



**Universidade Católica Portuguesa
Faculdade de Engenharia**



**“ O ESPAÇO PEDONAL NA REQUALIFICAÇÃO DA
CIDADE DE LISBOA ”**

Branca Maria Gameiro das Neves

**Dissertação para obtenção do Grau de Mestre em
“Qualificação da Cidade”**

Júri

Prof. Doutor Manuel Barata Marques (Presidente)
Doutor Rui Filipe Arango Florentino
Prof. Doutor Fernando Nunes da Silva (Co-Orientador)
Prof. Eng. Manuel da Costa Lobo (Orientador)

Janeiro 2012

RESUMO ANALÍTICO

A intervenção no espaço público pedonal tem actualmente uma importância acrescida não só pela inevitável qualificação que é exigida pelos habitantes, mas pelo que representa na vida de todos os que o frequentam porque um melhor ambiente urbano, permite uma maior vivência, sociabilização e bem-estar e por isso contribui para a felicidade das pessoas.

A partir da experiência prática de intervenção em diversos espaços na cidade, e de uma reflexão sobre essa mesma actuação, aliando conceitos teóricos apreendidos ao longo do percurso académico e profissional, desenvolveu-se a presente dissertação, com o objectivo de analisar de que modo e até que ponto os conceitos teóricos e práticos se complementam.

Daí que o trabalho desenvolvido, assenta numa análise dos espaços públicos de Lisboa, associados à nova e recente reorganização administrativa da cidade, e nas propostas e projectos elaborados para os três espaços públicos aqui apresentados.

Podemos concluir que à complexidade das intervenções de maior dimensão que se prolongam no tempo e que dependem de decisões políticas e de orçamentos com custos mais ou menos elevados, podem e devem ser desenvolvidas pequenas intervenções nos espaços públicos independentemente da sua dimensão, mas sempre que possível interligados e que permitem aos utentes uma apropriação e uma vivência que contribui para a global Qualificação do Espaço Pedonal da cidade.

Palavras-chave: acessibilidade, segurança, apropriação, vivência, qualidade, calçada

Agradecimentos

Ao Prof. Costa Lobo pelos ensinamentos, pela persistência e entusiasmo.

Ao Prof. Nunes da Silva pelo saber e partilha.

À Arqtª Silvia Paula Pelham pela amizade e caminho partilhado.

À minha mãe e familiares pelo apoio, estímulo e compreensão.

A todos os que não me deixaram desistir.

INDICE

1. Âmbito do estudo.....	19
2. Metodologia.....	19
3. Objectivos.....	20
CAPÍTULO I – EVOLUÇÃO HISTÓRICA E FUNCIONAL DO ESPAÇO PÚBLICO ..	21
1. Momentos essenciais na evolução do conceito de Espaço Público	23
2.O Espaço Público nos instrumentos de Planeamento Urbanístico em Lisboa.....	28
3. Os conceitos de espaço público.....	33
CAPÍTULO II. A CONSTRUÇÃO E A PRODUÇÃO DE ESPAÇO PÚBLICO	37
1. Taxonomia dos Espaços Urbanos.....	44
1.1 Tipologias dos espaços urbanos em Lisboa.....	48
1.2 Os espaços públicos nas UIT's - Unidades Territorial de Intervenção	52
1.2.1 Na UIT do Centro Histórico	55
1.2.2 Na UIT Ocidental	57
1.2.3 Na UIT Oriental,	58
1.2.5 Na Unidade Intervenção Territorial Centro.....	61
2. Funções e vivências no espaço público.....	62
3. Elementos de construção do espaço público pedonal	64
3.1 Pavimentação.....	65
3.1.1 Calçada Artística nos Espaços Públicos Pedonais.....	65

3.2	Iluminação pública.....	70
4.	Envolvente e enquadramento do espaço público pedonal.....	71
4.1	Envolvente arquitectónica e qualidade estética do edificado	71
4.2	Envolvente paisagística	73
4.3	Envolvente imaterial e sensorial	75
CAPITULO III. O USO E MANUTENÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO		79
1.	Apropriação pública e flexibilização de usos	81
1.1	Publicidade e sinalética no espaço público pedonal	83
1.2	Manifestações artísticas, cívicas e culturais	88
1.3	Segurança no Espaço Público.....	93
2.	A mobilidade e acessibilidade no espaço público pedonal	96
2.1.	Espaço partilhado - zonas de acalmia de tráfego ou zonas 30.....	96
CAPITULO IV. CASO DE ESTUDO		99
“QUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO NO NÚCLEO HISTÓRICO DE CARNIDE”		99
1.	Objectivo da intervenção.....	101
2.	Introdução e breve enquadramento histórico.....	102
3.	Conceito da intervenção.....	102
4.	Rede viária interna e das zonas envolventes.....	103
5.	Proposta global de intervenção: rede viária e rede pedonal.....	105

