas também se chama a atenção que esta cognitividade pode estar comprometida, pois as TIC e IA estão ao dispor dos sistemas políticos ou de grupos que os podem aproveitar para manipular as sociedades (Pequenino, 2023) enquanto não houver regulamentos que garantam segurança.

Numa breve ponderação, sempre que há mudanças no ordenamento da cidade ou de um território é porque se está a utilizar a informação e experiência do passado com vista a um futuro melhor. Veja-se pela legislação sobre os edifícios. No presente está aquém do ideal, mas um estudo sobre este tema relata um desenvolvimento onde a experiência passada serviu sempre para melhorar os vários presentes. A legislação sobre a habitação, que praticamente não existia há dois séculos atrás, no início do século XX aparece como medida de regular as inquietações que estavam relacionadas com a saúde da população que vivia em pequenas casas em superlotação, devido ao considerável deslocamento de pessoas para as cidades, à procura de melhorar a sua vida. Poderia dar-se o exemplo de várias cidades relativamente a este tema. As informações sobre este assunto não precisam ser vivenciadas para desenvolver a cognição. Por outro lado, o ser humano no seu desenvolvimento precisa de formação e experienciar relações para desenvolver a cognição.

O conhecimento abrangente assente nas várias disciplinas é importante se se deseja atingir uma sociedade mais cognitiva. Não se pode ter em consideração apenas um ponto de vista. Multidisciplinariedade e multiculturalidade é o que permite o desenvolvimento de uma sociedade. São de grande importância estas perspetivas relativamente ao planeamento urbano, pois as cidades estão cada vez mais miscigenadas.

A "Cidade Cognitiva" encontra-se em contínua construção, especialmente quando o foco está no aprimoramento da qualidade de vida dos seus habitantes. Contudo, o ideal cognitivo urbano é desafiado sempre que a sustentabilidade dos sistemas urbanos ainda está distante, evidenciando a dificuldade de implementar estratégias eficazes para a criação de espaços verdes. Este conceito é igualmente comprometido quando se planeiam áreas urbanas desconectadas das zonas adjacentes,

ou quando se desenvolvem projetos sem um conhecimento aprofundado do território e sem a participação ativa dos seus habitantes. Estes fatores revelam a necessidade de uma abordagem mais integrada e participativa para que a Cidade Cognitiva possa realmente contribuir para uma vida urbana mais inclusiva, sustentável e adaptada às necessidades da comunidade.

Na prática, a redução de territórios fragmentados e marginalizados através de políticas, de planeamento urbano e desenho urbano, será um objetivo a atingir. Estes espaços devem ser estudados para que possam desenvolver-se internamente, mas conectados a uma macro escala.

Um aspeto da maior importância para combater a exclusão social é a acessibilidade, que deve ser analisada em todas as várias escalas. Desde o espaço interno da habitação, como vive um determinado habitante na sua privacidade, a relação da habitação com o espaço público, até à relação entre os vários territórios de uma cidade. Estes aspetos não estão só relacionados com a possibilidade de circular. Mesmo em áreas urbanas desenvolvidas, basta pensar nas pessoas isoladas que não veem os seus problemas de saúde resolvidos pelo mau funcionamento dos sistemas de saúde.

Conectar

“Um agenciamento é precisamente este crescimento das dimensões numa multiplicidade que muda necessariamente de natureza à medida que ela aumenta suas conexões.”

(Deleuze & Guattari, 1995)

A cidade não existe sem as pessoas e sem um ambiente urbano adequado para as acolher (Gehl, 2017). Num urbanismo participativo (MONU, 2015), valorizam-se simultaneamente as pessoas e o espaço que as envolve, quebrando-se barreiras físicas e sociais e promovendo uma maior integração comunitária (Sanoff, 1990). A densificação populacional e de infraestruturas gera incertezas quanto à sustentabilidade dos habitats, sejam naturais ou urbanizados, tornando essencial a conexão entre o ser humano e o seu ambiente (Streefland, 2021). Esta relação exige uma atenção plena a temas críticos como a poluição, a gestão da água — tanto a tratada quanto a das chuvas —, e a preservação da flora e fauna. O recurso à memória de tempos em que estas preocupações eram inexistentes permite projetar um futuro urbano mais sustentável e adaptado às necessidades contemporâneas.

Cultura

“Radical relationality means that being human is composed of relations; we do not ‘have’ relations, but we are relations all the way down.”

(Protevi, 2010)

Cidades mais densas possibilitam o encontro de diferentes maneiras de estar, geram conhecimento social material e mental (Hananberg, 2014), reconstroem a memória e identidade de um lugar. Gera-se evolução cultural que é percebida através da informação que as sociedades retêm e que a transmitem de diversas formas (Wexler, 2010), através de livros, arquitetura, obras de arte, instituições sociais, legislação, costumes, escolas, etc. Encarando a cultura como potencial de “relacionalidade”, a cidade será um lugar autêntico, um espaço que poderá orgulhar seus habitantes (Tusnovics, 2007). É importante conectar a sociedade à cidade através de processos de “educação territorial” (Costa C. S., 2023). “Um Território Educativo (...) reconhece, promove e exerce um papel educador na vida dos sujeitos” (Educação e Território, n.d.), através da escola e de outras instituições com ações que envolvem toda a comunidade.

Inclusão/ Integração social

O sentimento de exclusão social é resultado de múltiplos fatores, dos quais alguns, quando mitigados, têm o potencial de desencadear melhorias em várias outras dimensões da vida urbana (Diogo, Castro, & Perista, 2015). A inclusão das pessoas com deficiência destaca-se como uma das prioridades, uma vez que a sua autonomia e bem-estar dependem fortemente de um ambiente acessível e de suporte adequado, tanto na mobilidade como na interação social (Rabie, 2023).

Além disso, a inclusão educacional é fundamental para reduzir desigualdades e facilitar a integração. Oliveira, Matias e Ortiz (2016) argumentam que as escolas desempenham um papel essencial na recepção e inclusão de pessoas de diferentes origens e condições sociais. Para que essa integração seja plena, é necessário criar condições para que todos os grupos sociais presentes numa determinada área geográfica possam aceder aos mesmos estabelecimentos de ensino, promovendo um ambiente de igualdade de oportunidades desde a infância.

Outro elemento crítico para a integração social é o acesso ao emprego, habitação e espaço público qualificado. A criação de políticas públicas eficazes e de acesso a espaço público inclusivo são fundamentais para garantir a inclusão e reduzir a vulnerabilidade social. A estrutura do sistema político

é, portanto, essencial para criar as condições que promovam a igualdade de oportunidades, permitindo que todos os cidadãos acessem a uma vida digna e integrada (Carreiras, 2018).

A dificuldade na integração social também pode ser agravada por conflitos e divergências entre indivíduos, grupos ou culturas, como apontado por Techio, Gondim, Batista e Hessel (2023). Para superar estas tensões, é relevante promover atividades em sistema de coparticipação, com a implementação de iniciativas comunitárias e educativas como o conceito de "Bairro-Escola" (Educação e Território, n.d.). Este modelo propõe uma abordagem em que a educação e o território se complementam, criando espaços de convivência e aprendizagem que promovem a integração social e fortalecem os laços comunitários.

Assim, a inclusão social requer uma abordagem integrada que considere as particularidades de diferentes grupos e que fomente a participação comunitária, a acessibilidade e o acesso igualitário a serviços e oportunidades.

Acessibilidade/Mobilidade

“A acessibilidade trata do quão fácil/factível é alcançar um local, enquanto a mobilidade trata dos meios de deslocamento efetivamente utilizados para chegar até ele. Níveis de acessibilidade são, portanto, medidas potenciais, ao passo que os dados de mobilidade descrevem padrões reais, realizados.”

(Pereira & Herszenhut, 2023, p. 16)

“O conjunto das possibilidades e dos constrangimentos que resultam nos movimentos de pessoas, coisas, ideias e valores – inclusive simbólicos – na cidade constitui a mobilidade urbana e reflete a urbanidade de cada um dos lugares.”

(Balbim, 2016)

A acessibilidade é um elemento de enorme importância no cotidiano urbano, pois representa a base para que as pessoas possam alcançar os recursos e oportunidades necessárias para uma vida plena. Segundo Pereira e Herszenhut (2023), acessibilidade refere-se à "facilidade com que as pessoas conseguem alcançar lugares e oportunidades". Este conceito é influenciado pela qualidade das infraestruturas, pela organização e uso do solo, bem como pelas características e necessidades das próprias pessoas.

Melhorar a acessibilidade reduz a necessidade de mobilidade forçada e dependente de veículos poluentes, um problema identificado já na Carta de Aalborg (1994), que sublinha a importância de adotar soluções de transporte que minimizem o impacto ambiental. A promoção de alternativas como a mobilidade pedonal, o uso da bicicleta e o incentivo ao transporte público são estratégias fundamentais para tornar as cidades mais sustentáveis e acessíveis. Estes meios de transporte não só reduzem a pegada ecológica das cidades como também aumentam a qualidade de vida dos seus habitantes, criando um ambiente urbano mais inclusivo e saudável.

“Bom” desenho

“(…) a experiência tem mostrado quando nós investimos no espaço público, eh, independente da camada, independente do poder aquisitivo, do poder económico, de quem nós dirigimos esse trabalho, mas investir em espaços de qualidade, espaços com bom desenho com bons equipamentos, traz retornos (…)”

(Costa C. S., 2023)

Nos territórios marginalizados as pessoas têm menos recursos. As habitações têm menos condições. Desta forma pensar o espaço público através de um “bom” desenho (Costa C. S., 2023) urbano poderá ser o caminho. O termo é subjetivo. Não se refere a uma forma, mas à conjugação de vários elementos, como sejam os anteriormente enunciados. Revela-se na interação entre a estrutura física da cidade e os habitantes (Lynch, 2002). Os usos que se constroem têm um papel fundamental para a vivência. Um espaço urbano com poucos está adormecido (Jacobs, 2011). Uma atitude transdisciplinar (Hauptmann & Neidich, 2010) na composição do espaço da cidade relaciona-se com o entendimento de um mundo em mudança, cria pontes entre a tecnologia as ciências as artes e a filosofia.

TIC/IA

“Aprender para não morrer, este é o novo paradigma determinado pela globalização nas localidades na era do conhecimento.”

(Borba, 2000)

“Uma ciência analítica da cidade, necessária, está hoje ainda em esboço. Conceitos e teorias, no começo de sua elaboração, só podem avançar com a realidade urbana em formação, com a práxis (prática social) da sociedade urbana.”

(Lefebvre, 2008, p. 106)

A “urbanidade” dos lugares está relacionada com a inserção de uma nova infraestrutura tecnológica, a distribuição total de redes de comunicação (Alonso & Mencar, 2017). Permite a hiperconexão (Paio, 2023) entre pessoas e organismos públicos e privados. É de enorme importância para o relacionamento entre empresas e serviços localizados em áreas completamente distantes (Borba, 2000). Facilita a gestão das várias atividades, como exemplo, o trânsito e a interação dos habitantes com o poder central.

CAPÍTULO 2

Ensaio metodológico

Este capítulo tem início com uma breve introdução histórica à realidade portuguesa relacionada com as urbanizações de génese ilegal. Desde meados do sec. XIX (Ribeiro, 2008), que em Portugal tem sido permanente, embora de forma menos intensa que nalguns países da Europa, a migração das populações rurais com dificuldades e sem formação em direção às cidades na procura de melhores condições. Permitida pela lenta industrialização, principalmente em Lisboa e Porto. A vida no campo tornou-se difícil por diversas razões como apontam Ferreira e Dias (2016). Muito se alterou na sociedade após 1834, com a extinção das ordens religiosas e a expropriação de suas terras, mas também a perda de direitos da nobreza que agora teria de pagar impostos. A população ganhou direitos à luz da Carta Constitucional de 1826, influenciada pela Revolução Liberal de 1820, mas não melhorou a sua vida. A verdade é que era um país onde a população rural vivia de uma agricultura de subsistência apesar de ser o setor principal. O Quadro 2.1 e Quadro 2.2 dão uma noção de como foi o deslocamento da população em Portugal. Até 1920 Lisboa passou de uma proporção de 1 em 24,5 portugueses em 1864, para 1 em 11,5. Na coluna quatro percebe-se que esta concentração era principalmente na cidade. De 1920 para 1960 a população em Lisboa aumentou quase para o dobro. Este facto deve-se à oferta de trabalho no setor industrial, em empresas como a Siderurgia Nacional (SN) no Seixal fundada em 1940, ou empresas agregadas à já existente Companhia União Fabril (CUF) fundada em 1865 que também se expandiu entre 1940 e 1960, situando-se no Barreiro o maior complexo.

Quadro 2.1. Deslocamentos da população em Portugal.

Anos	População de Lisboa	População de Setúbal	População do distrito de Lisboa, menos a de Lisboa e de Setúbal	Relação entre a população de Lisboa e a de Portugal
1864	197 649	12 747	228 068	1: 24,5
1878	227 674	14 798	255 587	1: 18,4
1890	298 903	17 581	294 684	1: 15,7
1900	356 009	22 074	331 426	1: 14,1
1911	435 359	30 346	386 649	1: 12,8
1920	486 372	37 074	420 112	1: 11,5

Fonte: (Ribeiro, 2008).

Quadro 2.2. Trajetória do universo demográfico no país e na cidade de Lisboa, 1940 – 1981.

Anos	População			
	Portugal	Lisboa	Varição Portugal (%)	Varição Lisboa (%)
1940	7722152	594390		
1950	8441312	709119	9,3	19,3
1960	8851289	802230	4,9	11,5
1970	8663252	769044	-2,1	-4,1
1981	9852841	807937	13,7	5,1

Fonte: (Heitor & Gonçalves, 2019).

Fundamental foi também “a abertura da economia portuguesa ao comércio europeu” (Maia, 2000) que permitiu a entrada de Portugal em 1959 na European Free Trade Association (EFTA), ajudando a pôr fim à crise financeira de 1892 (Ramos, 2011). Estas situações possibilitaram também o desenvolvimento do setor comercial e serviços, o que aumenta a oferta de trabalho. O fato de Portugal ter aderido à EFTA fez as exportações aumentarem em 40% (Alves J. F., 2012) permitindo que nos anos 60 se tivessem criado outras empresas como o caso da empresa de papel Inapa, e produzido mais nas já existentes como a Cimentos Tejo ligada à construção civil e a Lisnave ligada à construção e reparação naval. O crescimento da produtividade em Portugal (Aguiar & Martins, 2004) está inteiramente relacionado com dois períodos, o de 1951-1973 com a entrada na EFTA, como atrás indicado e com o de 1985-2000 com a adesão à Comunidade Económica Europeia (CEE), atual União Europeia (EU). Da Figura 2.1 pode fazer-se a relação destes dois períodos com a construção das pontes, 25 de Abril construída entre 1962 e 1966, e Vasco da Gama entre 1995 e 1998.

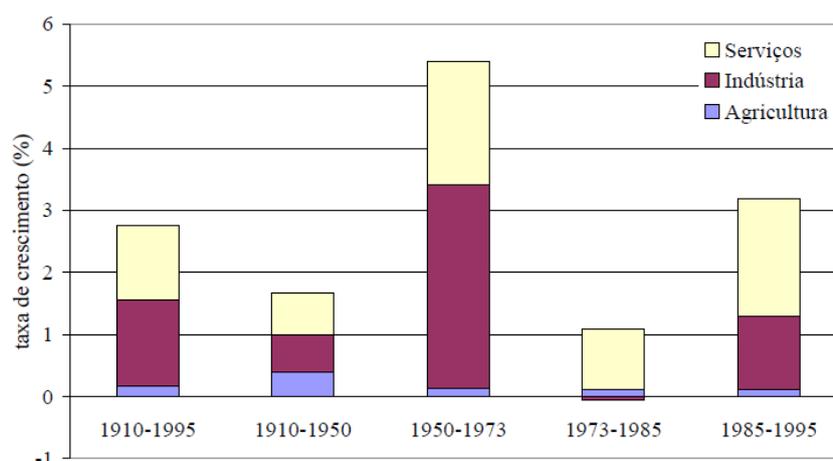


Figura 2.1. Contributos para a taxa de crescimento da produtividade na economia portuguesa. Fonte: (Aguiar & Martins, 2004).

A procura por habitação no período de 1950-1970 vai gerar um aumento de preços nas rendas na cidade de Lisboa. Mas não era só o aumento de rendas, o problema passava por haver um défice de casas a oferecer para dar resposta à procura.

Como se verifica na análise feita por Antunes, Lúcio, Soares, e Julião (2016), há um historial de legislação relacionado com a falta de habitação desde o início da instauração da República em 1910. Antes mesmo deste acontecimento já havia alguma preocupação, mas nunca se chegou a um projeto que alcançasse um decreto-lei. No período entre 1910 e 1926, tempo que durou a República, publicaram-se entre 1918 e 1919 quatro decretos, nos quais aparecem os termos “casas económicas” e “bairro operário” relacionados com as preocupações políticas. Pouco se concretizou das iniciativas tomadas. Só no Estado Novo se concluíram os dois bairros iniciados em Lisboa, “o bairro da Ajuda (ou Boa-Hora), ao abrigo da política de casas económicas de 1918, e o «primeiro bairro operário», denominado bairro do Arco do Cego, sob a política de bairros sociais de 1919.” O que em números, segundo os autores, rondará as 700 casas.

Dos bairros inicialmente previstos pelo poder público, foram concluídos até 1974 os que estão apresentados na Figura 2.2 com base nas políticas do Estado Novo que geraram os decretos-lei apresentados no Quadro 2.3.

Quadro 2.3. Políticas do Estado Novo que promoveram diretamente processos de realojamento.

<p>Política de casas desmontáveis (Decreto-Lei nº 28 912, de 12 de Agosto de 1938)</p> <ul style="list-style-type: none">- Casas pré-fabricadas, de pequena dimensão e de piso térreo.- Bairros morfologicamente bem delimitados e afastados da cidade;- Destinada a habitantes de bairros de barracas. <p>Política de alojamentos para famílias pobres (Decreto-Lei nº 34 486, de 6 de Abril de 1945)</p> <ul style="list-style-type: none">- Pode ser considerada a política de realojamentos do Estado Novo;- Destinada a habitantes de bairros de barracas e desalojados coercivos;- Anos 40: construção de bairros de casas unifamiliares morfologicamente bem delimitados;- Anos 50 e 60: construção de blocos sociais, de cariz modernista, integrados em urbanizações promovidas por particulares;- Na década de 60, a CML utilizou os esquemas deste diploma para construir casas de rendas reduzidas (casas de renda mínima, moderada, módica e média); <p>Decreto-Lei nº 42 454 (Decreto-Lei nº 42 454, de 18 de Agosto de 1959)</p> <ul style="list-style-type: none">- Parcialmente destinado a realojamentos;- Criação de uma categoria habitacional própria para o efeito (categoria HR);- 30% dos fogos construídos por instituições de previdência deveriam ser destinados a realojamentos;- Construção de blocos sociais para realojamentos em Olivais Norte, Olivais Sul (Célula F) e Chelas (bairro de casas pré-fabricadas);
--

Adaptado pelo autor. Fonte: (Antunes, Lúcio, Soares, & Julião, 2016).

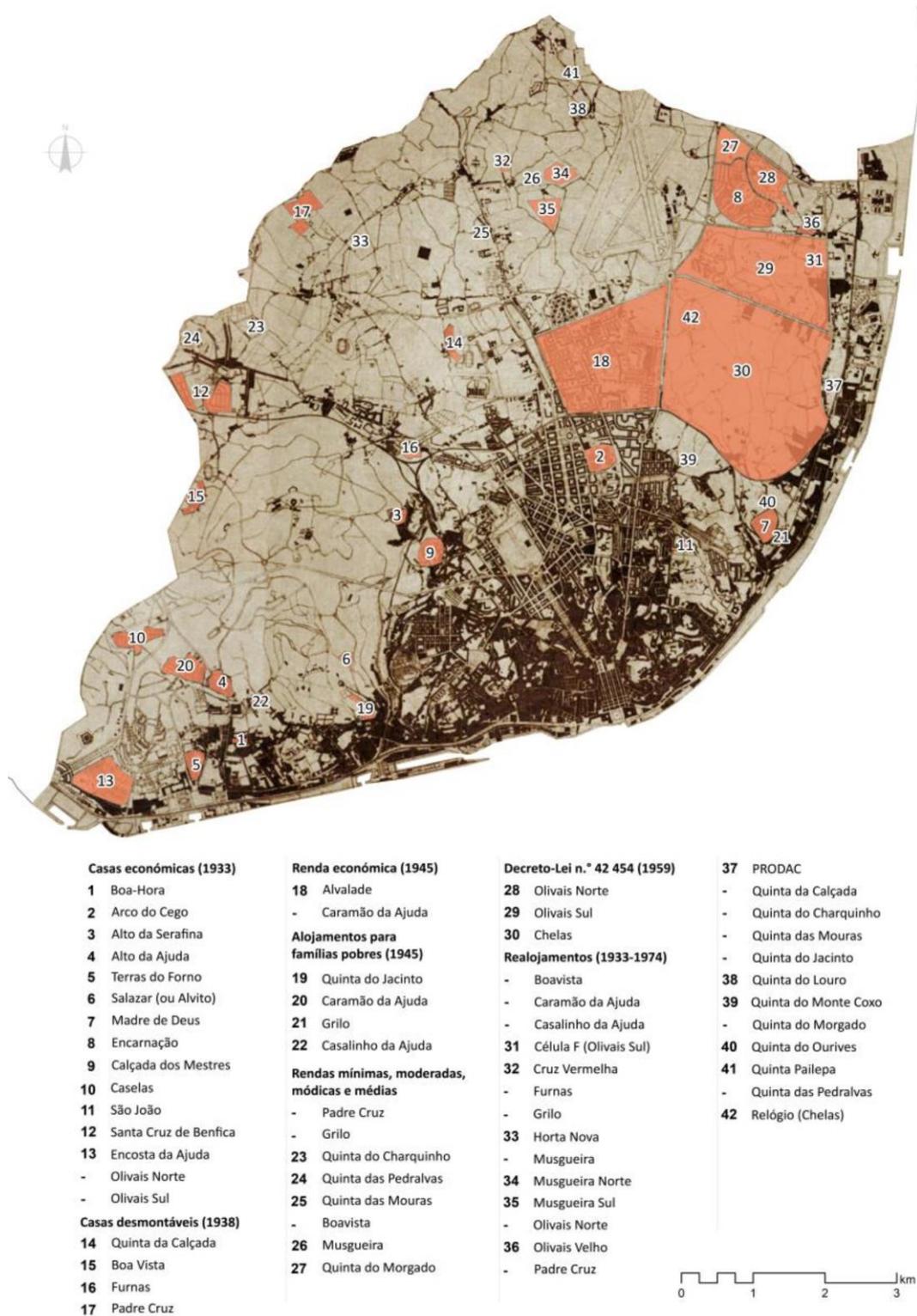


Figura 2.2. Planta de Lisboa. Síntese das áreas de intervenção durante o Estado Novo. Fonte: (Antunes, Lúcio, Soares, & Julião, 2016).

Apesar de neste período haver imenso trabalho, a maioria era mal remunerado. Uma grande fatia desta população vê-se obrigada a procurar locais para habitar em construções clandestinas, fora das zonas urbanas existentes (Gonçalves, Silva, & Mota, 2010). Mesmo a população com melhores

condições monetárias que vinha para a cidade não lhe agradava pagar os valores pedidos, sabendo que iriam para apartamentos, preferiam ter uma casa térrea com quintal de forma a continuar a ter uma relação com a terra, mesmo que essa construção se fizesse por um processo clandestino. Um estudo sobre bairros clandestinos de Salgueiro (1972) mostra como a questão da habitação se foi resolvendo (Figura 2.3).

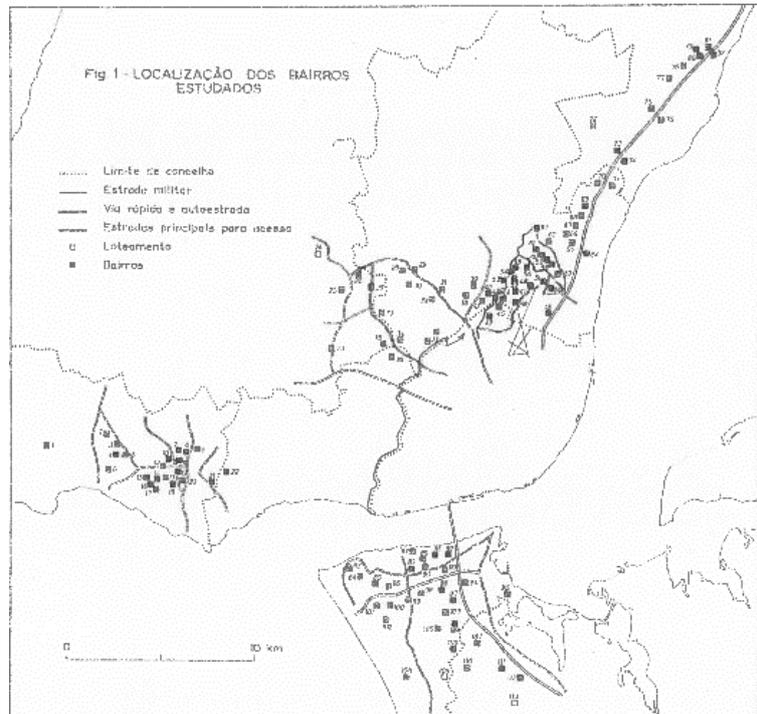


Figura 2.3. Área Metropolitana de Lisboa. Localização de bairros clandestinos na área metropolitana de Lisboa.

Fonte: (Salgueiro, 1972).

A periferia da Capital na zona norte na década de 1950 tal como os terrenos adjacentes pertencentes aos concelhos de Loures e Odivelas, estavam considerados pelo ordenamento do território como área rural, não estavam contemplados planos de urbanização. A partir de 1962, os proprietários de terras viram uma solução para as rentabilizar. A Lei n.º 2116 que limitava a 5000 m² as unidades mínimas de cultura e a posterior recorrência à compropriedade regulada no Código Civil (Gonçalves, Silva, & Mota, 2010), permitiu aos já proprietários ou novos compradores de terras com o intuito de as voltar a vender em pequenas parcelas, “avos”, para atingir o máximo lucro. Na venda destas pequenas parcelas os proprietários iniciais encorajavam os compradores informando-os que havia loteamento em vias de ser aprovado pelas autarquias respetivas. O Quadro 2.4 refere a realidade portuguesa relacionada com a urbanização clandestina. A Figura 2.4 apresenta a localização destas urbanizações em vários pontos da Área Metropolitana de Lisboa (AML) que passaram a denominar-se AUGI na Lei n.º 91/95 (Câmara Municipal de Lisboa, n.d.).

Quadro 2.4. Causas da Urbanização Clandestina em Portugal.

<p>Económicas:</p> <ul style="list-style-type: none">- Baixos rendimentos da população gerando grande desfasamento entre o poder aquisitivo e o custo de habitação- Escassez da oferta habitacional pública privada- Forte especulação fundiária e imobiliária no processo legal da promoção habitacional- Inacessibilidade ao crédito à habitação- Disponibilidade de pequenos capitais e poupanças para acesso à habitação ou para investimento imobiliário- Progressiva marginalização das pequenas empresas de construção pelo mercado imobiliário legal- Decadência das estruturas produtivas ligadas ao sector agrário, com o abandono de exploração agrícolas, florestais e pecuárias <p>Institucionais:</p> <ul style="list-style-type: none">- Centralização e burocratização da Administração Urbanística- Rigidez e morosidade no processo de licenciamento de loteamento e construção- Planeamento, legislação e práticas privilegiando os grandes <p>Culturais:</p> <ul style="list-style-type: none">- Hábitos e aspirações de uma população em transição rural-urbana, dando preferência à habitação isolada com quintal;- Forte tradição no acesso à terra e peso ideológico da "casa própria"- Tradicional sentido de empreendedorismo e espírito comunitário de entreajuda- Recusa do padrão de Bairro de Lata ou de ocupação de terrenos alheios
--

Adaptado pelo autor. Fonte: (Ferreira A. F. 1984, como citado em Gonçalves, Silva, & Mota, 2010).

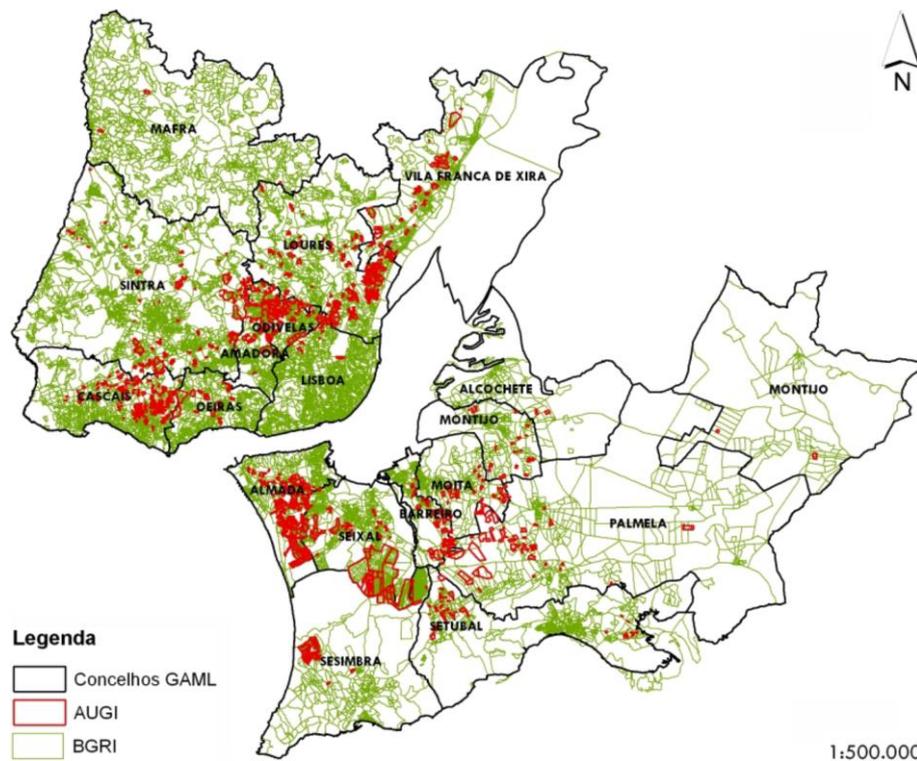


Figura 2.4. Área Metropolitana de Lisboa. Mapa geral da sobreposição das shappefiles – BGRI e AUGI, por Concelhos. Fonte: (Informação disponibilizada pelas Câmaras Municipais e INE - BGRI's dos CENSOS 2001 como citado em Gonçalves, Silva, & Mota, 2010).

Uma outra realidade foi o crescente número de bairros de barracas que se foram construindo a partir do início da década de 1970. Como se pode verificar através da Figura 2.1 a realidade económica portuguesa nas décadas de 1970 e 1980 é completamente diferente da anterior. Correspondeu a um período político conturbado, a ocorrência do 25 de Abril em 1974 e as crises políticas sucessivas até à entrada de Portugal na CEE em 1986. Estes bairros intensificaram-se devido às dificuldades económicas. O regresso dos portugueses das ex-colónias e a entrada de população africana originou uma procura por habitação cuja oferta era insuficiente. Mais tarde, no final da década de 1970, a ocupação de terrenos por parte da etnia cigana.

A entrada de Portugal na CEE permitiu ao poder estatal, através das verbas monetárias recebidas, criar a possibilidade de se construir habitação social para resolver esta situação. Em 1993, na continuada preocupação pelo problema da habitação relacionada com as barracas através do Decreto-Lei 226/87 que revoga o Decreto-Lei 366/85, promulga-se o Decreto-Lei 163/93 conhecido por Programa Especial de Realojamento (PER) que tinha como objetivo principal “a erradicação das barracas”, dirigido para as áreas metropolitanas de Lisboa e Porto e que é a sequência do Programa Nacional de Luta contra a Pobreza, que tinha sido promovido pelo Governo em 1991.

2.1. Caracterização do território das Galinheiras e Ameixoeira

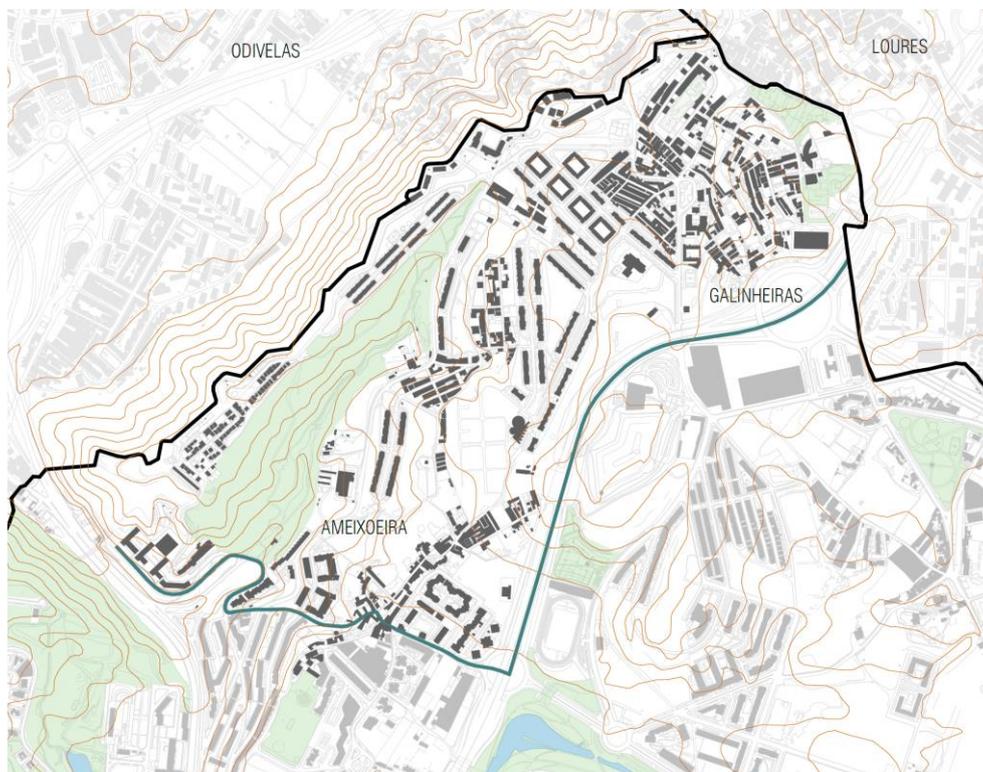


Figura 2.5. Localização do território Ameixoeira - Galinheiras. Produzido pelo autor, com base em informações das Câmaras Municipais dos respetivos concelhos. Curvas de nível conforme Santos e Costa (2023).

A complexidade neste território está relacionada com o que foi mencionado anteriormente. Inicialmente as urbanizações clandestinas, no presente a construção de edifícios ao abrigo do PER sem que se tivessem criado previamente condições sociais e urbanas.

É uma zona pertencente à freguesia de Santa Clara, situada na área norte do concelho de Lisboa. Limitado pelas fronteiras com os concelhos de Loures e Odivelas, pela infraestrutura rodoviária denominada Eixo Norte-Sul a este e a sul pela Estrada de São Bartolomeu e Calçada do Poço. É constituída pelos aglomerados urbanos denominados : 1 – Grafanil; 2 – Quinta da Torrinha; Quinta da Mourisca; 4 – Galinheiras; 5 – Ameixoeira.



Figura 2.6. Ameixoeira - Galinheiras. Localização dos Bairros. Fonte: (Câmara Municipal de Lisboa, n.d.), conforme dados fornecidos pelo grupo “Espaço Público” do LabTUR 2.0.

Socio económica

Verificam-se zonas distintas seja pela morfologia urbana seja pelos grupos sociais. Apesar da proximidade entre bairros existem barreiras culturais. Nas reuniões de associações de moradores que se assistiu no Bairro da Ameixoeira, verificou-se que há uma boa dinâmica social apesar de haver grandes dificuldades de relacionamento entre grupos de moradores. Esta dinâmica tem ajudado a apaziguar certas relações sociais. A presença de alguns edifícios de equipamentos, como a Casa da Cultura no Bairro da Ameixoeira ou o Centro de Desenvolvimento Comunitário da Charneca, ajudam a promover atividades, numa população envelhecida como é o caso da zona mais antiga das Galinheiras, mas também em faixas etárias mais jovens. Ainda assim insuficientes.

Quadro 2.5. - Censos - Freguesia de Santa Clara.

		Idade	0 - 14	15 - 24	25 - 64	65 - +		
2001	----- h.		18	17	53	12		
2011	22500 h.		18	12	55	15		
2021	23650 h.		19	12	53	16		
		Nível de Ensino	0 - Sem; 1 - 1º Ciclo; 2 - 2º Ciclo; 3 - 3º Ciclo; S - Secundário; U - Universitário					
2011			0 23	1 23	2 12	3 15	S 12	U 15
2021			0 18	1 20	2 11	3 14	S 18	U 19
Quinta da Mourisca								
2021	112 h. - Masc. 51 - Fem. 61		19	10	42	29		
	Situação Profissional		Empregado		Desempregado		I - Inativo	
			30	4	66			
	Nível de Ensino		0 19	1 32	2 3	3 15	S 23	U 8
Quinta da Torrinha								
2021	861 h. - Masc. 392 - Fem. 469		19	13	49	19		
	Situação Profissional		Empregado		Desempregado		I - Inativo	
			37	7	56			
	Nível de Ensino		0 16	1 24	2 12	3 22	S 19	U 7
Bairro da Ameixoeira - PER								
2021	4008 h. - Masc. 1897 - Fem. 2111		26	14	50	20		
	Situação Profissional		Empregado		Desempregado		I - Inativo	
			28	9	63			
	Nível de Ensino		0 25	1 24	2 15	3 14	S 15	U 7
Bairro das Galinheiras								
2021	3210 h. - Masc. 1485 - Fem. 1725		18	13	51	18		
	Situação Profissional		Empregado		Desempregado		I - Inativo	
			38	5	57			
	Nível de Ensino		0 17	1 23	2 13	3 18	S 22	U 7
Quinta do Grafanil								
2021	222 h. - Masc. 117 - Fem. 105		17%	18%	54%	11%		
	Situação Profissional		Empregado		Desempregado		I - Inativo	
			51	2	47			
	Nível de Ensino		0 15	1 17	2 14	3 17	S 27	U 10

Adaptado pelo autor. Fonte: INE, conforme dados fornecidos pelo grupo "Habitação" do LabTUR 2.0.

As escolas têm tido bastante importância apesar da baixa escolaridade, ou da desistência prematura. É uma zona onde se concentra uma população desfavorecida, que não vê a escola como algo importante para o seu futuro. A preocupação está muito mais relacionada com a aquisição de emprego, embora seja uma das zonas de Lisboa com maior percentagem de desemprego. O Quadro 2.5 dá uma ideia das qualificações escolares. No Bairro da Ameixoeira um quarto da população não frequentou escola.

A construção dos edifícios do bairro da Ameixoeira (PER), albergaram pessoas do bairro das Galinheiras, mas segundo o relatório de Civitas 21 (2012b) foram realojados grupos de população oriundos de vários sítios, “territórios da grande Lisboa, como são os casos da Quinta do Louro, Quinta da Pailepa, Comunidade circense da zona de Carnide, Charneca, Vale do Forno e algumas famílias do município de Loures e Amadora.” A duração deste realojamento durou quase dois anos, de 2001 a 2003. Os grupos realojados na generalidade queixam-se porque tiveram dificuldades em adaptar-se á nova realidade. Estavam habituados a uma vivência onde conheciam a vizinhança que agora era separada, obrigando a uma readaptação.

A presença de grupos ligados a práticas de estupefacientes é uma constante e dá má imagem ao território. Por toda a zona tem havido problemas relacionados com roubos ou com atos de vandalismo. Em certos pontos do território a população, principalmente os idosos, tem receio de sair à rua porque sabem que há uma presença constante de pessoas prontas a roubar, ou a tentar entrar em suas casas. Sendo idosos, esta situação agrava a pouca mobilidade de que dispõem.

Nos últimos anos tem sido crescente a entrada de populações imigrantes com o objetivo de adquirir emprego. Encontram habitação neste território por ser mais barato com a vantagem de estar relativamente próximo do centro de Lisboa, mas com a desvantagem de as condições habitacionais não serem as melhores. São de vários países e culturas diferentes.

Morfológica

Relacionando a Figura 2.6 com as anteriores, pode verificar-se que o território começou a ser ocupado na década de 1960 através de urbanizações e construções clandestinas. Os bairros Grafanil, Quinta da Torrinha, Quinta da Mourisca e Galinheiras são exemplo disso. O bairro Alto do Chapeleiro aparece mais tarde, depois do ano de 1970, como se confirma na respetiva cartografia. As construções clandestinas têm uma malha urbana apertada, normalmente ortogonal quando o terreno é plano. Quando é acidentado a disposição das parcelas têm características muito idênticas às presentes. Mas é notório que os caminhos que existiam antes, mantem-se, estruturando a ocupação. Estes caminhos ainda hoje, nalguns casos, têm a mesma denominação, azinhagas. Eram na maior parte dos casos a via de separação entre quintas.



Figura 2.7. Ameixoeira – Galinheiras. Evolução morfológica do território. Adaptado pelo autor. Fonte: (Câmara Municipal de Lisboa, n.d.), conforme dados fornecidos pelo grupo “Espaço Público” do LabTUR 2.0.

As ruas no geral em todos os bairros de origem clandestina, são estreitas. Os passeios são também estreitos, nalguns casos, quase não passa uma pessoa.



Figura 2.8. Galinheiras. Morfologia urbana das ruas e edifícios. Fonte: Autor.

Nas tipologias encontram-se lotes desocupados, edifícios só de um piso, de dois e também de três pisos. Nalgumas zonas do bairro das Galinheiras encontra-se a tipologia vila. As construções raramente são de boa qualidade, e no caso das vilas há situações em que se percebe a insegurança construtiva.



Figura 2.9. Galinheiras. Morfologia das vilas. Fonte: Autor.