5.1.	Rede viária interna.....	105
5.2.	Rede pedonal interna	106
5.3.	Ligação pedonal interna e aos bairros e zonas contíguas	108
6.	Intervenção rua a rua	109
6.1.	Estrada da Pontinha e Estrada do Correia.....	110
6.2.	Rua Neves Costa – situação actual e proposta de intervenção	112
6.3.	Rua do Machado e Travessa do Machado	115
6.4.	Largo do Jogo da Bola, Travessa do Cascão e Travessa do Malvar.....	117
	a) Proposta de intervenção I	118
	b) Proposta de intervenção II.....	119
6.5.	Rua da Fonte, Largo da Praça, Rua Maria Brown e Rua dos Táxis Palhinhas	120
6.6.	Rua das Parreiras, Rua da Mestra	123
6.7.	Rua do Norte.....	128
6.8.	Travessa do Pregoeiro.....	129
6.9.	Azinhaga dos Carmelitas	131
7.	Estacionamentos existentes e previstos.....	134
7.1.	Silo automóvel.....	135
8.	Pavimentação e repavimentação das vias	136
8.1.	A calçada tradicional e artística.....	137

8.2.	Métrica da pavimentação – Modelo.....	138
9.	Cargas e descargas	139
10.	Faseamento da intervenção para o reordenamento viário	140
	1ª Fase – Intervenções a curto prazo	140
	2ª Fase – Intervenção a médio prazo	140
11.	Intervenções específicas no espaço público	141
a)	Projecto de requalificação do Largo do Coreto.....	141
b)	Outras intervenções propostas	141
12.	Participação da população.....	142
CAPITULO V – CONCLUSÕES		145
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS		149
ANEXO I.....		153
TAXONOMIA DOS MOTIVOS DECORATIVOS DA CALÇADA ARTISTICA EM LISBOA.....		153
ANEXO II.....		167
QUADRO DE PAVIMENTAÇÃO EXISTENTE E PROPOSTA PARA CARNIDE		167

INDICE DE FIGURAS

FIGURA 1- O LARGO DE S. DOMINGOS NO INÍCIO DO SÉC. XX.....	26
FIGURA 2-PLANTA Nº 42 DE FILIPE FOLQUE.....	28
FIGURA 3-PORMENOR DA ANTERIOR PLANTA.....	28
FIGURA 4 - A AVENIDA DA LIBERDADE E OS NOVOS BAIRROS.....	29
FIGURA 5-BAIRRO DE ALVALADE.....	30
FIGURA 6-AVENIDA DA IGREJA.....	30
FIGURA 7-INTERVENÇÕES NO ESPAÇO PÚBLICO – BAIRRO PADRE CRUZ CARNIDE.....	32
FIGURA 8 - TELHEIRAS.....	41
FIGURA 9- INTERIOR DE QUARTEIRÃO (ALTOS DOS MOINHOS).....	42
FIGURA 10- EQUIPAMENTO PARA USO PÚBLICO.....	42
FIGURA 11- BAIRRO DO ARMADOR, CHELAS.....	43
FIGURA 12- PERCURSOS PEDONAIIS.....	43
FIGURA 13- ESPAÇO PÚBLICO PEDONAL NO PARQUE DAS NAÇÕES.....	44
FIGURA 14- R. BARROS QUEIROZ – PRIMEIRO ARRUAMENTO A SER PEDONALIZADO EM LISBOA ...	44
FIGURA 15-QUIOSQUE TRADICIONAL NA PRAÇA DAS FLORES.....	48
FIGURA 16 – NOVA DIVISÃO ADMINISTRATIVA DE LISBOA.....	53
FIGURA 17 - IGREJA ST.CONDESTÁVEL.....	57
FIGURA 18 - ESPAÇOS PÚBLICOS EM CAMPO DE OURIQUE.....	57
FIGURA 19 – 1ª FEIRA DO LIVRO NA PRAÇA D. PEDRO IV (ROSSIO), 1930.....	63
FIGURA 20-PAVIMENTO EM LAGETAS DE BETÃO.....	65
FIGURA 21-A AVENIDA DA LIBERDADE EM 1888.....	66