O largo das Galinheiras é um elemento central na morfologia urbana. É um espaço que agrega um conjunto diversificado de usos, escolas, igreja, jardim de infância, clube desportivo e comércio. Tem pouca habitação o que explica a ausência de atividade durante a noite. O espaço central ajardinado,

com o coreto, algumas mesas e bancos, ajudam a que no período de menor dinamismo possam permanecer pessoas.



Figura 2.10. Largo das Galinheiras. Fonte: Autor.

O bairro da Ameixoeira-PER tem uma morfologia completamente diferente. O edificado é em banda, constituído por sete pisos com cave para garagens. Há imenso espaço entre edifícios, mas os arranjos exteriores são de baixa qualidade. Verifica-se que os habitantes no bairro das Galinheiras têm um maior sentimento de pertença do que no bairro da Ameixoeira apesar de ter mais espaço. Um dos aspetos apontados para a falta deste sentimento é o facto de os realojados estarem anteriormente em zonas que lhes permitia terem um contacto constante com o piso térreo, o que não acontece aqui.



Figura 2.11. Morfologia Urbana das ruas e edifícios. Bairro da Ameixoeira ao fundo à esquerda com o arruamento que dará lugar à Via Estruturante da Ameixoeira e Loteamento Municipal (EUROPAN) à direita. Fonte: Autor.

Entre o bairro da Ameixoeira e o bairro das Galinheiras, está implantado um conjunto de edifícios, em quarteirão e banda, o Loteamento Municipal antes denominado de “Europán”. Os quarteirões têm no seu interior um pátio que permite a interação entre vizinhos num ambiente semipúblico, e denota-se alguma qualidade construtiva e urbana.



Figura 2.12. Ameixoeira – Galinheiras. Localização de atividades e usos. Fonte: (Câmara Municipal de Lisboa, n.d.), conforme dados fornecidos pelo grupo “Espaço Público” do LabTUR 2.0.

Como se verifica na Figura 2.12, é na Estrada Militar e no largo das Galinheiras que se concentram mais usos. Esta característica confere ao largo, lugar central do território.

Ecológica

É um território onde existem bastantes e grandes vazios urbanos, o que é uma vantagem relativamente à permeabilidade do solo. Mesmo na área mais densa do bairro das galinheiras o facto da tipologia das habitações conter logradouro permite haver esta porosidade para o escoamento das águas pluviais. Um dos vazios é o Parque da Quinta do Reguengo em contacto com o concelho de Loures.



Figura 2.13. Galinheiras. Parque da Quinta do Reguengo. Fonte: Autor.

No bairro da Ameixoeira, apesar da má qualidade do espaço público, encontram-se potencialidades para espaços verdes que se podem interligar com o Corredor Verde periférico. Adjacente ao bairro, o vale da Ameixoeira agora denominado Parque Urbano do Vale da Ameixoeira pertencente à bacia hidrográfica do Rio Trancão, está incluído neste corredor que “tem como missão a salvaguarda do património ecológico e cultural na zona norte de Lisboa” (Câmara Municipal de Lisboa, 2018a, p. 51), que se liga ao Parque Florestal de Monsanto, e está muito próximo do Parque Oeste da Alta de Lisboa.



Figura 2.14. Bairro da Ameixoeira. Terrenos privados, vista em direção ao vale da Ameixoeira. Fonte: Autor.

Em suma, o território em causa caracteriza-se pela presença de abundantes barreiras. Naturais devido a zonas de grande declive do terreno que dificultam a mobilidade pedonal e ciclovária. Criadas pelo homem com a construção de vias rodoviárias de circulação rápida, como o Eixo Norte-Sul e acessibilidade a transportes. Culturais pela presença de populações oriundas de vários pontos de Portugal, de países africanos, médio oriente, como também de etnia cigana.

Eixo Viário Norte-Sul

“O troço do Eixo Viário Norte-Sul em estudo desenvolve-se no Concelho de Lisboa (...). Contudo, (...) estenderá a sua influência a grande parte do país, através das interligações que estabelece com a rede viária fundamental já existente e prevista no Plano Rodoviário Nacional, que quando

completa permitirá reduzir os tempos de percurso e os gastos de combustível, e simultaneamente assegurar níveis de segurança superiores nas deslocações efectuadas.”

(arqpais, 2004)

O Eixo Rodoviário Norte-Sul ou, simplesmente Eixo Norte-Sul é uma via rápida que atravessa a cidade de Lisboa de norte a sul. Atualmente, é parte integrante do IP7. Iniciado em 1962 atravessa o território do Lumiar e Santa Clara em 2003, com prolongamento para norte, no troço até à IC17 CRIL. Trata-se de uma das infraestruturas viárias mais relevantes da cidade de Lisboa, constituindo uma via de ligação rápida entre o norte e o sul de Portugal (Figura 2.15). Planeado para facilitar a circulação e reduzir o congestionamento nas principais artérias urbanas, o Eixo Norte-Sul representa um eixo estratégico para a mobilidade automóvel em Lisboa. Contudo, o impacto desta infraestrutura vai além da sua função de transporte, influenciando significativamente a morfologia e a organização urbana da cidade, em especial no território das Galinheiras e Ameixoeira.

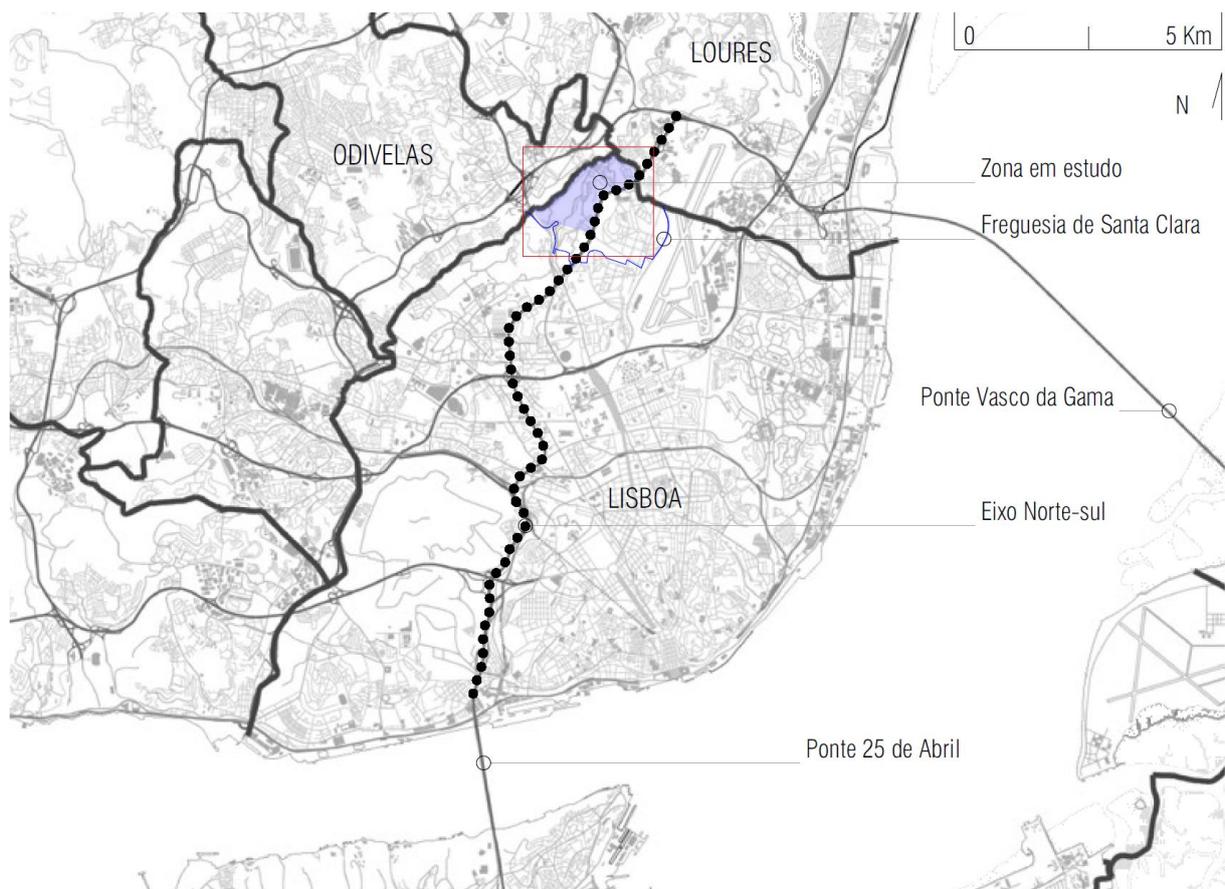


Figura 2.15 Mapa de Lisboa e arredores. Localização da área em estudo e do Eixo Norte-Sul. Produzido pelo autor. Fonte: (Santos & Costa, 2023).

A criação do Eixo Norte-Sul trouxe alterações substanciais à configuração espacial de Lisboa, fragmentando algumas áreas urbanas e gerando novas dinâmicas no uso do solo. A sua construção implicou a inserção de uma estrutura viária de grande escala, que atua como uma barreira física entre bairros e zonas anteriormente conectadas, impactando a acessibilidade e a coesão urbana. Este efeito é particularmente evidente nas áreas periféricas, como as Galinheiras Ameixoeira, onde o Eixo atravessa bairros residenciais, acentuando a divisão entre zonas centrais e periféricas da cidade.

A presença do Eixo Norte-Sul também condiciona o desenvolvimento de espaços públicos e áreas verdes nas suas proximidades, restringindo a continuidade de corredores ecológicos e afetando a qualidade ambiental de algumas zonas. Em áreas como Ameixoeira e Galinheiras, a infraestrutura impacta a integração comunitária, promovendo um espaço urbano fragmentado. Estes efeitos na morfologia urbana realçam a necessidade de intervenções urbanísticas e de regeneração que minimizem a barreira física criada pelo Eixo e que valorizem os espaços adjacentes através de soluções de integração, como passagens pedonais e zonas de lazer sob os viadutos.

A utilização eficaz destes espaços abandonados depende de uma abordagem de planeamento urbano integrada, que tenha em conta não só as necessidades de mobilidade, mas também os impactos sociais e ambientais.

2.2. Análise de Estudo de Casos

Para a análise de soluções para viadutos em estruturas viárias, atribuiu-se particular importância a intervenções em espaços subutilizados e desconectados sob viadutos urbanos, demonstrando o potencial de transformação e regeneração da conectividade e da qualidade de vida urbana. Estes exemplos são cruciais para a definição de uma abordagem de desenho urbano integrada nos viadutos da freguesia de Santa Clara, com o objetivo de transformar esses pontos em espaços de conexão e integração comunitária, alinhados com as necessidades locais e os princípios de uma Cidade Cognitiva. Nos casos de estudo seguintes, analisam-se diversas abordagens que utilizam o conceito de Cidade Cognitiva, propondo soluções inclusivas e integradas para a regeneração desses espaços: (1) **Túnel Tornhøj, Aalborg, Dinamarca** (2018), projetado por Marianne Levinsen e Tegnestuen Vandkunsten, conecta os bairros de Tornhøj e Nørre Tranders, promovendo mobilidade pedonal e ciclável em segurança, sem a necessidade de atravessar a movimentada estrada Humlebakken; (2) **Kent Street Underpass, Sydney, Austrália** (2017), projeto de regeneração por Johnson Pilton Walker (JPW), o Kent Street Underpass conecta pedestres e ciclistas em uma área densa de infraestrutura viária, facilitando o acesso ao Sydney Harbour Bridge; (3) **Praça Fonte Nova, Lisboa, Portugal** (2017), do arquiteto José Adrião transformou o espaço sob o viaduto da 2ª Circular num ambiente público acessível, com espaços pedonais ampliados, uma pista para bicicletas e áreas de lazer delimitadas por bancos contínuos; (4) **Folly for a Flyover, Londres, Reino Unido** (2011), projeto temporário do grupo Assemble Studio, em Hackney Wick, usou o espaço sob a East Cross Route (A12) para criar um centro comunitário temporário com cinema, performances e atividades de lazer, atraindo milhares de visitantes e revitalizando uma zona anteriormente desativada; (5) **Undercroft Skate Space, Londres, Reino Unido** (1973), espaço sob o Queen Elizabeth Hall projetado por Hubert Bennet e Jack Whittle, tornou-se um ícone para a comunidade de skate de Londres. Preservado graças ao ativismo do grupo Long Live Southbank, o Undercroft Skate Space destaca a importância do uso contínuo e participativo dos espaços urbanos, transformando uma área originalmente inativa num local de inclusão e interação social; (6) **Burnside Skatepark, Portland, EUA** (1990), autoria dos skaters locais, o Burnside Skatepark sob a Ponte Burnside tornou-se um exemplo de apropriação urbana espontânea; (7) **Baixio do Viaduto Silva Lobo, Belo Horizonte, Brasil** (2014), do coletivo Entre Arquitetos, vencedores do Concurso Nacional de Intervenção em Baixios de Viaduto, propõe a criação de áreas de lazer, skate, zonas de estar e espaços recreativos sob o Viaduto Silva Lobo; e (8) **Skate Park Les Corts, Barcelona, Espanha** (2015), projetado pela SCOB-Arquitectura y Paisaje, o Skate Park Les Corts combina elementos de skate com espaços públicos tradicionais, criando um “Landskate Park” que pode ser utilizado por pedestres, ciclistas e skaters de todas as idades.

Estes casos de estudo evidenciam como a transformação de viadutos e áreas subutilizadas pode contribuir para uma maior conectividade urbana, a inclusão social e a criação de ambientes seguros e multifuncionais. Cada projeto demonstra abordagens inovadoras que alinham regeneração urbana com sustentabilidade e acessibilidade, proporcionando espaços vibrantes e inclusivos nas áreas anteriormente desconectadas ou negligenciadas.

Túnel Tornhøj, Aalborg, Dinamarca (2018), Marianne Levinsen e Tegnestuen Vandkunsten

O Túnel Tornhøj na Rua Astrupstien em Aalborg, na Dinamarca, inaugurado em 2018 é o resultado da proposta vencedora por parte do grupo de arquitetura Marianne Levinsen e Tegnestuen Vandkunsten (ps paisea, s.d.). O túnel e os bairros que separa fazem parte do projeto Tornhøj Kickstart cujo programa visa a regeneração e desenvolvimento da área de Tornhøj, promovendo-a de diversidade, negócios, habitação, educação e de centralidade. O Túnel Tornhøj é um elemento-chave na conexão entre os bairros Tornhøj a sul e Nørre Tranders a norte. Permite a mobilidade de pedestres e ciclistas, evitando que esta circulação passe pela estrada rodoviária Humlebakken bastante movimentada. Nas áreas contíguas ao túnel incluíram-se zonas de estar, brincar e lojas.

Na regeneração do túnel há um pormenor de enorme importância, a abertura zenital para permitir a entrada de luz, em toda a largura do túnel que corresponde à separação central entre as faixas de rodagem da estrada Humlebakken. Esta solução faz com que a passagem pedonal que era (Lanng 2014) sentida como insegura, extensa e claustrofóbica (Figura 2.16), se torne (Levinsen 2018) num espaço urbano aprazível (Figura 2.17), “luminoso, acolhedor e apropriado.”

Esta regeneração permitiu que as duas partes da cidade se conectassem de uma forma mais agradável e fluida através destes espaços desenhados e vividos, inicialmente vazios.

Os materiais utilizados são principalmente o betão, madeira e os elementos vegetais.



Figura 2.16. Túnel Tornhøj. Antes da regeneração. © Ditte Bendix Lanng. Fonte: (Lanng, 2014).



Figura 2.17. Túnel Tornhøj. Túnel e áreas adjacentes depois da regeneração; Vista de norte para Sul. © Claus Bjørn Larsen. Fonte: (Levinson, 2024).

Kent Street Underpass, Sydney, Austrália (2017), Johnson Pilton Walker

O túnel Kent Street Underpass é da autoria do arquiteto Johnson Pilton Walker (JPW). Liga as ruas Kent St e Grosvenor St na cidade de Sydney, Austrália. A passagem desnivelada foi construída em 1970. (Transport for NSW, issuing body & Urban Design Roads and Waterways, author., 2023) Devido à enorme complexidade de vias rodoviárias nesta zona, é um elemento fundamental para garantir a conexão de pedestres e de ciclistas entre estas ruas, separadas pela via de tráfego intenso Western Distributor que dá acesso à Sydney Harbour Bridge que liga ao norte de Sydney.

A regeneração contou com a opinião da comunidade. As mudanças que se pretendiam visavam conceitos como a acessibilidade, segurança, vigilância, e lúdico com o uso de elementos de distração. Incluíram-se as ciclovias, redesenharam-se os acessos, rampas e escadas, iluminação e melhoraram-se e acrescentaram-se áreas verdes. Ampliaram-se zonas que no início eram estreitas através da destruição de algumas paredes para dar aos túneis um carácter de espaço aberto. Este alargamento espacial permitiu melhorar a entrada de luz e garantiu uma melhor vigilância a partir do exterior, seja das pessoas que transitam seja das que estão dentro dos edifícios em redor.

A paleta de elementos base para projeto para este pequeno trajeto é extensa: inclui elementos lúdicos como sinos musicais; variados elementos de iluminação; mobiliário urbano; vários materiais pétreos para os pavimentos e uma quantidade relevante de espécies de vegetação.

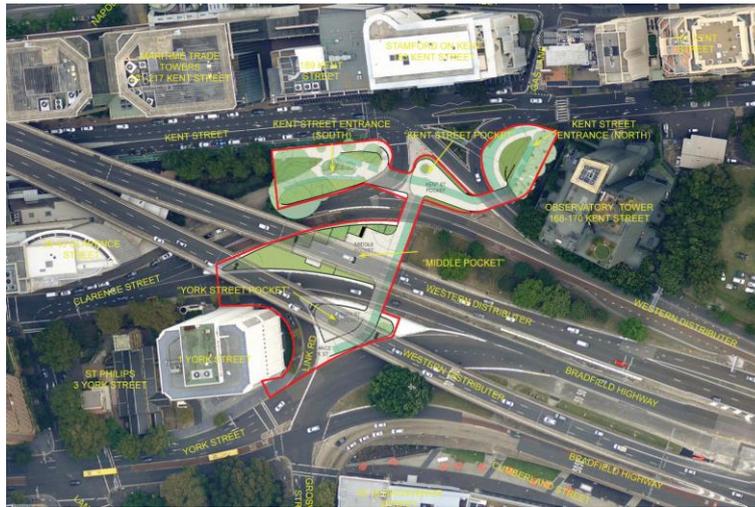


Figura 2.18. Kent Street Underpass. Localização do túnel. Fonte: (City of Sydney, 2015).



Figura 2.19. Kent Street Underpass. Entrada sul da Kent street. Fonte: (Transport for NSW, issuing body & Urban Design Roads and Waterways, author., 2023).

Praça Fonte Nova, Lisboa, Portugal, (2017), José Adrião

A Praça Fonte Nova é um projeto de requalificação por parte do arquiteto José Adrião. Localiza-se na Alameda Manuel Ricardo Espírito Santo em Benfica. O projeto (José Adrião Arquitetos, n.d.) aconteceu pelo lançamento camarário do programa “Uma Praça em cada Bairro”. A construção da 2ª Circular na década de 1960 criou uma separação na alameda devido à presença do viaduto nesta área. O espaço sob o viaduto com o decorrer do tempo foi sendo utilizado como parque de estacionamento automóvel. A fragmentação que antes se verificava foi resolvida com uma redução do parque automóvel que deu lugar à mobilidade pedonal e espaços de lazer. No projeto foram incluídos espaços que o autor chama de “ilhas” “delimitadas por bancos contínuos em todo o seu perímetro”. As

transformações mais importantes envolveram o aumento das áreas pedonais passeios e a integração de uma pista para bicicletas. Reutilizaram-se materiais existentes, como as calçadas e utilizou-se o betão em pavimentos e nos bancos.



Figura 2.20. Praça Fonte Nova. Vista para as “ilhas”. Fonte: o autor.

Folly for a Flyover, Londres, Reino Unido (data), Assemble Studio

Assemble Studio é um grupo multidisciplinar que desenvolve projetos de arquitetura, design e artes. O projeto Folly for a Flyover (loucura por um viaduto) foi uma ação temporária no espaço do viaduto sob a East Cross Route (A12) quando esta cruza o River Lee Navigation, com o objetivo de dar vida à estagnada zona de Hackney Wick, localizada a este de Londres e completamente limitada, por infraestruturas de transporte.

A ação decorreu durante nove semanas, recebeu cerca de 40 mil pessoas e tinha várias atividades. Na área sob o viaduto foi construído um edifício, que simbolizava (Assemble, 2011) a casa de um morador que se recusou a sair, dando-se ao trabalho de a reconstruir ficando o telhado entre as duas faixas da auto estrada. O programa era constituído por “cinema, performance e peças de teatro com curadoria da Assemble” em colaboração com outras entidades. Durante o dia oferecia-se espaço de café, eventos e passeios de barco. À noite, filmes ou pequenos concertos. O edifício (Frearson, 2011) foi “construído à mão com materiais locais, doados e recuperados” A zona de Hackney Wick é caracterizada por edifícios construídos com o sistema de tijolo à vista tendo sido esta uma opção também para a construção desta casa, mas substituindo o tijolo pela madeira, com peças de dimensões semelhantes.

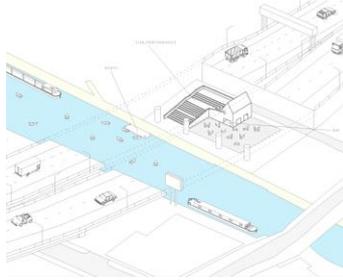


Figura 2.21. Folly for a Flyover. Desenho do viaduto. Fonte: (Frearson, 2011).



Figura 2.22. Folly for a Flyover. Construção da casa em peças de madeira em substituição aos tijolos. Fonte: (Assemble, 2011).



Figura 2.23. Folly for a Flyover. Casa e viaduto durante os eventos. Fonte: (Assemble, 2011).



Figura 2.24. Folly for a Flyover. Passagem de cinema. © Morley von Stenberg. Fonte: (Assemble, 2011).

Undercroft Skate Space, Londres, Reino Unido (1973), autoria dos skaters

O Undercroft Skate Space localiza-se em Londres junto ao Rio Tamisa no subsolo do edifício Queen Elizabeth Hall da autoria dos arquitetos Hubert Bennet e Jack Whittle construído em 1960. É um espaço acessível ao público que a partir de 1973 foi ocupado pelos skaters apesar de não ter sido projetado para skatepark. Desde 2013 o espaço é preservado em conjunto com o grupo ativista Long Live Southbank, formado precisamente para resistir à intenção dos proprietários em remodelar o espaço e

assim deixar de estar acessível. Este ativismo resultou numa renovação e manutenção do espaço de forma a permitir a sua continuação como parque de skates (Southbank Centre, n.d.).



Figura 2.25. Undercroft Skate Space. Vista do piso térreo. Autor: Alexandros Georgiou. Fonte: https://en.wikipedia.org/wiki/Long_Live_Southbank

Burnside Skatepark, Portland, EUA (1990), autoria dos skaters

Burnside skateboard localiza-se em Portland, Oregon, no Estados Unidos da América debaixo da Ponte Burnside. Foi o primeiro skatepark construído pelos utilizadores e de carácter permanente (Glenney & O'Connor, 2019), sem permissão, na noite de Halloween de 1990 (Burnside Skatepark, n.d.). O betão armado foi o material utilizado. O espaço antes da construção do skatepark era muito frequentado por criminosos e sem-abrigo, gerando receio na população. Com o movimento gerado desde então estes grupos foram-se afastando o que originou uma gentrificação na comunidade local. Este facto incentivou as entidades públicas a sancionarem o projeto (Borden 2001; Howell 2008, como citado em Glenney & O'Connor, 2019) e começaram a dar mais importância a estas atividades.



Figura 2.26. Burnside Skateboard. Imagem canto sudoeste. Autor: Bentzleyc. Fonte: https://en.wikipedia.org/wiki/Burnside_Skatepark

Baixio do Viaduto Silva Lobo, Belo Horizonte, Brasil (2014), Entre Arquitetos

Baixio do Viaduto Silva Lobo foi o projeto vencedor em 2014 pelo grupo Entre Arquitetos do Concurso Nacional de Intervenção em Baixios de Viaduto na cidade de Belo Horizonte, Minas Gerais no Brasil. O local é o cruzamento desnivelado entre a Avenida Silva Lobo, térrea, com Avenida Amazonas, aérea.

Segundo Teixeira (2017) o viaduto é frequentado por grupos delinquentes, onde se pode assistir a assaltos e praticas de droga, onde há o sentimento de insegurança constante. É com esta preocupação que as entidades públicas têm o objetivo de regenerar os espaços em viaduto.

O programa para este projeto, ainda não construído, pretende melhorar esta passagem, bastante frequentada por pessoas que se deslocam por necessidade, crianças e adolescentes para a escola e adultos nas suas ocupações. A proposta passa pela criação de áreas para skate, para crianças, de estar, ténis de mesa, mesas, sanitários, entre outras.



Figura 2.27. Baixio do Viaduto Silva Lobo. Vista do ambiente projetado. © Entre Arquitetos. Fonte: (Entre Arquitetos, n.d.).

Skate Park Les Corts, Barcelona, Espanha (2014) scob-arquitectura y paisaje

Projeto de 2014 desenvolvido pelo atelier scob-arquitectura y paisaje, localizado em Barcelona. (SCOB, n.d.) O programa para o parque considera a pista de skate como uma praça. O objetivo consistiu em combinar os elementos de skate com os elementos do espaço público habitual, percursos, vegetação, etc. Desta forma todo o espaço é para o skate, mas também para as restantes atividades. É um espaço publico (Daouti, 2018) que se denomina Landskate Park, que pode ser tudo em simultâneo, rua, praça, parque ou área desportiva. Pode ser frequentado por todas as idades, nas diversas funções, pedonal, bicicleta, patins, skate, etc. Aproveitaram-se os desníveis do terreno para criar percursos rampeados, a estrutura do viaduto para inserir rampeados circulares, integraram-se elementos de escadas e corrimãos, arborizou-se para sombrear.



Figura 2.28. Skate Park Les Corts. Vista sob o viaduto. © Adrià Goula Fonte: (SCOB, n.d.).

2.3. Processo participativo

Para esta ação, o método da entrevista informal revelou-se eficaz, pois permitiu captar percepções espontâneas dos participantes sobre as intervenções propostas para o espaço urbano. A escolha dos sítios para a intervenção foi validada, de certa forma, através da avaliação inicial feita pelos inquiridos. A utilização do folheto desdobrável, usando traço interrompido (Figura 2.30) por forma a que o preenchimento fosse faseado e gerasse alguma dinâmica, contribuiu para a minimização de influências entre as secções e facilitou a expressão genuína das opiniões dos participantes.

O uso de imagens na terceira parte, especificamente no ponto 8, onde se introduziram fotografias dos casos de estudo (Figura 2.31) juntamente com uma das propostas, sem a explicitação deste último detalhe, permitiu observar reações naturais e associá-las com as palavras-chave selecionadas. Este procedimento não só proporcionou uma análise comparativa entre as emoções evocadas nas imagens e aquelas expressas no ponto 2, como também ajudou a explorar o impacto emocional dos elementos espaciais na percepção dos entrevistados.

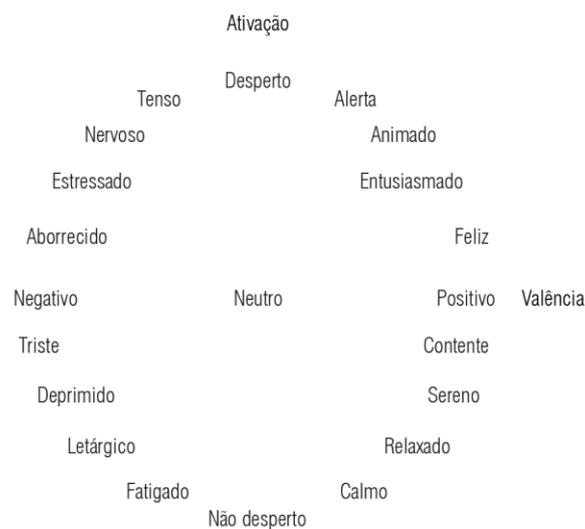


Figura 2.29. Mapa circumplexo da emoção. Fonte: (Gazzaniga, Heatherton, & Halpern, 2018).

O objetivo principal foi confrontar o ponto 2 com o ponto 8 para se verificar qual a predominância do sentido nos eixos, positivo/negativo e Desperto/Não desperto. As pessoas inquiridas não revelaram preocupações relativamente a estas passagens, referiam que estavam “habitadas a passar por ali e que conhecem toda a gente”. As escolhas no ponto 2 aproximaram-se do “neutro”. Contudo as atividades escolhidas no ponto 6 e as palavras-chave do ponto 8 revelou que se o tratamento espacial destes lugares fosse ao encontro das imagens apresentadas, atingir-se-ia o positivo com variações entre “desperto” e “não desperto”. Conclui-se por isso que seria vantajoso para a cidade melhorar estes espaços e permitirem-se atividades.

1 - Marque no papel vegetal por cima do mapa com marcador.

A sua localização atual.

O norte

O seu trajeto - C (começo) D (destino).

Barreiras urbanas quando anda a pé.

Espaços verdes.

2 - O que lhe transmite este espaço de percurso e como se sente?

Tenso	Alerta
Nervoso	Animado
Stressado	Entusiasmado
Aborrecido	Feliz
Triste	Relaxado
Deprimido	Contente
Apático	Sereno
Fadigado	Calmo

3 - Como se desloca pela cidade?

Bus	
Metropolitano	Trotineta
Comboio	Bicicleta
Taxi	Skate
Ligeiro Individual	Patins
Mota	A Pé

4 - Quando se desloca a pé e está com pressa, como prefere o percurso?

O mais curto
O mais longo

5 - Se estiver a passear, como prefere o percurso?

O mais curto
O mais longo

6 - Que possibilidades faltam neste Percurso?

Sublinhe as suas escolhas.



Outras sugestões:

7 - Olhando para o mapa, se tiver de se deslocar a pé da esquerda para a direita qual é a barreira que encontra? Marque os pontos por onde consegue passar.

8 - Veja as imagens em anexo. O que acha que estes espaços lhe transmite, ou como se sentiria?

Conectado	Alerta	Fadigado	Apático
Contente	Aborrecido	Animado	Relaxado
Deprimido	Feliz	Nervoso	Triste
Calmo	Serenidade	Entusiasmo	Stressado
Desencorajado	Inseguro	Perdido	Confiança
Indignado	Monótono	Atordoado	Solidão
Fascinado	Apreensivo	Confuso	Surpreso

Figura 2.30. Folheto para o processo participativo. Fonte: o autor.



Figura 2.31. Imagens apresentadas. 1 e 2 Casos de estudo. 3 Intenções do autor para um dos viadutos.

A partir desta ação, compreende-se que a regeneração dos três espaços de viaduto do Eixo Norte-Sul, ao integrar elementos que promovam uma variedade de atividades, pode de facto enriquecer a qualidade de vida urbana e fortalecer a sensação de pertença e segurança entre os habitantes. Tal regeneração urbana deve incluir um leque diversificado de usos, adaptados tanto às necessidades práticas quanto às dimensões culturais e recreativas da comunidade local.

Adicionalmente, as intervenções devem ser desenhadas para maximizar experiências positivas, criando um ambiente onde a comunidade possa participar ativamente nas atividades, o que contribuirá para a coesão social e para o fortalecimento do tecido comunitário. Ao mesmo tempo, é essencial que esses espaços contemplem áreas dedicadas à serenidade e à contemplação, proporcionando um equilíbrio necessário entre momentos de interação coletiva e oportunidades para a tranquilidade individual. Desta forma, promover-se-ia um ambiente urbano mais equilibrado e inclusivo, respondendo às dinâmicas coletivas e às preocupações pessoais dos habitantes do território da freguesia de Santa Clara.

CAPÍTULO 3

Proposta de intervenção

Construir Lugar no Eixo Norte-Sul: Percursos de Cognição na Regeneração Urbana da Ameixoeira e Galinheiras

O Eixo Norte-Sul divide a freguesia de Santa Clara em duas partes. Esta infraestrutura rodoviária apesar de ter sido construída sobre os vazios que existiam, forma uma barreira num território que antes estava interligado por caminhos e estradas. No presente, entre as duas partes da freguesia e a norte da Estrada de São Bartolomeu e Calçada do Poço, limite sul do território em estudo, contam-se apenas quatro ligações (Figura 3.1). Três em viaduto e uma em ponte. Destes escolheram-se dois para desenvolvimento da proposta. O viaduto adjacente ao Parque Agrícola da Alta de Lisboa e o coincidente com a Estrada Militar em direção ao Largo das Galinheiras. Considerou-se importante incluir mais um viaduto, pertencente ao concelho de Loures, e bastante próximo da área das Galinheiras, junto ao Parque Urbano do Reguengo. Adjacente a este viaduto encontra-se uma escola secundária. No geral as escolas secundárias oferecem cursos que qualquer estudante pode frequentar, mesmo que não pertença à área de proximidade ou ao concelho a que a escola pertence. Estes três viadutos são importantes porque são pontos de percursos que ligam ambos os lados da infraestrutura. No decorrer da caracterização do território, percebeu-se que seria importante criar três percursos temáticos que coincidissem com os viadutos.

Denominaram-se percursos de cognição, cada um tendo um título relacionado com atividades e identidades locais interpretadas: (1) Percurso Pedagógico; (2) Percurso Comercial; e (3) Percurso Lazer.

Percurso Pedagógico

O Percurso Pedagógico situa-se a norte da freguesia e corresponde ao viaduto que estabelece a ligação entre o Parque Infantil das Galinheiras e a Escola Secundária de Camarate (Figura 3.1 e Figura 3.2). Designou-se de "Pedagógico" porque conecta duas realidades cognitivas distintas na aprendizagem do ser humano. Neste trajeto, o conceito de "conexão" está constantemente presente, sendo o próprio percurso, ao longo de uma certa extensão, uma ligação e uma fronteira entre Lisboa e Loures.

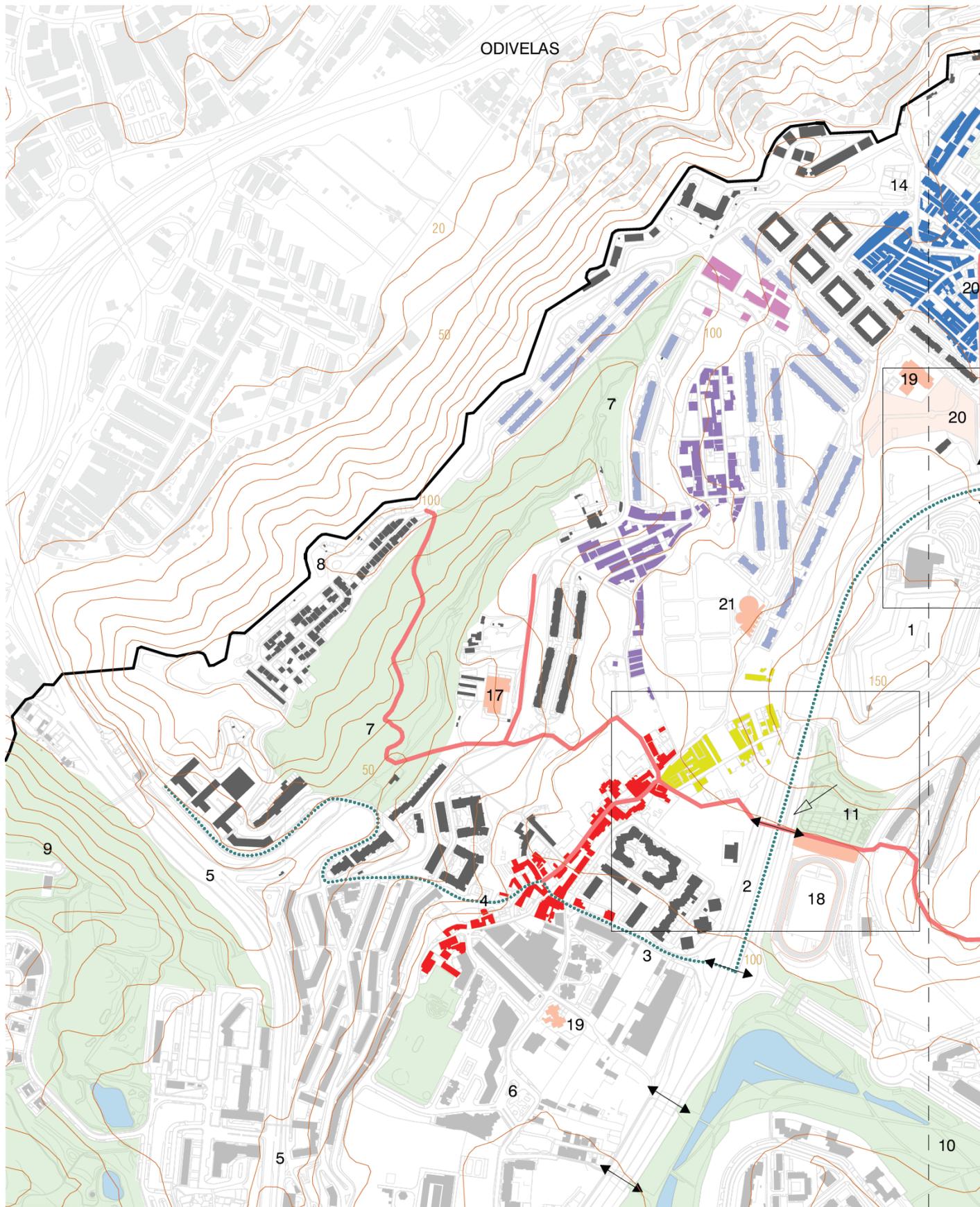
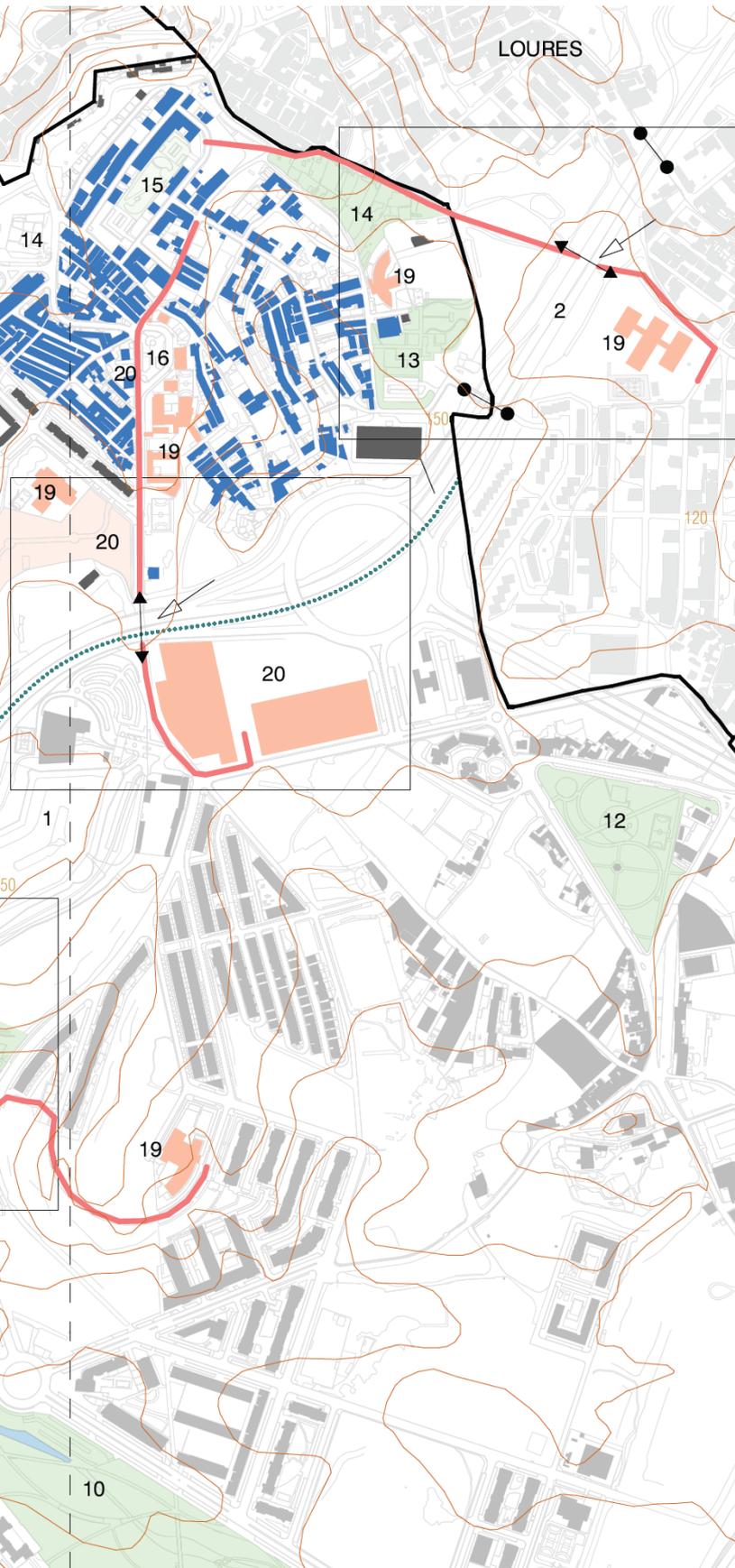


Figura 3.1. Ameixoeira – Galinheiras. Localização dos bairros propostos para estudo. Localização dos viadutos escolhidos para a proposta de intervenção. Produzido pelo autor. Fonte: com base em informações camarárias dos respetivos concelhos. Curvas de nível conforme Santos e Costa (2023)