FIGURA 23- CALÇADA ARTÍSTICA ORIGINAL.....	66
FIGURA 22 -COMPOSIÇÃO DE “PINÇAS”E “CARACOLETAS”	66
FIGURA 24- TÉCNICA DE EXECUÇÃO AO QUADRADO	67
FIGURA 25-TÉCNICA DE EXECUÇÃO À PORTUGUESA.....	67
FIGURA 26- TÉCNICA DE EXECUÇÃO A MALHETE.....	67
FIGURA 27- TÉCNICA DE EXECUÇÃO SEXTAVADA	67
FIGURA 28; FIGURA 29; FIGURA 30	68
FIGURA 31 – “TAPETE DE PEDRA” NA AVENIDA DA LIBERDADE.....	68
FIGURA 32- O MAR LARGO NO ROSSIO FOTO DA AUTORA.....	70
FIGURA 33 - O MAR LARGO /PARQUE DAS NAÇÕES (REINVENTADO POR FERNANDO CONDUTO)	70
FIGURA 34-CANDEEIRO TRADICIONAL NO CHIADO	71
FIGURA 35 - O LOCAL ANTES DA INTERVENÇÃO.....	72
FIGURA 36 - DEPOIS DA INTERVENÇÃO.....	72
FIGURA 37- FRENTE AO PAINEL.....	73
FIGURA 38-FONTE NO PARQUE DAS NAÇÕES	74
FIGURA 39-JARDIM DA PRAÇA DAS FLORES	74
FIGURA 40- FONTE LUMINOSA A FUNCIONAR.....	75
FIGURA 41- FONTE LUMINOSA”SECA”E SEM ILUMINAÇÃO	75
FIGURA 42 - HOMEM ESTÁTUA - R. AUGUSTA	76
FIGURA 43- VISTA DO CASTELO DE S.JORGE.....	76
FIGURA 44- JARDIM DO TOREL E VISTA PARA O RIO TEJO.....	76
FIGURA 45 - JARDIM DO TOREL	77

FIGURA 46 - RUA BARATA SALGUEIRO	77
FIGURA 47-TIPOS DE OBSTÁCULOS QUE O PEÃO ENCONTRA NO ESPAÇO PÚBLICO.....	82
FIGURA 48 -LOCAL ADOPTADO PARA A PRÁTICA	82
FIGURA 49 - <i>SKATERS</i> NA PRAÇA DA FIGUEIRA	82
FIGURA 50 - FOTO AÉREA DA PRAÇA DA FIGUEIRA	83
FIGURA 51; FIGURA 52	84
FIGURA 53-AVENIDA DA LIBERDADE	85
FIGURA 54-AVENIDA ALEXANDRE HERCULANO	85
FIGURA 55-A VISÃO PERIFÉRICA REDUZ-SE COM O AUMENTO DE VELOCIDADE	86
FIGURA 56 - SEM ESPAÇO PARA CIRCULAÇÃO	87
FIGURA 57 - OCUPAÇÃO DE PASSEIO	87
FIGURA 58 - CAMPO GRANDE.....	87
FIGURA 59 - TERREIRO DO PAÇO.....	88
FIGURA 60 - ROSSIO	88
FIGURA 61 -PINTURA MURAL, TRAVESSA DE SANTO ANTÃO, RESTAURADORES.....	88
FIGURA 62-MANIFESTAÇÃO (PRAÇA MARQUÊS DE POMBAL).....	89
FIGURA 63-CAPA DA REVISTA "COURRIER"	89
FIGURA 64 - O TERREIRO DO PAÇO – ANOS 80/90	90
FIGURA 65 – O TERREIRO DO PAÇO – ANOS 50.....	90
FIGURA 66 – O TERREIRO DO PAÇO EM 2011	90
FIGURA 67 – O TERREIRO DO PAÇO EM 2008	90
FIGURA 68 - OLHANDO O RIO PARA LÁ DA REDE	91