- Galinheiras - AUGI
 - Grafanil - AUGI
 - Quinta da Torrinha - AUGI
 - Quinta da Mourisca - AUGI
 - Ameixoeira - PER
 - Usos - Equipamentos / Comércio
 - Zona Histórica
 - Áreas Verdes
 - Áreas Azuis
 - Em projeto
 - Limite de Concelhos
 - Limite da área em estudo
 - Curvas de nível
 - Percursos escolhidos
 - Viadutos escolhidos para proposta
 - Ligações em viaduto
 - Ligações em ponte
- 1 Forte da Ameixoeira
 - 2 Eixo Nort-Sul
 - 3 Estrada de São Bartolomeu
 - 4 Calçada do Poço
 - 5 Calçada do Carriche
 - 6 Metropolitano
 - 7 Parque Urbano do Vale da Ameixoeira
 - 8 Alto do Chapeleiro
 - 9 Parque Urbano da Encosta do Olival
 - 10 Parque Oeste
 - 11 Parque Agrícola Alta de Lisboa
 - 12 Campo das Amoreiras
 - 13 Parque Urbano do Reguengo
 - 14 Zona de Hortas
 - 15 Parque Infantil das Galinheiras
 - 16 Largo das Galinheiras
 - 17 Piscina Municipal
 - 18 Atletismo Municipal e Escola de Dança
 - 19 Escola / Instituição
 - 20 Comércio
 - 21 Centro Cultural Ameixoeira

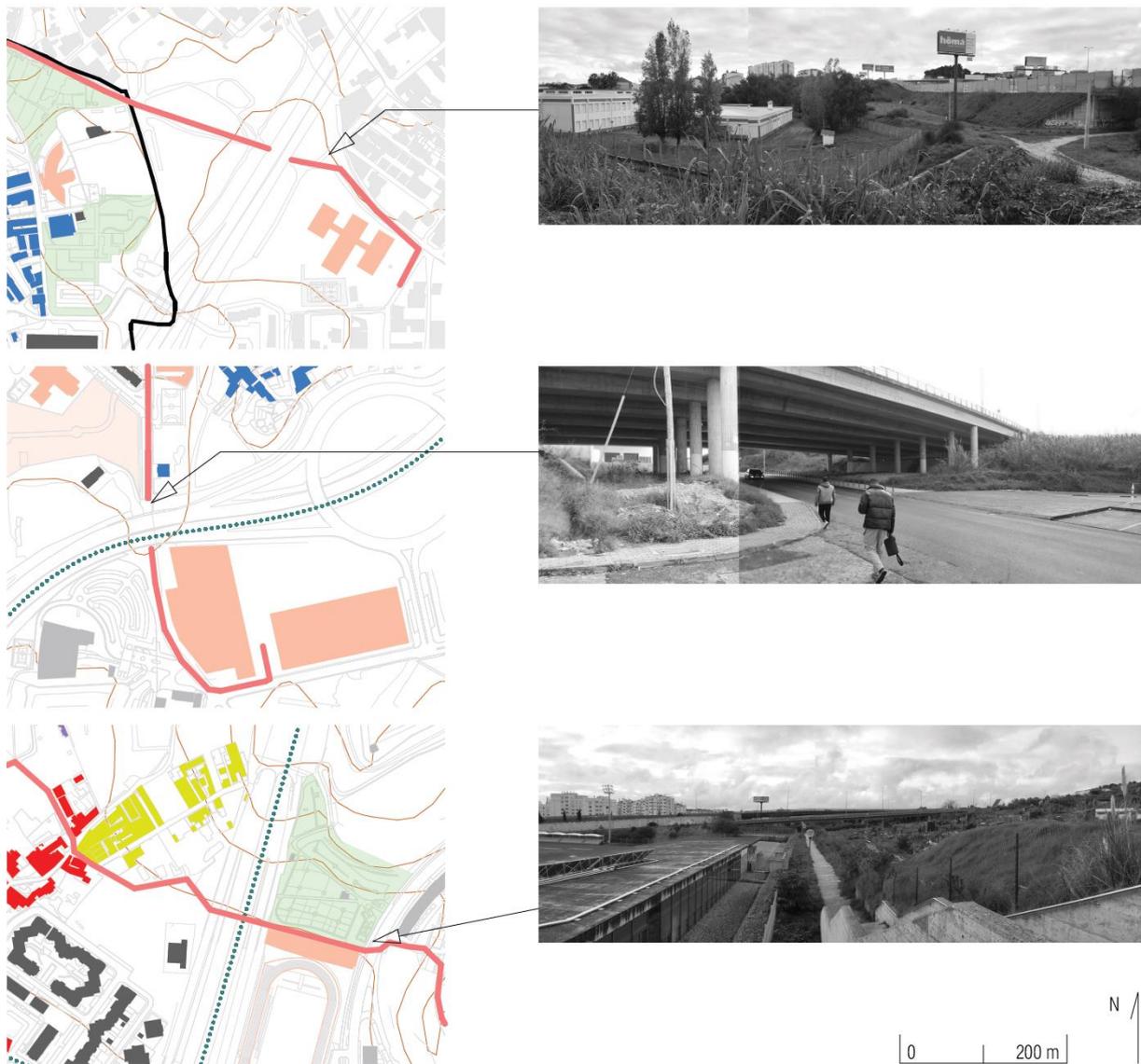


Figura 3.2. Viadutos escolhidos – realidade atual. Fonte: Coluna esquerda conforme Figura 3.1; Coluna direita Fonte: Autor.

A relação do ser humano com a terra, como uma atividade tanto necessária quanto de desenvolvimento, é expressa ao longo do caminho através das hortas, bem como da pecuária, com a presença de capoeiras e coelheiras. Sabe-se que nestas terras, nas proximidades da escola de Camarate e antes das urbanizações clandestinas, era comum o pastoreio, dado serem solos húmidos e férteis.

Através deste percurso, pretende-se não só melhorar a acessibilidade entre estes espaços fundamentais para a comunidade, mas também enriquecer a experiência do trajeto com elementos que promovam a aprendizagem e a interação ao longo do caminho. Com a integração de recursos visuais e informativos, o percurso visa estimular o interesse educativo dos jovens e proporcionar um ambiente seguro e convidativo para todos os utilizadores.



Figura 3.3. Viadutos selecionados no Eixo Norte-Sul. Coluna esquerda, imagens de 2004 antes da construção do Eixo Norte-Sul. Fonte: - Google earth; Coluna direita conforme Figura 3.2. com a indicação a vermelho do que está em projeto. Fonte: Câmaras Municipais respetivas.

Além disso, a requalificação do viaduto inclui a instalação de mobiliário urbano e áreas de paragem que proporcionam momentos de contemplação e descanso, contribuindo para uma ligação mais harmoniosa entre a escola e o parque infantil e, simultaneamente, fortalecendo o vínculo da comunidade com o espaço.

Percurso Comercial

O Percurso Comercial, orientado de norte a sul, coincide com a Estrada Militar e atravessa o Largo das Galinheiras, o ponto central do bairro (Figura 3.1 e Figura 3.2). Este percurso liga o local onde originalmente se encontrava o mercado das Galinheiras — que foi posteriormente deslocado para um

ponto mais a sul deste trajeto, próximo ao Eixo Norte-Sul — à zona onde se localizam os hipermercados, a sul desta infraestrutura rodoviária. Ao longo deste caminho, encontram-se uma diversidade de usos, incluindo escolas, uma igreja, um clube de atletismo, entre outros, sendo o comércio a atividade mais predominante e visível.

O objetivo deste percurso é revitalizar e fortalecer a dinâmica comercial do bairro, promovendo uma experiência de proximidade para os moradores e garantindo que tenham fácil acesso aos serviços e comércios locais. A concentração de atividades comerciais ao longo deste eixo contribui para uma sensação de centralidade e vida urbana ativa, incentivando a circulação e interação da comunidade. Além disso, a regeneração urbana proposta no desenho do percurso comercial funciona como um ponto de encontro e socialização para os habitantes, fortalecendo os laços comunitários e proporcionando um espaço de vivência partilhada.

O desenho urbano deste trajeto inclui a criação de espaços de permanência e descanso ao longo do percurso, mobiliário urbano adequado, sinalização e melhorias de acessibilidade, visando tornar o percurso não apenas funcional, mas também inclusivo. A presença de usos variados e a oferta de comércios ao longo deste eixo contribuem para a vitalidade do bairro, proporcionando uma experiência urbana rica, onde o comércio se funde com a vida cotidiana, transformando o Percurso Comercial num eixo estratégico de conexão e interação dentro da comunidade.

Percurso Lazer

O Percurso de Lazer atravessa o Eixo Norte-Sul junto à Escola de Dança, localizada na Pista de Atletismo Municipal (Figura 3.1 e Figura 3.2). Este trajeto é denominado "Percurso de Lazer" por ligar áreas de elevada qualidade paisagística e pontos específicos onde se realizam atividades desportivas. Um dos seus extremos é a cumeeira topográfica do Alto do Chapeleiro, que oferece uma vista privilegiada sobre o território em estudo, assim como sobre Odivelas. O percurso desce até ao ponto de menor cota altimétrica no Parque Urbano do Vale da Ameixoeira, marcado pelo campo de jogos, e depois sobe em direção à Piscina Municipal e ao parque infantil.

Ao longo do caminho, o trajeto passa por azinhagas e quintas que ainda resistem à urbanização, oferecendo uma ligação entre o ambiente natural e o passado rural da área. Em seguida, cruza a zona histórica, antes de atravessar o viaduto selecionado e finalizar na Escola Básica da Alta de Lisboa.

Este percurso proporciona uma experiência de lazer diversificada, permitindo aos utilizadores caminhar por áreas que combinam zonas urbanizadas mais recentes com áreas históricas, criando um equilíbrio entre a natureza, o desporto e o património cultural. A requalificação do Percurso de Lazer visa melhorar a acessibilidade e a integração desses diferentes ambientes, oferecendo aos moradores e visitantes uma opção rica para atividades físicas e momentos de contemplação. Além disso, ao conectar pontos de referência importantes para o lazer e a cultura, o percurso reforça a identidade e

o valor paisagístico do território, promovendo uma maior interação da comunidade com os seus espaços naturais e históricos.

Estes circuitos podem ter elementos educativos relativamente à paisagem “natural” e urbana, permitindo o caminhar despreocupado, afastado das vias rodoviárias e outras zonas mais movimentadas. Permite o caminhante quase sem destino no sentido que é apresentado por Bollnow (2019). A possibilidade de caminhar desta forma despreocupada é uma ação que estimula emoções, percepções, e desenvolve a cognição.

Com as Figuras 3.2 e 3.3 pode-se confrontar o presente com o passado e também com o futuro. Os projetos que estão em andamento para estas zonas, justificam a preocupação de se criarem estes percursos evidenciando a importância da conexão oferecida pelos viadutos.



Figura 3.4. Percurso 1 – Pedagógico. 1-Parque Infantil das Galinheiras; 2-Viaduto junto à Escola Secundária de Camarate. Fonte: Autor.



Figura 3.5. Percurso 2 – Comercio. Viaduto. 1-Junto ao Mercado das Galinheiras; 2-Junto ao hipermercado. Fonte: Autor.



Figura 3.6. Percurso 3 – Lazer. 1-Viaduto; 2-Parte baixa do Parque Urbano do Vale da Ameixoeira; 3-Vista a partir do Alto do Chapeleiro para o Parque Urbano do Vale da Ameixoeira com Piscina Municipal no Centro; 4- Vista a partir do Alto do Chapeleiro para Odivelas. Fonte: Autor.

3.1. Percurso Pedagógico

No percurso pedagógico, o conjunto habitacional projetado em Loures e os novos edifícios previstos no Plano de Pormenor das Galinheiras vêm conferir alguma densidade ao vazio urbano atualmente predominante (Figura 3.7). Assim, é essencial que o túnel de passagem assegure acessibilidade e promova uma sensação de segurança para os utilizadores. Embora o túnel possua apenas as dimensões mínimas necessárias para a sua função de passagem, limitando o seu potencial, os espaços circundantes, que permanecerão desocupados, apresentam oportunidades para serem aproveitados de forma complementar.



Figura 3.7. Eixo Norte-Sul. No centro, zona da passagem em viaduto para a Escola de Camarate. Fonte: o autor.

A proposta selecionou o vazio adjacente ao Eixo Norte-Sul, com o intuito de criar uma relação com as hortas existentes noutros pontos do percurso. Propõe-se, assim, uma horta/parque pedagógico onde os cidadãos possam interagir, composta por árvores de fruto, produtos hortícolas e alguns animais. Dado que o terreno é bastante inclinado, sugere-se a sua estruturação em socalcos, uma técnica antiga e eficiente para retenção da água da chuva. O percurso neste espaço será exclusivamente pedonal ou ciclovitário, organizado de forma a possibilitar atividades lúdicas e a instalação de bancas para a venda dos produtos cultivados na horta (Figura 3.8).

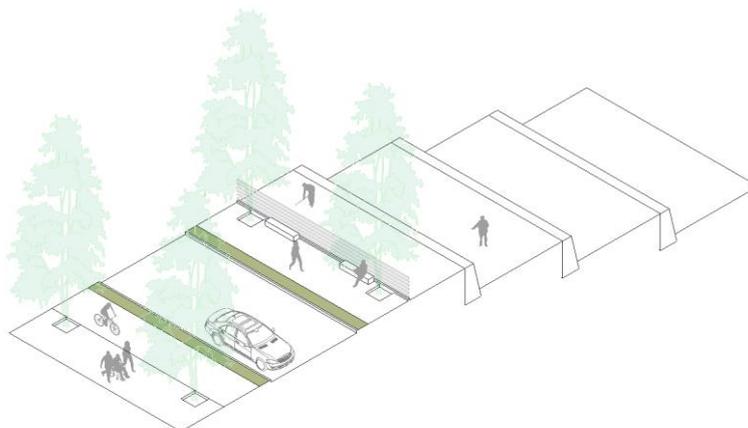


Figura 3.8. Percurso Pedagógico. Terreno estruturado em socalcos. Fonte: o autor.

3.2. Percurso Comercial

No percurso comercial, a lógica projetual adotada visa aproveitar o potencial da passagem, que possui uma área ampla e permite a realização de diversas atividades. Este trajeto extenso liga o Largo das Galinheiras, a norte, ao complexo comercial, a sul, sendo intensamente utilizado por veículos motorizados, com uma previsão de aumento de tráfego devido ao desenvolvimento do Plano de Pormenor das Galinheiras (Figura 3.3).

Este espaço é, no entanto, essencialmente um corredor delimitado pela fachada "cega" do hipermercado — composta por chapas e duas saídas de emergência — e, no passeio oposto, por um muro alto. Estudos sobre a relação entre o espaço urbano e a fachada (Netto V. M., 2016) indicam que ambientes desta natureza desencorajam o uso pedonal, levando as pessoas a preferirem o carro. Uma alternativa de disposição dos edifícios comerciais — com as fachadas, montras e entradas voltadas para a via pública, mesmo com um parque de estacionamento em frente — poderia ter evitado este ambiente canal monótono, tornando o percurso mais acessível e atrativo para quem vem das Galinheiras. Para amenizar a sensação de fachada cega, propõe-se a instalação de um plano vertical de vegetação, que conferiria ao percurso um aspeto mais agradável e acolhedor (Figura 3.10).

Como resposta às necessidades de mobilidade e interação urbana, sugere-se a criação de uma ciclovia que conecte os hipermercados ao Largo das Galinheiras, além da requalificação dos passeios. No trecho entre a passagem e os hipermercados, propõe-se a remoção do estacionamento automóvel junto ao passeio, permitindo a inclusão da ciclovia e assegurando uma largura adequada para o passeio, pontuado por áreas arborizadas e abrigos que oferecem proteção contra a chuva, proporcionando momentos de descanso ao longo do percurso (Figura 3.9).

Para tornar este espaço de passagem mais acolhedor e funcional, sugere-se a inclusão de elementos lúdicos para crianças e mobiliário urbano que promova atividades de convívio e estadia. Esta abordagem visa transformar o percurso num ambiente confortável e atrativo, funcionando não apenas como um ponto de passagem, mas também como um local de interação e descanso, reforçando a conexão entre a comunidade e o espaço comercial, com impacto positivo na coesão social e na qualidade de vida urbana.

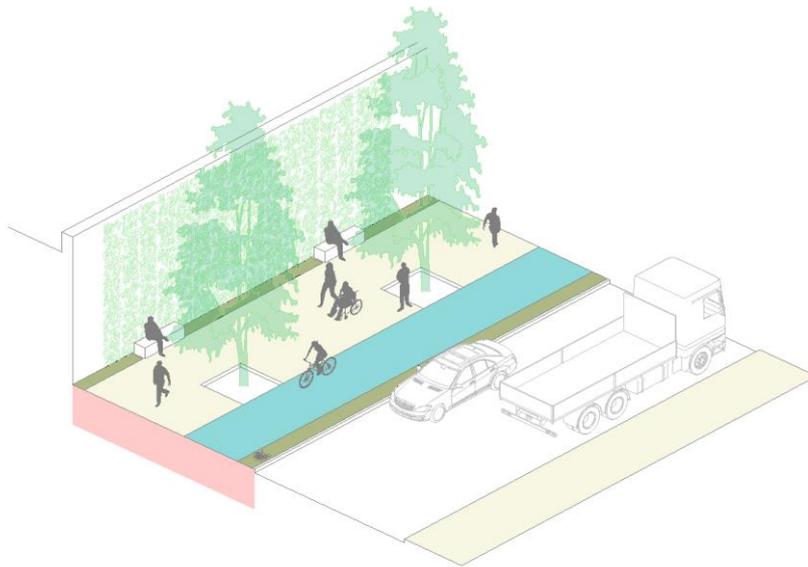


Figura 3.9. Percurso Comercial. Reestruturação de passeios e inserção de ciclovia e árvores. Fonte: o autor.

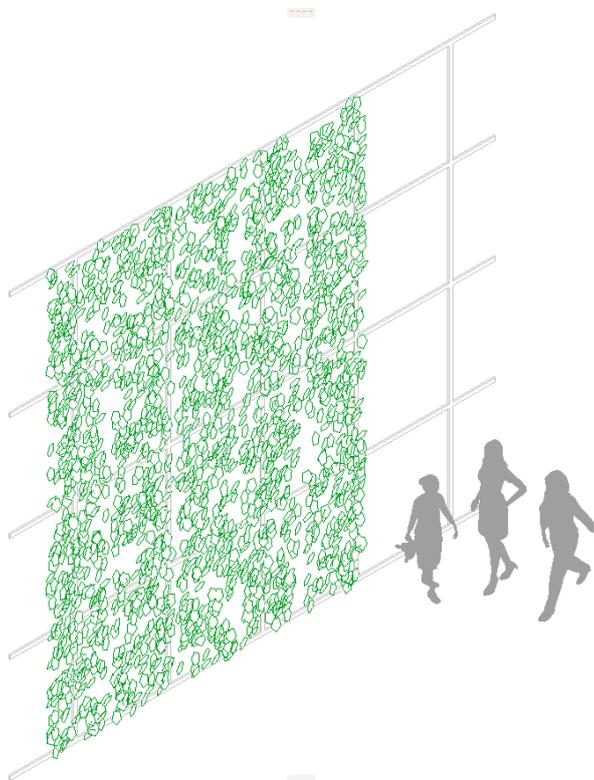


Figura 3.10. Percurso Comercial. Grelha para suporte de elementos vegetais em planos verticais altos. Fonte: o autor.

3.3. Percurso Lazer

O Percurso de Lazer, sendo o mais extenso, destina-se a pessoas que preferem caminhar ou andar de bicicleta, evitando as vias de maior tráfego. Na passagem pelo viaduto, pretende-se criar um espaço vibrante e multifuncional. As suas dimensões mais amplas, em comparação com os outros percursos, permitem a realização de atividades desportivas e recreativas. A inclinação natural do terreno possibilita ainda a criação de um espaço dedicado a eventos, com palco e plateia, aproveitando o desnível para uma disposição em anfiteatro, proporcionando uma experiência versátil e enriquecedora para os utilizadores (Figura 3.11).



Figura 3.11. Percurso Lazer. Intenções para o viaduto. Fotomontagem produzida pelo autor. Fontes: Imagens dos casos de estudo.

A proximidade ao Parque Agrícola da Alta de Lisboa apresenta uma oportunidade para a criação de espaços de exposição e venda de produtos agrícolas, em continuidade com a lógica de interação e sustentabilidade abordada no percurso Pedagógico. O projeto em curso no seguimento da construção da Via Estruturante da Ameixoeira, que substitui a AUGI da Quinta da Mourisca (Figura 3.3) e prevê a construção de edifícios habitacionais, contribuirá para um aumento da densidade populacional nesta área, o que reforça a necessidade de regeneração do viaduto.

O troço do percurso que conecta o viaduto ao lado leste da freguesia de Santa Clara, passando entre o Parque Agrícola da Alta de Lisboa e a Escola de Dança, termina num lanço de escadas com cerca de quatro metros de desnível (Figura 3.12), o que exige uma solução de acessibilidade para garantir a fluidez e a inclusão no trajeto.



Figura 3.12. Percurso 3. Passadiço terminado em escadas. Fontes: o autor

Pode verificar-se no mapa geral (Figura 3.1), que esta passagem tem uma enorme importância porque a mais próxima está a sul e obriga a percorrer uma grande distância. Só para se ter uma noção, este trajeto percorrido de forma direta mede duzentos metros. Tendo de ir até à rotunda a sul mede novecentos metros.

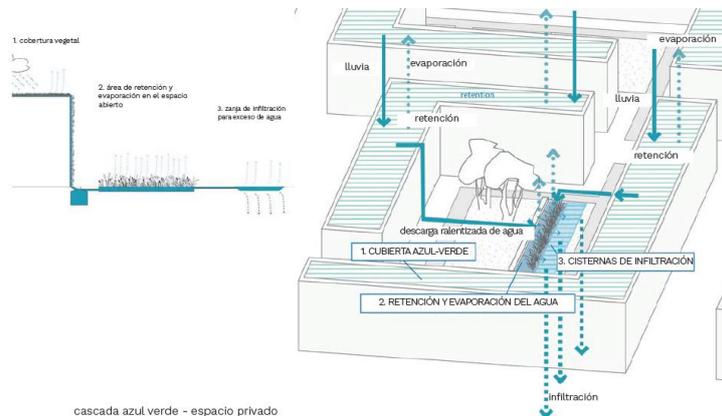


Figura 3.13. Gestão da água. Fonte: (ps paisea, n.d.a)

Conectar as pessoas e o ambiente (Streefland, 2021) exige que se pense no tema da água. As cidades estão cada vez mais densas, com grandes áreas impermeabilizadas. Aproveitar esta água para a rega de zonas verdes e hortas é imprescindível (Figura 3.13). A inserção de infraestruturas para manuseamento da água da chuva com diversas tipologias (Cormier & Pellegrino, 2008) como os jardins de chuva, bacia de sedimentação, canteiros, bio valetas, lagoas pluviais é uma opção a ter em conta.



Figura 3.14. Infraestruturas para manuseamento da água da chuva. Jardim de Chuva. Canteiro pluvial.

Fonte: (Cormier & Pellegrino, 2008)

Sugere-se que os novos edifícios tenham o sistema de cobertura verde para utilizar a água pluvial, mas também um sistema que canalize a água em excesso para depósitos, localizados na proximidade de zonas verdes ou hortas. A distribuição das diversas tipologias ao longo dos percursos projetados garante uma filtração da água para o solo antes de entrar nos sistemas de canalização das águas pluviais, evitando-se assim a sua perda. Um ambiente urbano com infraestruturas de verdes e azuis ajudam ao aparecimento de aves.

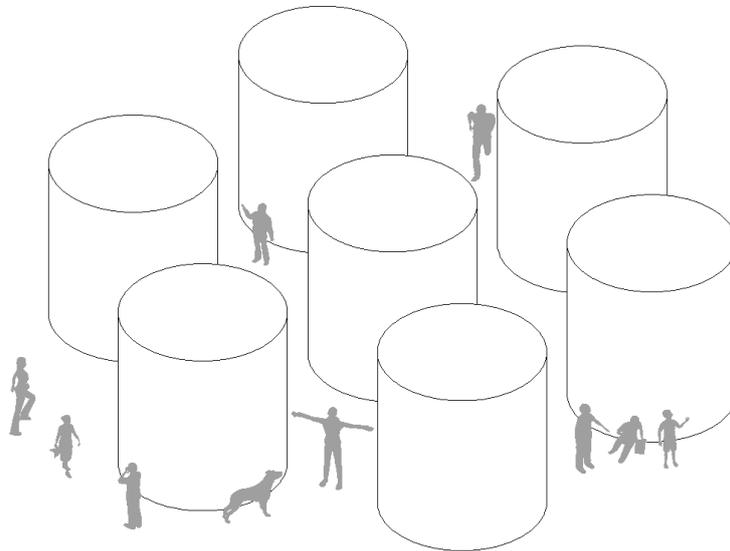


Figura 3.15. Depósitos para retenção de água no espaço público. Fonte: o autor. Baseado em Sonsbeek sculpture pavilion de Aldo van Eyck (Campos Uribe, Pastor, Montes, & Ventura, 2019).

O percurso de Lazer será enriquecido com elementos lúdicos para crianças, incentivando a permanência de famílias nas ruas e tornando o trajeto mais apelativo. A redução da circulação automóvel e a reconfiguração das áreas de estacionamento em favor destes elementos, juntamente

com a ampliação do espaço destinado aos peões, promovem a mobilidade pedonal e ciclovária. Esta abordagem assegura, ainda, a inclusão e acessibilidade para pessoas com mobilidade reduzida, contribuindo para um ambiente urbano mais seguro, acolhedor e socialmente integrado (figura 3.16).



Figura 3.16. Percurso 3. Ambiente projetado debaixo do viaduto. Fonte: o autor.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Na regeneração urbana dos territórios da Ameixoeira e das Galinheiras, a criação de percursos de cognição, associados a três viadutos da infraestrutura urbana Eixo Norte-Sul, emerge como uma estratégia de desenho urbano para promover a integração social e valorizar o espaço público.

Os três percursos — designados como Comercial, Lazer e Pedagógico — são concebidos para proporcionar diferentes tipos de experiências que exploram a identidade local e fortalecem a ligação entre os habitantes e o território. Aproveitando os viadutos do Eixo Norte-Sul, que historicamente atuam como barreiras físicas e visuais, a proposta visa transformá-los em espaços de interação social e mobilidade alternativa, ressignificando-os como pontos de encontro e integração comunitária.

Este estudo “Construir Lugar no Eixo Norte-Sul: Percursos de Cognição na Regeneração Urbana da Ameixoeira e Galinheiras” explora, assim, como a regeneração dos viadutos, através de uma abordagem sensível à identidade e às necessidades da comunidade, pode transformar a fragmentação territorial em oportunidades de coesão social, melhorando a qualidade de vida urbana e consolidando o sentimento de pertença entre os habitantes.

Neste contexto, os conceitos de "Espaço Híbrido", "Espaço Hodológico" e "Espaço de Encontro e Memória" orientam a análise e fundamentam o potencial destes percursos. O "Espaço Híbrido" caracteriza-se pela flexibilidade de uso dos viadutos e áreas adjacentes, que funcionam como ambientes de permanência e atividades múltiplas, indo além das funções convencionais de praças ou ruas. O "Espaço Hodológico" refere-se ao papel dos viadutos como caminhos indispensáveis para a mobilidade, proporcionando a distância mais curta para a travessia entre bairros e melhorando as condições de acessibilidade e segurança para os peões. Já o "Espaço de Encontro e Memória" destaca a importância destas passagens como locais onde pessoas de diversas origens podem interagir, gerando memórias e construindo uma nova identidade coletiva.

Espaço Híbrido

O interior dos viadutos dos percursos Comercial e Lazer e o espaço adjacente ao viaduto do percurso pedagógico, possibilitam ambientes convidativos à permanência de pessoas. Mas também possibilitam variadas atividades como já foi referido. Consideraram-se espaços híbridos por esta alternância. Não apresentam as características comuns dos elementos usuais que constituem o espaço urbano, praça, rua ou mesmo vazios urbanos. Aparecem pela inserção de uma infraestrutura no território, sobre um ambiente de quintas que antes já revelava um espaço em alternância, a passagem do natural para o

artificial com o assentamento do homem no lugar da quinta para tirar proveito dela. Estas atividades ou eventos adaptam-se à forma-conteúdo (Santos M. , 2002) existente, mas também a alteram, produzem um novo significado.

Espaço Hodológico

Os viadutos como se verificou, são as passagens mais próximas que interligam ambos os lados dos percursos. O território em questão não permite escolhas. A única escolha possível para evitar ou para facilitar o atravessamento é a utilização de um transporte motorizado, pois a distância a percorrer devido a essa escolha é enorme, como se exemplificou no caso do percurso do lazer. Desta forma a distância mais curta será a que coincidir com os viadutos e, portanto, a distância hodológica coincide com a direção hodológica (Lewin, 2023, como citado em Bollnow, 2019). Para as pessoas que se deslocam a pé, passar por estes viadutos pode não ser o melhor caminho a escolher, seja pelo sentimento de insegurança seja pela sua condição física. Um melhoramento destas passagens como foi referido anteriormente que garanta às pessoas segurança e acessibilidade, psicologicamente transforma o espaço em hodológico (Bollnow, 2019).

Encontro e Memória

As passagens e as áreas que as circundam têm uma característica que pode ser vista como uma potencialidade, porém também uma desvantagem. É possível considerá-las como terra de ninguém. Sendo os elementos de ligação entre as duas partes da freguesia, não se poder dizer que pertençam, mais aqui ou ali. Também não poderá dizer-se que pertencem apenas à freguesia, pois o espaço é público, portanto qualquer cidadão poderá atravessá-los. Considerando esta perspectiva, serão espaços que possibilitarão o encontro de pessoas. Esta particularidade permite que pessoas de várias culturas se encontrem num espaço apenas para disfrutar das atividades ou apenas pelo encontro em si. Estes espaços poderão ser considerados de não-lugares (Augé, 1998) por lhes faltar a identidade. Por outro lado, podem vir a construir-se lugares, porque o encontro dá-se num determinado lugar, é o “rendez-vous” (Simmel, 2023), e está sempre associado a acontecimentos que geram lembrança e criam uma memória.

Conclui-se que, ao proporcionar um ambiente urbano mais inclusivo e acessível, esta intervenção oferece um modelo de regeneração urbana centrado na valorização do espaço público como um elemento fundamental para o bem-estar e a memória coletiva das comunidades que o habitam.

Referências Bibliográficas

- Aguiar, Á., & Martins, M. M. (2004). O Crescimento da Produtividade da Indústria Portuguesa no Século XX (FEP Working Paper nº 145). Porto: Faculdade de Economia da Universidade do Porto. Obtido de <https://hdl.handle.net/10216/71301>
- Alonso, J. M., & Mencar, C. (2017). Building Cognitive Cities with Explainable Artificial Intelligent Systems. 16th International Conference of the Italian Association for Artificial Intelligence, Workshop on Comprehensibility and Explanation in AI and ML (p. 10). Bari: CITIUS - Centro Singular de Investigación en Tecnoloxías da Información.
- Alves, J. F. (2012). A industrialização em Portugal ao longo da História. II Jornadas Empresariais - A Reindustrialização do País (pp. 31-55). Porto: Fundações AEP /Serralves.
- Anderson, J. R. (2004). Psicologia Cognitiva e suas Implicações Experimentais. Rio de Janeiro: LTC.
- Antunes, G. (2019). Política de habitação social em Portugal: de 1974 à actualidade. *Journals OpenEdition*. doi:10.4000/sociologico.4662
- Antunes, G., Lúcio, J., Soares, N. P., & Julião, R. P. (2016). Políticas de habitação social precedentes a Abril de 1974. *Geonova – Revista do Departamento de Geografia e Planeamento Regional*, (13), pp. 53-81.
- Araújo, N. C. (2015). A reindustrialização de Portugal num contexto de crise e hegemonia industrial dos países emergentes (WPS 03/2015). Lisboa: IET Working Papers Series. Obtido de <http://hdl.handle.net/10362/16529>
- arqpais. (2004). IP7 - Eixo Viário Norte-sul: Viaduto do Eixo Viário Norte/Sul sobre a Av. Padre Cruz - Projecto Base - Estudo de Impacte Ambiental - Volume 1. Lisboa: arqpais. Obtido em 29 de 10 de 2024, de <https://siaia.apambiente.pt/AIADOC/AIA1172/RNT1172.pdf>
- Assemble. (2011). Folly For a Flyover. Obtido em 10 de 12 de 2023, de <https://assemblestudio.co.uk/projects/folly-for-a-flyover>
- Augé, M. (1998). Não-Lugares: introdução a uma antropologia de sobremodernidade. Venda Nova: Bertrand.
- Balbim, R. (2016). Mobilidade: uma abordagem sistêmica. Em R. Balbim, C. Krause, & C. C. Linke, *Cidade e movimento : mobilidades e interações no desenvolvimento urbano* (pp. 23-42). Brasília: ipea.
- Balbim, R., Krause, C., & Linke, C. C. (2016). *Cidade e movimento : mobilidades e interações no desenvolvimento urbano*. Brasília: ipea .
- Bollnow, O. (2019). O Homem e o Espaço. UFPR.
- Borba, R. A. (2000). A Cidade Cognitiva: Proposição para o Desenvolvimento Local na Era do Conhecimento [Tese de doutoramento, Universidade de São Paulo].
- Burnside Skatepark. (n.d.). Obtido em 26 de 09 de 2024, de Burnside: *anarchy in action*: <https://burnsideproject.org>
- Cachado, R. Á. (2013). O Programa Especial de Realojamento. *Ambiente histórico, político e social. Análise Social*, 48(206), 134–152. doi:<https://doi.org/10.31447/AS00032573.2013206.06>
- Câmara Municipal de Lisboa. (2009). Relatório sobre o Estado do Ordenamento do Território de Lisboa - REOT 2009. Lisboa. Obtido em 10 de 10 de 2024
- Câmara Municipal de Lisboa. (2016). Relatório sobre o Estado do Ordenamento do Território de Lisboa - REOT 2015. Lisboa. Obtido em 10 de 10 de 2024
- Câmara Municipal de Lisboa. (2018a). Área de Reabilitação Urbana de Santa Clara: Alteração aos Limites da Área de Reabilitação Urbana de Santa Clara. Lisboa: CML-DMU. Obtido em 14 de 08 de 2024, de www.lisboa.pt/temas/urbanismo/reabilitacao-urbana/operacoes-de-reabilitacao-urbana/santa-clara
- Câmara Municipal de Lisboa. (2018b). Operação de Reabilitação Urbana Sistemática de Santa Clara: Programa Estratégico de Reabilitação Urbana. Lisboa: CML-DMU. Obtido em 14 de 08 de 2024, de www.lisboa.pt/temas/urbanismo/reabilitacao-urbana/operacoes-de-reabilitacao-urbana/santa-clara
- Câmara Municipal de Lisboa. (2024). Relatório sobre o Estado do Ordenamento do Território de Lisboa - REOT 2022. Lisboa. Obtido em 10 de 10 de 2024

- Câmara Municipal de Lisboa. (n.d.). Planeamento Urbano. Obtido em 14 de 08 de 2024, de LISBOA: www.lisboa.pt/temas/urbanismo/planeamento-urbano/areas-urbanas-de-genese-ilegal
- Carreiras, M. (2018). Integração Socioespacial dos Bairros de Habitação Social na Área Metropolitana de Lisboa: Evidências de Micro Segregação. *Finisterra*, LIII(107), 67-85. Obtido em 29 de 10 de 2024, de <https://pdfs.semanticscholar.org/9e8a/8932b60492162c5a28e69052a675504dd419.pdf>
- Castells, M. (2002). *A sociedade em rede* (6 ed., Vol. I). São Paulo: Paz e Terra.
- City of Sydney. (2015). *Have Your Say: on Kent Street Underpass Upgrade*.
- City of Sydney. (n.d.). Kent Street underpass improvements. Obtido em 21 de 06 de 2024, de City of Sydney: <https://www.cityofsydney.nsw.gov.au/improving-streets-public-spaces/kent-street-underpass-improvements>
- Civitas 21. (2012a). Plano de Ação 21 e Estrutura de Monitorização – Bairro da Quinta do Reguengo. Almada: Faculdade de Ciências e Tecnologia. Obtido em 13 de 10 de 2024, de https://issuu.com/civitas21/docs/plano_acao21_bairro_quinta_reguengo
- Civitas 21. (2012b). Plano de Ação 21 e Estrutura de Monitorização – Bairro PER da Ameixoeira. Almada: Faculdade de Ciências e Tecnologia. Obtido em 13 de 10 de 2024, de https://issuu.com/civitas21/docs/plano_acao_bairro_per_ameixoeira
- Cormier, N. S., & Pellegrino, P. R. (2008). Infra-estrutura verde: uma estratégia paisagística para a água urbana. *Paisagem E Ambiente*, 25, pp. 127-142. Obtido de <https://doi.org/10.11606/issn.2359-5361.v0i25p127-142>
- Costa, C. S. (9 de 11 de 2023). *Cidade Cognitiva*. (P. Saiote, Entrevistador)
- Costa, D. C. (2008). *As Áreas Urbanas de Génese Ilegal: Contributos para um modelo de avaliação de desempenho urbanístico* [Dissertação de Mestrado, Instituto Superior Técnico]. Scholar. Obtido de https://scholar.tcnico.ulisboa.pt/records/FIS1Wogxc-gGsbT0BunsUffxMnDS_6vPX2il
- Daouti, M. (16 de 03 de 2018). The "Landskate parks" of SCOB in Barcelona. Obtido em 28 de 09 de 2024, de Archisearch: <https://www.archisearch.gr/landscape/landskate-parks-scob-barcelona/>
- Deleuze, G., & Guattari, F. (1992). *O que é a Filosofia*. São Paulo: Editora 34.
- Deleuze, G., & Guattari, F. (1995). *Mil platôs: capitalismo e esquizofrenia*. São Paulo: Editora 34.
- Diogo, F., Castro, A., & Perista, P. (2015). *Pobreza e Exclusão Social em Portugal: contextos, transformações e estudos*. Vila Nova de Famalicão: Húmus.
- Educação e Território. (n.d.). *Território Educativo: Conceito*. Obtido em 06 de 09 de 2024, de Educação e Território: <https://educacaoeterritorio.org.br/conceito-territorios-educativos/>
- Entre Arquitetos. (n.d.). *Baixio Viaduto Silva Lobo*. Obtido em 10 de 04 de 2024, de Entre Arquitetos: <https://www.entrearquitetos.com/baixio-viaduto-silva-lobo>
- Ferreira, A. F. (1984). Crise de alojamento e construção clandestina em Portuga. *Sociedade e Território*, Ano 1(1), 29-37.
- Ferreira, D., & Dias, P. (2016). *História de Portugal*. Lisboa: Verso de Kapa.
- Frearson, A. (05 de 07 de 2011). *Folly for a Flyover by Assemle*. Obtido em 06 de 04 de 2024, de dezeen: <https://dezeen.com/2011/07/05/folly-for-a-flyover-by-assemle/>
- Gazzaniga, M., Heatherton, T., & Halpern, D. (2018). *Ciência psicológica*. Porto Alegre: Artmed.
- Gehl, J. (2017). *A vida entre edifícios*. Lisboa: Livraria Tigre de Papel.
- Glennay, B., & O'Connor, P. (2019). Skateparks as hybrid elements of the city. *Journal of urban design*, 24(6), 840-855. Obtido em 04 de 05 de 2024, de www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC6830735/
- Gonçalves, J. M., Silva, F. N., & Mota, C. (2010). Do ilegal ao formal: percursos para a reconversão urbana das Áreas Urbanas de Génese Ilegal em Lisboa. Em L. Bógus, I. Raposo, & S. Pasternak, *Da Irregularidade Fundiária Urbana à Regularização: Análise Comparativa Portugal-Brasil* (pp. 161-192). S. Paulo: EDUC.
- Hanenberg, P. (2014). *Cultura e cognição: como o estudo da cultura pode contribuir para as ciências cognitivas*. *Povos E Culturas*(18), pp. 25-38. Obtido de <https://doi.org/10.34632/povoseculturas.2014.8936>
- Hauptmann, D., & Neidich, W. (2010). *Cognitive Architecture. From Biopolitics to Noopolitics*. Architecture & Mind in the Age of Communication and Information. Rotterdam: 010 Publishers.