FIGURA 69 - CONCERTOS DE BANDAS	92
FIGURA 70 - CONCURSO DE DANÇA.....	92
FIGURA 71 - ANIMAÇÃO DE RUA PELO CHAPITÔT.....	92
FIGURA 72 - JOGOS E ESPECTÁCULOS DE MAGIA.....	92
FIGURA 73 - DEGRADAÇÃO DO PAVIMENTO EM CALÇADA.....	94
FIGURA 74 - HAVERES DE UM SEM-ABRIGO NUM BANCO NA AVENIDA DA LIBERDADE	94
FIGURA 75 - ASPECTO DA ZONA EM FRENTE DE UM ECOPONTO, S. DOMINGOS DE BENFICA	95
FIGURA 76 -ATRAVESSAMENTO PEDONAL DISSUADIDO POR GRADEAMENTO, CARNIDE.....	95
FIGURA 77 - ESQUEMA DE CIRCULAÇÃO INICIAL.....	104
FIGURA 78-ALGUMAS DAS AZINHAGAS EM CARNIDE	105
FIGURA 79-TESTE EXPERIMENTAL (NOVOS SENTIDOS).....	106
FIGURA 80-SOLUÇÃO PROPOSTA PARA ZONA 30.....	106
FIGURA 81-“DESORGANIZAÇÃO” DO ESPAÇO PÚBLICO.....	110
FIGURA 82- ESTACIONAMENTO DESORDENADO	110
FIGURA 83 - RUA DA FONTE (ANOS 40)	112
FIGURA 84 - RUA NEVES COSTA (ANOS 40).....	112
FIGURA 85 – RUA NEVES COSTA-ESTACIONAMENTO ANÁRQUICO	113
FIGURA 86 - PROPOSTA DE REORDENAMENTO DO ESPAÇO PÚBLICO.....	113
FIGURA 88-ESTACIONAMENTO ANÁRQUICO	115
FIGURA 87- RUA DO MACHADO.....	115
FIGURA 89- BUNGAVILIA RUA DO MACHADO	115
FIGURA 90 - TRAVESSA DO MACHADO - PROPOSTA DE PEDONALIZAÇÃO E FLOREIRA TIPO	116

FIGURA 91 - TRAVESSA DO MACHADO - PROPOSTA DE PEDONALIZAÇÃO.....	116
FIGURA 92 - LARGO DO JOGO DA BOLA.....	117
FIGURA 93- ENTRADA NA TRAVESSA DO CASCÃO.....	118
FIGURA 94-TRAVESSA DO CASCÃO	118
FIGURA 95 - SILOS MEDIEVAIS.....	119
FIGURA 96- PROPOSTA INTERVENÇÃO - ZONA DE ESTADIA SEM PARQUE ESTACIONAMENTO	120
FIGURA 97 - RUA DA FONTE.....	121
FIGURA 98 - RUA DA FONTE.....	121
FIGURA 99-LARGO DA PRAÇA.....	121
FIGURA 100-ESPLANADA NO LG. DA PRAÇA	121
FIGURA 101-SITUAÇÃO ACTUAL; FIGURA 102-SITUAÇÃO PROPOSTA	122
FIGURA 103-SITUAÇÃO ACTUAL; FIGURA 104-SITUAÇÃO PROPOSTA	123
FIGURA 105; FIGURA 106; FIGURA 107	124
FIGURA 108; FIGURA 109; FIGURA 110	124
FIGURA 111; FIGURA 112; FIGURA 113; FIGURA 114.....	125
FIGURA 115-LG DAS PALMEIRAS; FIGURA 116-ESTACIONAMENTO CAÓTICO	125
FIGURA 117-BANCO TIPO A COLOCAR	126
FIGURA 118-TRAVESSA DO NORTE A REPAVIMENTAR	126
FIGURA 119- TROÇO DE VIA A PEDONALIZAR	126
FIGURA 120-SITUAÇÃO ACTUAL-RUA DAS PARREIRAS	127
FIGURA 121-PROPOSTA DE INTERVENÇÃO	127
FIGURA 122; FIGURA 123.....	128