- Heitor, T., & Gonçalves, J. (2019). Êxodos e Migrações na Região de Lisboa: a ignição para a explosão metropolitana. *PRUMO - Êxodos e Migrações*, 4(6), 54-73. doi:<http://dx.doi.org/10.24168/revistaprumo.v4i6>
- Jacobs, J. (2011). *Morte e vida de grandes cidades*. São Paulo: WMF Martins Fontes.
- José Adrião Arquitetos. (n.d.). Praça Fonte Nova. Obtido em 27 de 09 de 2024, de José Adrião Arquitetos: <https://joseadriao.com/arquivo/portfolio/fonte-nova>
- Lanng, D. B. (2014). How does it feel to travel through a tunnel? Designing a mundane transit space in Denmark. *Ambiances*. Obtido de <http://doi.org/10.4000/ambiances.454>
- Lefebvre, H. (2008). *O Direito à Cidade*. São Paulo: Centauro.
- Levinsen, M. (21 de 06 de 2024). Byrum og Stiforbindelse. Obtido de Marianne Levinsen Landskab ApS: <https://mariannelevinsen.dk/>
- Lewin, K. (2023). *Conceptual Representation-Measurement Psychological Forces*. Braunfell.
- Luz, M. P. (17 de maio de 2019). Uma cidade cognitiva tem sempre a pessoa no primeiro plano. *Expresso*. Obtido de <https://expresso.pt/economia/2019-05-17-Uma-cidade-cognitiva-tem-sempre-a-pessoa-no-primeiro-plano>
- Lynch, K. (1999). *A Boa Forma da Cidade*. Lisboa: Edições 70.
- Lynch, K. (2002). *A Imagem da Cidade*. Lisboa: Edições 70.
- Macedo, S. S. (Ed.). (2008). *Paisagem E Ambiente*, 25. Obtido de <https://doi.org/10.11606/issn.2359-5361.v0i25p4-5>
- Maia, R. L. (2000). Descontinuidades e permanências nas estruturas da economia e da sociedade portuguesas nos últimos sessenta anos. IV Congresso Português de Sociologia: Sociedade Portuguesa: Passados Recentes, Futuros Próximos. Coimbra: Associação Portuguesa de Sociologia.
- MONU. (2015). *Participatory Urbanism*. MONU. Obtido em 29 de 10 de 2024, de <https://worldarchitecture.org/articles/ccm/gg/monu-23-on-participatory-urbanism-released.html>
- Nasar, J. L. (2011). *Environmental psychology and urban design*. Em A. L.-S. Tridib Banerjee, *Companion to Urban Design* (pp. 162-174). New York: Routledge. Obtido em 25 de 11 de 2023, de <https://www.routledgehandbooks.com/doi/10.4324/9780203844434.ch12>
- Netto, V. M. (2016). A cidade como resultado: consequências de escolhas arquitetônicas. Em R. Balbim, C. Krause, & C. C. Linke, *Cidade e movimento : mobilidades e interações no desenvolvimento urbano* (pp. 101-130). Brasília: ipea.
- Oliveira, N., Matias, A. R., & Ortiz, A. (2016). Políticas de ensino da língua portuguesa para imigrantes adultos em Portugal: institucionalização e desafios. IX Congresso Português de Sociologia – Portugal, território de territórios (p. 16). Faro: Associação Portuguesa Sociologia. Obtido de https://associacaoportuguesasociologia.pt/ix_congresso/actas/actas1
- Paio, A. (2023). *A Cidade Cognitiva*. O Jornal Económico, 2.
- Pequenino, K. (16 de 05 de 2023). Líder da OpenAI admite que IA pode ser usada para manipular eleições. Obtido de Público: <https://www.publico.pt/2023/05/16/tecnologia/noticia/lider-openai-admite-ia-usada-manipular-eleicoes-2049920>
- Pereira, R. H., & Herszenhut, D. (2023). *Introdução à acessibilidade urbana: um guia prático* em R. Brasília: IPEA.
- Protevi, J. (2010). Deleuze and Wexler: Thinking Brain, Body, and Affect in Social Context. Em D. Hauptmann, & W. Neidich, *Cognitive Architecture From Biopolitics to Noopolitics. Architecture & Mind in the Age of Communication and Information*. Rotterdam: 010 Publishers.
- ps paisea. (n.d.a). 1. Schumacher Quartier | bgmr. ps paisea. la gestión del agua de lluvia, 15, pp. 6-17. Obtido em 03 de 12 de 2023, de <https://www.paisea.com/revista-paiseados/>
- ps paisea. (n.d.b). Tornhøj Kickstart. ps paisea. Diseño & Espacio Público, 16, pp. 68-81. Obtido em 03 de 12 de 2023, de <https://www.paisea.com/revista-paiseados/>
- Psaltoglou, A. (2018). From Smart to Cognitive Cities: Intelligence and Urban Utopias. *archi-DOCT*, 95-106. Obtido de <https://archidocy.net>

- Rabie, R. S. (29 de 11 de 2023). Accessibility Is the Key to an Inclusive City. Obtido em 29 de 10 de 2024, de ie UNIVERSITY: <https://www.ie.edu/insights/articles/accessibility-is-the-key-to-an-inclusive-city/>
- Rajchman, J. (2000). *The Deleuze connections*. Cambridge: The MIT Press.
- Rajchman, J. (2002). *Construções*. Lisboa: Relógio D'Água.
- Ramos, R. (23 de 11 de 2011). A bancarrota de 1892 foi um trauma para Portugal. (S. Aníbal, Entrevistador) Público. Obtido em 17 de 08 de 2024, de <https://www.publico.pt/2011/11/23/jornal/a-bancarrota-de-1892-foi-um-trauma-para-portugal-23478355>
- Ribeiro, O. (2008). Deslocamentos da população em Portugal. Programa de um estudo. *Finisterra*, 43(85). doi:<https://doi.org/10.18055/Finis1412>
- Roberts, P., & Sykes, H. (2000). *Urban Regeneration*. London: SAGE.
- Salgueiro, T. B. (1972). *Bairros Clandestinos na Periferia de Lisboa*. Lisboa: Centro de Estudo Geográficos. Obtido em 15 de 08 de 2024, de <http://hdl.handle.net/10451/61572>
- Sanoff, H. (1990). *Participatory Design: Theory & Techniques*. Cornell.
- Santos, J. R., & Costa, A. B. (2023). Espaço Público. Área Metropolitana de Lisboa. Projetos de qualificação do território [1998 - 2023] - As Infraestruturas Verdes e Azuis. Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa.
- Santos, M. (2002). *A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção*. São Paulo: Edusp - Editora da Universidade de São Paulo.
- SCOB. (n.d.). scob arquitectura i paisatge. Obtido em 21 de 06 de 2024, de Parc Esportiu Urbà Aureà Cuadrado: <https://www.scob.es/cat/arquitectura-i-paisatge/urban-elements/skate-park-les-corts.html>
- Simmel, G. (2023). Sociologia do espaço. *Estudos Avançados*, 27(79), pp. 75-112. Obtido de <https://www.revistas.usp.br/eav/article/view/68704>
- Southbank Centre. (n.d.). Undercroft Skate Space. Obtido em 26 de 09 de 2024, de Southbank Centre: <https://www.southbankcentre.co.uk/venues/outdoor-spaces/undercroft-skate-space/>
- Sternberg, R. J. (2008). *Psicologia cognitiva*. Porto Alegre: Artmed.
- Streefland, T. (2021). The interconnected city: Imagining our urban lives in 2050. Amsterdam, Netherlands. Obtido em 23 de 06 de 2024, de <https://www.metabolic.nl/news/the-interconnected-city/>
- Techio, E. M., Gondim, S. M., Batista, J. S., & Hessel, B. (2023). Emoções. Em A. R. Torres, M. E. Lima, E. M. Techio, & L. Camino, *Psicologia social: temas e teorias* (p. 564). São Paulo: Blücher.
- Teixeira, T. d. (2017). *Revitalização Urbana na cidade de Tubarão - SC* [Trabalho Final de Graduação, Universidade do Sul de Santa Catarina]. Tubarão: Universidade do Sul de Santa Catarina.
- Teles, P. (Ed.). (2007). *Acessibilidade e mobilidade para todos: apontamentos para uma melhor interpretação do DL 163/2006 de 8 de Agosto*. Secretariado Nacional de Reabilitação e Integração das Pessoas com Deficiência.
- Transport for NSW, issuing body & Urban Design Roads and Waterways, author. (2023). *Pedestrian underpass design guideline : design guideline to improve the safety and appearance of underpasses in NSW* Retrieved. Obtido em 10 de 09 de 2024, de <http://nla.gov.au/nla.obj-3227948024>
- Tusnovics, D. (20-23 de 5 de 2007). *Cognitive Cities: interdisciplinary approach reconsidering the process of (re)inventing urban habitat*. REAL CORP 007: To Plan Is Not Enough (pp. 755-764). Vienna: REAL CORP. Obtido de <https://corp.at/index.php?id=38&L=0>
- Voordt, D. J., & Wegen, H. B. (1983). Underpasses for pedestrians and cyclists: User requirements and implications for design. *Transportation Planning and Technology*, 8(1), 1-14. Obtido em 25 de 09 de 2024, de <https://repository.tudelft.nl/record/uuid:491e9ee4-9e0d-4b24-b0a5-35ac53ecf0a7>
- Wexler, B. (2010). Shaping the environments that shape our brains: a long term perspective. Em D. Hauptmann, & W. Neidich, *Cognitive Architecture. From Biopolitics to Noopolitics. Architecture & Mind in the Age of Communication and Information* (pp. 168-183). Rotterdam: 010 Publishers.
- Wikipedia. (25 de 11 de 2023). *Cognitive City*. Obtido de Wikipedia: https://en.wikipedia.org/wiki/Cognitive_city
- Wikipédia. (29 de 11 de 2023). *Cognitive Science*. Obtido de Wikipédia: https://en.wikipedia.org/wiki/Cognitive_science

ANEXOS

ANEXO A

Leitura do artigo

Leitura livro

Entrevista exploratória.

A cidade cognitiva



Alexandra Paio
Docente do SICTE-IUL

A cidade cognitiva é uma realidade que se torna cada vez mais presente na vida urbana. Os avanços da inteligência artificial e sensorização, aliados à necessidade de solucionar problemas urbanos complexos, têm levado os municípios a adotarem soluções holísticas digitais que visam melhorar a qualidade de vida dos seus cidadãos.

Para a cientista computacional Edy Portmann, as abordagens inovadoras da governação urbana terão de envolver o "fator humano", a cognição e a criatividade, em simultâneo com a capacidade de aprendizagem, de modo a poderem lidar com as constantes mudanças. Trata-se de idealizar a cidade personalizada, hiperconectada, que minimiza o consumo de recursos, numa interação contínua entre cidadãos e tecnologia.

Assim, para que essas soluções sejam efetivas, é preciso contar com a participação ativa de todos os cidadãos, incluindo aqueles que vivem em territórios marginalizados. Ou seja, espaços que foram sendo esquecidos pelos poderes públicos, que apresentam uma série de desafios que precisam ser enfrentados por meio de políticas públicas, que contemplem as suas

A cidade cognitiva pode ser uma aliada no processo de transformação das cidades em lugares mais inclusivos e resilientes

necessidades específicas – e o digital também é para eles.

Assim, é fundamental usar a evolução tecnológica para estimular as economias locais, através de um amplo processo cognitivo coletivo que possibilite a capacidade endógena de desenvolvimento.

A cidade cognitiva surge como importante aliada, desde que seja adotada uma abordagem inclusiva, que permita a todos beneficiar das soluções digitais. Tal significa que as tecnologias avançadas precisam ser acessíveis, de fácil utilização e capazes de contemplar a diversidade de realidades existentes nas cidades.

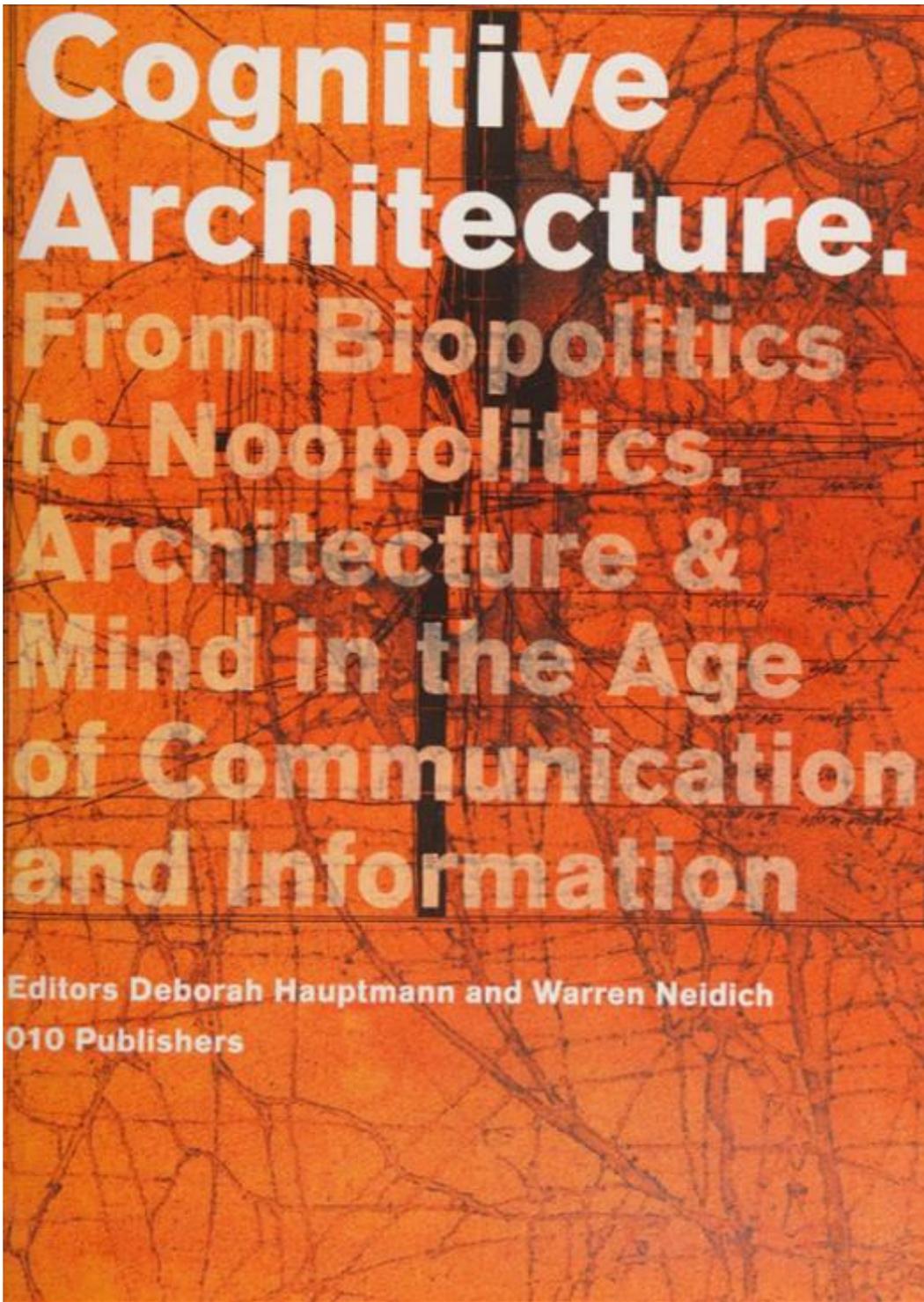
É ainda preciso garantir que os dados coligidos e tratados de forma transparente envolvem a participação ativa da população no processo de tomada de decisão. O que pode ser feito por meio de consultas públicas, audiências e outras formas de participação digital. Na última década, no âmbito da Educação Digital Inclusiva, vários estudos "consideram que a tecnologia pode contribuir para o acesso e a participação equitativa em vários domínios da vida".

O último estudo, publicado pela Comissão Europeia, sobre Educação Digital Inclusiva, permite-nos compreender que, "embora tenham sido dados passos rápidos e abrangentes para a digitalização da educação, o acesso à aprendizagem digital, especialmente para alunos vulneráveis, continua a ser um desafio".

Um exemplo de como a cidade cognitiva pode contribuir para melhorar a vida em territórios marginalizados é a adoção de soluções de mobilidade mais eficiente. Em muitas áreas marginalizadas, o transporte público é precário e a infraestrutura viária é inadequada. Com a adoção de soluções de mobilidade integrada, em que os transportes públicos funcionem em articulação com os modos ativos e os serviços partilhados, garantindo articulação entre o espaço público e as infraestruturas de transportes, é possível oferecer opções de transporte eficientes e acessíveis, que contribuem para melhorar a mobilidade urbana e reduzir a exclusão social.

Em suma, a cidade cognitiva pode ser uma aliada no processo de transformação das cidades em lugares mais inclusivos e resilientes. Para tal, é preciso contar com a participação ativa de todos, garantindo soluções inclusivas e acessíveis, bem como transparência no tratamento dos dados e participação ativa no processo de tomada de decisão. Somente assim será possível construir um sistema cognitivo, que atenda às necessidades de todos os cidadãos. ■





**Cognitive
Architecture.
From Biopolitics
to Noopolitics.
Architecture &
Mind in the Age
of Communication
and Information**

Editors Deborah Hauptmann and Warren Neidich
010 Publishers

Entrevista a Carlos Smaniotto Costa e respetivo Consentimento Informado

Efetuada por Paulo Saiote em 09/11/2023 às 11:00 h

PAULO

Bom dia, novamente, ah, portanto, é uma entrevista, no âmbito do Mestrado integrado em arquitetura, ah para, para a unidade curricular Projeto Final de Arquitetura, em que a entrevista vai, ah, fazer parte do livro final, livro de tese, ah, vai, e vai aparecer em anexo.

Portanto, o Professor Carlos Smaniotto, portanto concorda que seja feita a gravação, não é?

SMANIOTTO

Sim, concordo.

PAULO

Ok, pronto eu meu nome é Paulo Jorge Ilhéu Saiote sou aluno deste, deste grupo de, de Projeto Final de Arquitetura, em que se tá a desenvolver, um trabalho, ah, a nível de, de planeamento urbano, projeto urbano em que se vai desde a macro escala até à microescala, habitação, ah, na zona da Ameixoeira, em Lisboa, portanto é a parte norte, chama-se a Alta de Lisboa. Ah, portanto, e relativamente ao meu Tema para tese, ah, queria colocar 3 questões que são as, ah, que são as indicadas, em que a, a principal, devido a, a eu ter já feito algumas ah pesquisas, mas continuo ainda com algumas dúvidas, o que é que é isto da cidade cognitiva? E então era isso que eu, esta é a primeira, a primeira questão em que, portanto, agradeço desde já se o professor conseguir, conseguir claro que consegue, mas que dê mais, mais alguns conhecimentos, ah, relativamente àquilo que eu já consegui, para o que é que é isto da Cidade Cognitiva.

SMANIOTTO

02:15m

Sim esse é um tema que para nós é bastante interessante, eu sou, ah, eu vinha da área da, da arquitetura da paisagem, fiz o meu doutoramento em, em planeamento urbano e sempre me interessou muito a inter, a interação entre o espaço público a cidade, o espaço construído, e, e aqui há sempre a questão de como as pessoas percebem, como as pessoas usam e que valores ela, elas dão ao espaço urbano, nós sempre usamos a cidade muitas, e muitas vezes não, não racionalizamos, não nos perguntamos como é feita a cidade, para quem é construído a cidade e simplesmente a usamos e eu creio que nesse ponto nós temos na investigação, nós temos, ah, uma grande tarefa e

tentamos entender, ah, como podemos usar a cidade também no sentido de educar as pessoas para que elas se reconheçam com mais facilidade, ah, os investimentos na cidade que elas também possam, ah, fazer parte dessa, dessa tomada de decisão, por isso eu, eu sou um dos defensores daquilo que nós chamamos de educação territorial, ah, é uma área de investigação que nós temos tentado, ah, aprofundar na Universidade Lusófona, onde eu leciono e onde nós temos vários projetos de investigação, e exatamente isso para entendermos, como podemos usar a cidade como meio, como tópico, de, de ensino, mas também como lugar de ensino, a sua combinação entre, ser a cidade ser um tema e certamente o local de ensino, ah, é isso que nós entendemos como cidade cognitiva, pelo menos na nossa, ah, versão, e tentamos desenvolver em várias, várias atividades de investigação também com os nossos estudantes, eu creio que essa é, ah, o fundamento básico que nos guia nessa, nessa empreitada, nessa tentativa de tirar mais conhecimentos sobre a educação territorial, e a, ou educação urbana dependendo do espaço que nós falamos.

PAULO

4:42

Portanto, ah, portanto, para, para, portanto, há uma dúvida que eu que eu tenho tido que, portanto, isto da cidade cognitiva está sempre muito associada às, às, às TIC, não é? Portanto, às tecnologias de informação, em que, muito, muita informação, ah, parece que dá a entender que esta questão da cidade cognitiva, aparece, agora, principalmente por causa das tecnologias de informação, mas não, ah, o que eu, não sei se concordo completamente, porque era como o professor estava a dizer, ah, a, a base fundamental que é aquela que o professor referiu agora, ah, se calhar não passa bem, só pelas tecnologias de informação, esse não será o ponto principal, não é? Ah, esse será mais uma ajuda a que a cidade possa ser cognitiva, eu gostava que pudesse conseguir interligar isto do conceito com, com, com isto das tecnologias.

SMANIOTTO

5:53

Ah, sim sim, as tecnologias são, tão-se transformando num grande meio de nós, nos comunicarmos que nós interagimos, isso também acontece não somente entre pessoas, não é, com as outras pessoas, mas com o nosso próprio ambiente, e, eu creio que as TIC ou as tecnologias de informação e comunicação ah, tão-se tornando realmente um mediador nesse, nesse uso, com elas estamos questionando várias, várias questões, entre elas a cidade cognitiva, a cidade, a, a cidade smart city, não é, a cidade inteligente ou a cidade, ah mais resiliência, a cidade sustentável, eu creio que com isso também ah, as novas tecnologias nos, nos, ah, impõe uma nova, uma nova visão da, da forma como temos tratado a cidade, criado as cidades construído as cidades, claro elas oferecem, oferecem muitas oportunidades, ah, não são uma, uma solução ah, digamos, como é que eu poderei dizer não é uma solução paradisíaca né que no futuro a cidade, às cidades inteligentes ou as smart cities são resolver todos os problemas, nós estamos vendo, descobrindo isso agora que elas, as tecnologias são um meio, permaneceram um meio, mas

não são o fim, do nosso, da nossa jornada em relação à cidade inteligente, a cidade educativa, a cidade, inclusive, a cidade é resiliente, a cidades sustentada, aí surgem vários, vários temas, vários tópicos e vários, ah, ah e vários, e-words que são muitas vezes apelativas, muitas vezes, pensamos que ser algo diferente, mas, em suma, o que nós temos é a cidade física de hoje, e a inserção dessas tecnologias, eh nós temos verificado vários projetos que elas podem sim ser um bom, ah, meio, pode ser um bom instrumento, pode ser uma aplicativo interessante para contactar-mos as pessoas, para mostramos as pessoas, o, o, o seu papel na construção da cidade, mas ela sempre será um meio e, e, e isso talvez é um dos pontos frágeis dessas, dessas novas tentativas, de tentar dar às tecnologias digitais um papel maior, um papel quase decisivo nessas cidade, mas na realidade não são porque são somente um instrumento e, claro, mesmo com a com a inteligência artificial, a, ainda temos um longo caminho a percorrer por aqui, esses instrumentos decidam pela, pela construção das cidades, pela, pela, pela feição da cidade né, ah, no entanto, para nós é a TICs permanecem um instrumento, um meio claro, cada vez mais importante, eles abrem oportunidades, ah, até agora não, não pensadas, né, na interação com as pessoas na construção de informações, na passagem de comunicações, as pessoas sobre vários aspetos da cidade né, e, e, e isso, quase no começo nos embebedou, todos começamos, uau, temos aqui uma, uma solução para todos os problemas, mas aos poucos nós estamos percebendo, que não, que não é bem assim, estamos nos tornando novamente depois dessa, uma quase como uma ah, ressaca de tanto a tecnologia percebendo que, não é bem assim, nós temos uma cidade física, que tem seus problemas e tem, que tem as pessoas que vivem nela, não, temos ainda procurado, estamos ainda procurando, procurando por soluções, mais, mais sustentáveis, mais resilientes, portanto, a tecnologia tem sim um papel cada vez mais importante nessa interação entre o, o ser humano, o meio ambiente, e vai, provavelmente vai, ser cada vez mais importante, mas não, não, nunca passará de ser um mediador em que esses dois sistemas, né.