FIGURA 124.....	128
FIGURA 125-RUA DO NORTE (NORTE)	128
FIGURA 126-RUA DO NORTE (SUL)	128
FIGURA 127-ESTACIONAMENTO	129
FIGURA 128-LIGAÇÃO AO LARGO DO CORETO.....	129
FIGURA 129-TRAVESSA DO PREGOEIRO; FIGURA 130-ESTRANGULAMENTO VIÁRIO	130
FIGURA 131- VIATURAS ESTACIONADAS ALEATÓRIAMENTE	130
FIGURA 132-DEGRADAÇÃO DO PAVIMENTO	130
FIGURA 133-DIFÍCIL CIRCULAÇÃO VIÁRIA E DE PEÕES	130
FIGURA 134-GRADAMENTO A RETIRAR	131
FIGURA 135-INEXISTENCIA DE MOBILIÁRIO URBANO	131
FIGURA 136-ZONA A PEDONALIZAR.....	132
FIGURA 137-ESTACIONAMENTO A REORDENAR	132
FIGURA 138-SITUAÇÃO ACTUAL-AZINHAGA CARMELITAS	133
FIGURA 139-PROPOSTA DE PASSADEIRA DAS SOBRE-ELEVADA	133
FIGURA 140- SITUAÇÃO ACTUAL- AZINHAGA DAS CARMELITAS	133
FIGURA 141- PROPOSTA DE INTERVENÇÃO.....	133
FIGURA 142-SITUAÇÃOACTUAL	134
FIGURA 143-EXEMPLO A APLICAR	134
FIGURA 144- ANTIGA FÁBRICA DE PAPEL; FIGURA 145- LOCAL IDEAL PARA SILO AUTOMÓVEL....	136
FIGURA 148; FIGURA 149.....	137
FIGURA 146-PAVIMENT MISTO.....	137

FIGURA 147-PAVIMENTO EM CALÇADA	137
FIGURA 150-PERFIL TIPO DE ARRUAMENTO	138
FIGURA 151.....	139
FIGURA 152.....	139
FIGURA 153; FIGURA 154.....	141
FIGURA 155-REUNIÃO DO GRUPO COMUNITÁRIO DOS MORADORES DE CARNIDE.....	143

INDICE DE QUADROS

Quadro 1- Evolução do espaço público a partir do século XVIII	36
Quadro 2-Classificação do espaço público (P. Brandão)	46
Quadro 3- Classificação do espaço público(Brandão Alves)	47
Quadro 4- Tipologias dos “arruamentos” em Lisboa	49
Quadro 5- Tipologias específicas de espaços públicos	51
Quadro 6- Organização das Unidades de intervenção Territorial	54
Quadro 7- Instrumentos legais	86
Quadro 8-Estacionamentos no Núcleo Histórico de Carnide	135

INDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1.....	50
Gráfico 2.....	55
Gráfico 3.....	56
Gráfico 4.....	56

Gráfico 5.....	56
Gráfico 6.....	57
Gráfico 7.....	58
Gráfico 8.....	58
Gráfico 9.....	58
Gráfico 10.....	59
Gráfico 11.....	59
Gráfico 12.....	59
Gráfico 13.....	60
Gráfico 14.....	60
Gráfico 15.....	60
Gráfico 16.....	61
Gráfico 17.....	61
Gráfico 18.....	61
Gráfico 19.....	62

INTRODUÇÃO

1. Âmbito do estudo

A partir de uma análise conceptual do que é o Espaço Público Pedonal e das suas diversas componentes, pretende-se verificar de que modo é que a mobilidade pedonal e a existência de espaços e percursos pedonais de qualidade contribuem para a revitalização e qualificação urbana da cidade, neste caso de Lisboa.

O âmbito do estudo revê-se num conjunto de três projectos de que a autora foi projectista ou coordenadora, que curiosamente se inscrevem nos três tipos de espaços públicos mais dominantes em Lisboa - O Terreiro / Praça, o Largo e a Rua, neste caso em zona Histórica, respectivamente o Largo de S. Domingos, o Terreiro do Paço e o núcleo Histórico de Carnide. Destas três intervenções, a do Terreiro do Paço não compreende uma intervenção física mas antes um programa de dinamização sócio/cultural, uma componente de extrema importância no potenciar da qualificação do espaço público pedonal.

O caso de estudo, desenvolvido também no âmbito da actividade profissional na CML, refere-se a um projecto em desenvolvimento no terreno – o Núcleo Histórico de Carnide.

2. Metodologia

O conceito de espaço público, tem vindo a sofrer uma evolução no sentido de lhe conferir uma maior abrangência, ao mesmo tempo que se foi consolidando o poder do Estado e a clarificação do que era pertença dos particulares e do que relevava da iniciativa colectiva, fosse esta assumida directamente pelos interessados, fosse pelos seus representantes - a administração pública (ver capítulo I).