PAULO

10:35

Pronto, agora, ah tinha aqui uma segunda questão, que, portanto, que eu digo como se desenham espaços híbridos quando há confrontos culturais e maneiras de estar diferentes, portanto, eu acho que os espaços híbridos, híbridos, estão um bocado relacionados com isto do que é que é a cidade cognitiva, e então, por isso é que eu insiro aqui esta questão dos espaços de híbridos.

SEMANIOTTO

11:04

Esse esse espaço híbrido ele pode ter características bastante diversas, não é, não há uma receita desse espaço híbrido, ah, há tanto ah, integramos, nós, percebemos no projeto que eu coordenei, por exemplo uma frente livre, na época pioneira sobre a inserção dessas tecnologias digitais no espaço público, verificamos que há várias oportunidades ou vários tipos de inserção, nós temos, por exemplo, as próprias redes sociais, é um tipo de inserção onde a troca onde é a troca de informação, onde há a interação das pessoas entre si a respeito de um espaço, é o

caso de muitos grupos que usam Facebook, por exemplo, para, para troca de informações para a, para um ativismo, a respeito do espaço público, e há aqueles espaços em que há uma tecnologia em relação aos, aos equipamentos, né, segundo os equipamentos mais inteligentes que reagem à, à interação com as pessoas, ah, ainda é um pouco futurista essa ideia, mas ah, eu creio que esses espaços híbridos, o, o que é bastante importante, claro, a necessidade de oferecermos um espaço para que as pessoas possam usar, que cumpra os desejos das, os anseios dessa, dessa população, dessa camada da população, e cada vez eu creio que na cidade está sendo, cada vez mais importante, observamos, uma multiculturalidade das, da sociedade, das comunidades, é um fator importante, talvez aqui as próprias redes ou as próprias tecnologias têm um papel importante na, na comunicação entre esses diversos grupos culturais, esses diversos grupos ah, esses diversos grupos que, que, facilita a comunicação, facilita à, o intrusamento, e eu creio que isso é uma questão que ah, vai nos ah, acompanhar por bastante tempo, que as cidades estão cada vez mais multiculturais em vários aspetos ah étnicos, ah, e com isso, outras características né, já não, não, não existe, já quase não temos, principalmente aqui na europa, não muitas cidades mais, ah, como (), em que há uma sociedade mais homogénea, eles estão cada vez mais heterogéneas, e isso, claro, impõe certas certas a, certos desafios para nós que construímos a cidade, trabalhamos com a cidade, eu creio que um caso bastante típico, bastante evidente em Lisboa, é o caso da Praça Martim Moniz, não, nós verificamos quem usa essa multiculturalidade, essa multidiversidade de uso, em si é, é um desafio, não temos ainda soluções, não é somente um caso o exemplo de Lisboa, ah, eu vivo parte da, do meu tempo também na Alemanha, é o que realmente acontece nas cidades, estão cada vez mais miscigenadas cada vez mais, eh, multiculturais, e isso traz vários, vários aspetos de, de, de, de, várias questões a respeito da construção da cidade e principalmente do espaço público, onde que as pessoas interajam se encontram, eh, eu, estou agora na Alemanha, e, e hoje percebi, eu estive na estação central dos comboios aqui, existe uma praça enorme, na frente, só que não há bancos, não há lugares pra, pra as pessoas permanecerem, isso foi, foi realmente querido pela pela câmara, para que as pessoas não permanecessem muito tempo nestes lugares, porque há uma inserção muito grande aqui de várias culturas, porque é o espaço onde as pessoas se encontram, e com, com essa grande imigração que a Alemanha vem sofrendo nos últimos anos, essas ondas de imigração, (), também transforma o espaço público, que há umas nova novas caras novas pessoas, novas culturas usando dividindo o mesmo espaço, mas é bastante estranho, nós pensarmos na construção de espaços híbridos com a inserção de tecnologia, quando nós não oferecemos os elementos básicos, e físicos não, que favorecem o uso do espaço da cidade, né, eu creio que é o interesse de todos que a cidade que conseguimos seja usada, seja dívida seja, compartilhada, e é estranho nós pensarmos, que ainda conseguimos espaços públicos onde as pessoas não são, bem queridas, né, e é somente no espaço que elas percorram mas não permaneçam nesse espaço, porque exatamente permanecer nesse espaço, que é público, que é pensado para as pessoas, de repente, a sua permanência pode causar, ah, algum, eu não diria risco mas algum, algum problema né, é estranho pensarmos nisso que de um lado estamos tão avançados em tecnologia e pensamentos tecnológicos, enquanto cidades básicas como um banco, uma área sombreada, uma área solarada, não é, não é, não é construído na cidade.

PAULO

16:50

Pronto, e depois colocava-lhe aqui mais uma questão, ah e agora esta é um bocadinho mais, ah, focalizada na nossa zona, ah, porque aquela zona, é, é uma zona de alguma pobreza e de, portanto, muitos, dessa tal multiculturalidade que o professor refere, ah, mas é uma zona de poucos meios, as pessoas, vê-se que as pessoas vivem com poucas condições, e então aquilo que eu pergunto é, de que forma é que conseguem estas TIC, resolver problemáticas numa população sem condições económicas e sem conhecimentos.

SMANIOTTO

17:40

(Risos) Primeiro () uma das questões é que o urbanismo, o planeamento urbano, planeamento urbano não são aptos a resolver todas as questões sociais, nós temos aqui, vários, vários componentes que transformam nosso trabalho muito desafiante, mas nós não temos os meios para resolver todas as questões económicas e sociais, mas eu creio sim que, e a experiência tem mostrado quando nós investimos no espaço público, eh, independente da camada, independente do poder aquisitivo, do poder económico, de quem nós dirigimos esse trabalho, mas investir em espaços de qualidade, espaços com bom desenho com bons equipamentos, traz retornos, porque é justamente nessas áreas e em que a população tem menos recursos, são as áreas onde provavelmente as pessoas usam mais espaço público, porque o espaço privado é restrito, ah, dividido com várias pessoas, quer dizer então, o espaço público tem um papel também muito importante, éh, nessa interação entre as próprias pessoas da mesma família, porque é normalmente no espaço público pessoalmente em quando o clima é mais favorável, quando a temperatura mais favorável, permanecem a maior parte do tempo, e isso talvez, é uma questão bastante importante, nós trabalhamos esse espaço, mesmo para essas populações mais pobres, com os mesmos meios, com os mesmos investimentos daquelas populações mais abastadas, é, é o que não acontece muitas cidades, não é, muitas vezes as áreas menos ah, privilegiadas são aquelas onde nós encontramos muito menos espaços verdes por exemplo, muito menos espaços sociais, porque aqui, é claro, a luta pelo espaço é muito maior e também aquela população que tem menos poderes, eh, de reivindicar, ah, perante as câmaras, perante, perante o poder público, uma solução mais imediata, melhor para os seus problemas, não é, eh, elas próprias não têm as vozes para isso, não têm poder para isso, enquanto que a população mais abastada tem outros meios para, para garantir esses serviços básicos, né, e entre esses serviços básicos, eu, eu, digo que é necessário nós temos o espaço público, nós temos o espaço verde, porque aqui (é onde a sociedade que respira) onde há um espaço de interação por todo esses, essas questões, né, mas, ah, a experiência mostra, por exemplo, na Colômbia, onde há investimento público, ah, com bons arquitetos, com boa arquitetura, com bom design exatamente nessas zonas de poder aquisitivo muito menor, porque isso também atrai novas investimentos atrai ao retorno desse investimento, né, e, portanto, há a questão aqui da, da qualidade da arquitetura, qualidade do desenho. É extremamente importante, né, para que haja como, que funciona como uma bola de neve, fazendo novos investimentos, fazendo novos retornos à câmara, né.

CONSENTIMENTO INFORMADO

O presente estudo surge no âmbito de um projeto de investigação a decorrer no ISCTE — Instituto Universitário de Lisboa.

O estudo tem por objetivo a pesquisa de conhecimentos sobre o conceito de Cidade Cognitiva, no âmbito da unidade curricular – Projeto Final de Arquitetura – do Mestrado Integrado em Arquitetura.

A sua participação no estudo, que será muito valorizada, irá contribuir para o avanço do conhecimento neste domínio da ciência, consiste numa entrevista gravada, constituída por três questões, que serão incluídas em livro de tese.

O ISCTE é o responsável pelo tratamento dos seus dados pessoais, recolhidos e tratados exclusivamente para as finalidades do estudo, tendo como base legal o seu consentimento (art6º, nº1, alínea a do Regulamento Geral de Proteção de Dados).

O estudo é realizado por Paulo Jorge Ilhéu Saiote, p18376@iscte-iul.pt, inscrito no 2º ano do MIA, que poderá contactar caso pretenda esclarecer uma dúvida, partilhar algum comentário ou exercer os seus direitos relativos ao tratamento dos seus dados pessoais. Poderá utilizar o contacto indicado para solicitar o acesso, a retificação, o apagamento ou a limitação do tratamento dos seus dados pessoais.

A participação no estudo é estritamente voluntária: pode escolher livremente participar ou não participar. Se tiver escolhido participar, pode interromper a participação e retirar o consentimento para o tratamento dos seus dados pessoais em qualquer momento, sem ter de prestar qualquer justificação. A retirada de consentimento não afeta a legalidade dos tratamentos anteriormente efetuados com base no consentimento prestado.

Não existem riscos significativos expectáveis associados à participação no estudo.

O ISCTE não divulga ou partilha com terceiros a informação relativa aos seus dados pessoais.

O ISCTE tem um Encarregado de Proteção de Dados, contactável através do email dpo@iscte-iul.pt. Caso considere necessário tem ainda o direito de apresentar reclamação à autoridade de controlo competente — Comissão Nacional de Proteção de Dados.

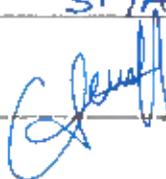
Declaro ter compreendido os objetivos de quanto me foi proposto e explicado pelo/a investigador/a, ter-me sido dada oportunidade de fazer todas as perguntas sobre o presente estudo e para todas elas ter obtido resposta esclarecedora. Aceito participar no estudo e consinto que os meus dados pessoais sejam utilizados de acordo com a informações que me foram disponibilizadas.

Sim Não

LISBOA(local), 22/01/24 (data)

Nome: CARLOS SMANIOTTO COSTA

Assinatura:



ANEXO B

Fases da evolução da proposta

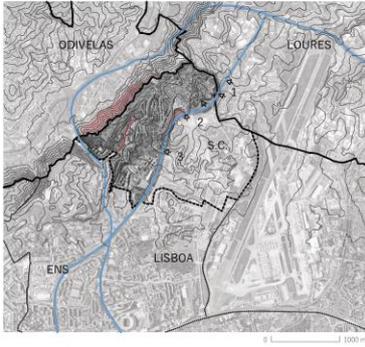
Fase 1

Fase 1

Fase 1

Conexões Difíceis

Híbridos - Ameixoeira, Galinheiras, Bairro de São Francisco



- Barreira_Vias Rodoviárias - ENS: Eixo Norte-Sul
- Barreira_Terreno com grande declive
- Fronteira entre concelhos
- Limite da freguesia de Santa Clara (S.C.)
- Limite de freguesias
- 1, 2, 3 → Locais identificados para proposta de conectividade

Conectividade

Bairro de São Francisco

ESPAÇO HÍBRIDO

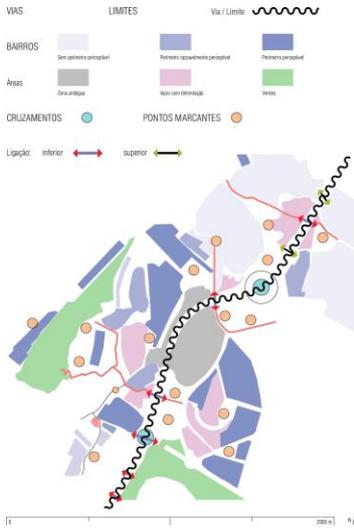
- CASOS DE ESTUDO**
- Barreira
 - Conectividade
 - Permeabilidade
 - Segurança
 - Estimulante
 - Agradável



<p>1950 THE MACHINERY OF THE CITY Lewis Mumford</p> <p>1961 THE DEATH AND LIFE OF GREAT AMERICAN CITIES Jane Jacobs</p> <p>1968 le droit à la ville Henri Lefebvre</p> <p>1976 ESPACIO Y URBANISMO Eduardo Souto de Moura</p> <p>1987 Urban Form and Urban Processes Richard S. Tedlow</p>	<p>1996 THE AGE OF THE NETWORK SOCIETY Manuel Castells</p> <p>1997 Urban Form and Urban Processes Richard S. Tedlow</p> <p>2000 Urban Form and Urban Processes Richard S. Tedlow</p>	<p>2007 COGNITIVE CITY: Cognitive Cities in the Information Age Manuel Castells</p> <p>2010 Cognitive Architecture Manuel Castells</p>
---	---	--

Construir Lugar no Eixo Norte-Sul

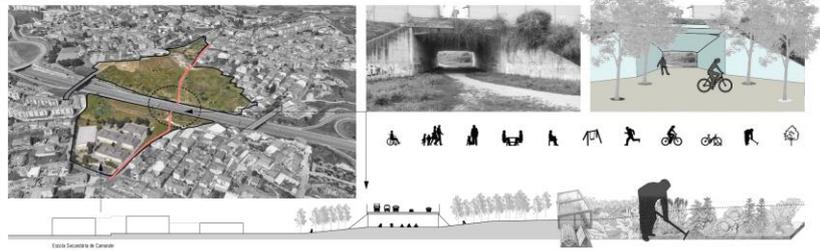
Percurso de Cognição na Regeneração Urbana-Ameixoeira-Galinheiras-Bairro de São Francisco



Cidade Cognitiva

O conceito gera alguma confusão relativamente à palavra cognição. Associar-se a cognição, cujo significado, nos dicionários, indica "ato de adquirir um conhecimento; faculdade de conhecer". Relaciona-se com a aquisição de conhecimento através de determinados processos que se verificam no desenvolvimento do ser humano ou de uma sociedade. **Multidisciplinaridade**, **Multiculturalidade**, **Multiplicidades** permitem o desenvolvimento de uma sociedade cada vez mais miscigenada, onde todos participam e estão interligados, onde as TIC são uma mais-valia. A redução de "territórios marginalizados" através de políticas de planeamento e desenho urbano, será um objetivo a atingir. Os espaços devem desenvolver-se internamente, mas conectados a uma macro escala. A **Mobilidade** tem de ser analisada em todas as escalas, **Habituação**, **Bairro**, **Cidade**. Nos territórios marginalizados, as pessoas têm menos recursos, as habitações têm menos condições, pensar o espaço público através de um "bom" desenho poderá dar a resposta certa às dificuldades. Num planeamento coparticipado valorizam-se as pessoas e o espaço público, quebram-se barreiras culturais e físicas. **Conectar** em termos físicos, educacionais e culturais, será o foco principal para resolver as problemáticas em estudo, num contexto de cidade cognitiva.

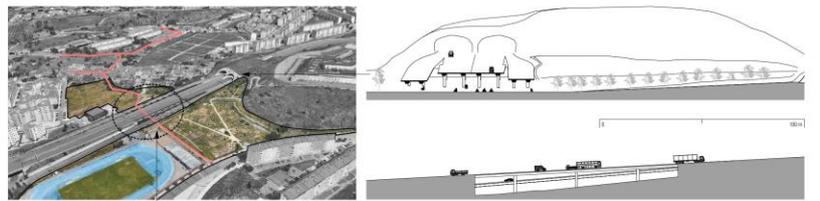
Percurso Pedagógico - Agricultura - Pecuária



Percurso Comercial



Percurso do Lazer, Saúde, Desporto, Hortas Comunitárias

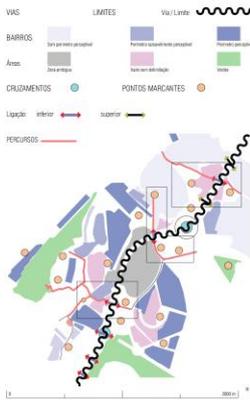


Funções - Programa	Objetivo	Métodos Técnicos Níveis de participação Ferramentas	Duração	Escala	Pessoas envolvidas Especialistas Beneficiários	Benefícios para a comunidade	Impacto progressivo no ambiente construído	Registo (Design)	Fabricar elementos
MÉDIA	<ol style="list-style-type: none"> Valorizar o ambiente urbano nos pontos de conexão entre a parte este e a oeste da cidade do Eixo Norte-Sul Gerar aptidão para a mobilidade pessoal Recuperação do terreno em estudo através de processos que integram a zona urbana e as áreas verdes 	<ol style="list-style-type: none"> Passado de Reconhecimento Entrevistas Questionários Ferramentas Equipamentos desportivos Plano Plano Consulta cívica aberta Bicicleta Fotografia Equipamento de lazer 	4 dias em meios dias	Local Vizinhos Urbanos Espaços adjacentes aos vizinhos Tentativa Pessoas que integram os vizinhos do eixo norte-sul ao parque da Ameixoeira	<ol style="list-style-type: none"> Comunidade em geral Associação de moradores 	<ol style="list-style-type: none"> Possibilidade de caminhar ou circular de bicicleta por todo o território em percursos ligados desde os mais urbanos até aos mais relacionados com a natureza - Parque de Ameixoeira 	<ol style="list-style-type: none"> Desenvolver uma consciência de identidade local 	<ul style="list-style-type: none"> - Tectos - Muros - Elementos - Fotografias - Internet (página, vídeos Youtube) 	- Mobília
MÉDIO ALTO									
ALTO									





CIDADE COGNITIVA



Multidisciplinaridade Multiculturalidade Multiplicidades permitem o desenvolvimento de uma sociedade cada vez mais miscigenada, onde todos participam e estão interligados, onde as TIC são uma mais-valia. A redução de "territórios marginalizados" através de políticas de planeamento e desenho urbano, será um objetivo a atingir. Os espaços devem desenvolver-se internamente, mas conectados a uma malha escala. A Mobilidade tem de ser analisada em todas as escalas. **Habituação, Bairro, Cidade:** Nos territórios marginalizados as pessoas têm menos recursos, as habitações têm menos condições, pouco espaço público através de um "boom" desente poderá dar a resposta certa as dificuldades. Num planeamento **coparticipado** vão trabalhar-se as pessoas e o espaço público, quebram-se barreiras culturais e físicas. **Conectar** em termos físicos, educacionais e culturais, será o foco principal para resolver as problemáticas em estudo.

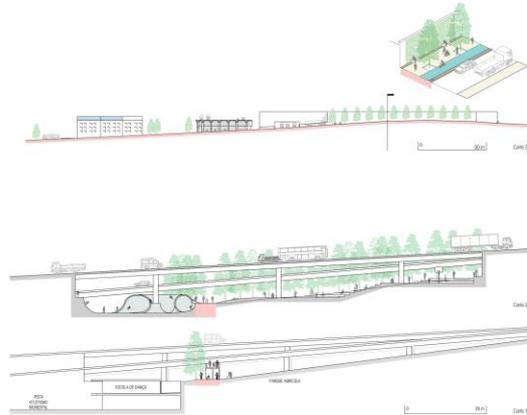
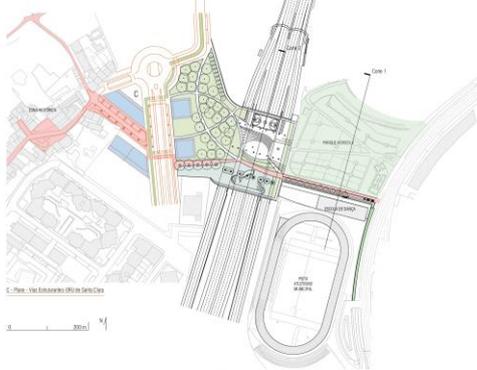
Percurso Pedagógico - Agricultura - Pecuária



Percurso Comercial



Percurso do Lazer, Saúde, Desporto, História, Agricultura



Áreas em estudo
 Área proposta
 Espaço verde proposto
 Sistema de apoio técnico de ligação entre edifícios