Com o alargamento físico e social /político do que se passou a designar e a assumir como espaço público, as suas funções na cidade foram também incorporando novos usos e actividades.

Esta evolução histórica, em particular desde o séc. XIX, conduziu a uma maior apropriação deste espaço pela população, deixando apenas de ser um elemento de enquadramento urbanístico e de reforço dos símbolos do poder, quer o eclesiástico (primeiro), quer o civil e burguês (depois).

A “chegada” do automóvel à cidade e a rápida apropriação que este enceta no espaço público após a Segunda Guerra Mundial, associada às novas formas de pensar/construir a cidade consubstanciadas no Movimento Moderno, conduziram a uma progressiva transformação (ou pelo menos dominância) do espaço público em espaço viário (por vezes também designado por

espaço “canal” de modo a acentuar mais a função acessibilidade que lhe era então atribuída). O que, de certo modo, conduziu a uma certa degradação social do mesmo.

A situação acabou por se tornar insustentável, à medida que a taxa de motorização da população foi crescendo, ao ponto de, desde meados dos anos 80 do século passado, se ter começado a sentir a necessidade de potenciar a reapropriação do espaço público pelas pessoas enquanto peões e cidadãos.

A presente dissertação assenta, por isso, numa análise do espaço público (em geral) e do espaço pedonal (em particular), a partir da sua evolução e da sua importância nos instrumentos de planeamento urbanístico, no sentido de identificar e analisar em que medida a sua devolução às pessoas/peões pode contribuir para a sua qualificação segundo os objectivos enunciados.

Tendo em linha de conta três projectos desenvolvidos (um dos quais o caso de estudo), procura-se demonstrar como este processo de devolução do espaço público ao peão pode constituir uma forma eficaz de potenciar a sua requalificação, ou mesmo qualificação (quando esta não existia) e de propiciar uma mais activa utilização deste mesmo espaço urbano de sociabilização e afirmação de memórias e identidades culturais.

Após uma análise (ainda que sucinta) da evolução do conceito de espaço público e da sua inserção na cidade bem como da sua caracterização tipológica, a metodologia seguida parte para a análise de três casos de estudo, representativos de outras tantas tipologias de espaço público, para, dessa forma, demonstrar essas potencialidades.

Os processos de participação e concertação pública, são também abordados enquanto aspectos essenciais a ter em conta numa sociedade democrática, para se encontrarem as melhores soluções para se atingirem os objectivos propostos.

3. Objectivos

O principal objectivo desta dissertação assenta na percepção dos conceitos teóricos e de que modo pesam e influenciam as intervenções práticas no terreno, assim como de que modo a intervenção nos espaços públicos é condicionada por factores não só técnicos e objectivos como também subjectivos (culturais e conjunturais).

Propor contributos utilizando diversos meios, tendo em linha de conta as diversas condicionantes e limitações de qualquer tipo de intervenção no espaço público pedonal, estão assim subjacentes e pretende-se dar pistas para melhorar os processos de intervenção no terreno.

Paralelamente, ensaia-se uma reflexão crítica sobre as diferentes formas de apropriação do espaço público.

CAPÍTULO I – EVOLUÇÃO HISTÓRICA E FUNCIONAL DO ESPAÇO PÚBLICO

1. Momentos essenciais na evolução do conceito de Espaço Público

Se uma das necessidades primeiras do homem foi a de encontrar lugar para se abrigar quer das intempéries quer dos animais e de outro perigos, a preocupação de construir uma "casa" surgiu sempre antes da "construção" ou criação do espaço envolvente que começou por ser privado para se tornar gradualmente em espaço público ou semi-público.

As cidades, ou antes, os centros populacionais foram crescendo somando construções encostadas umas às outras, sem critérios de maior ou menor relevância para a qualidade de vida das pessoas que aí viviam.

Excepção feita para os Palácios e construções religiosas que se rodeavam de generosas áreas fronteiriças e circundantes, ora criando praças ora grandes espaços que as separavam do resto da urbe e da plebe.

Em Portugal, e por força do crescimento urbano dentro das muralhas das cidades, limitado pelas inerentes condicionantes físicas, houve necessidade de criar um novo tipo de espaço público, de maior dimensão que os existentes intramuros.

Assim, e para uma função específica - as trocas comerciais, surgiram os rossios, localizados em locais acessíveis (normalmente junto à porta principal de entrada) quer à população quer aos produtos que vinham do campo mais próximo ou de locais mais longínquos.

"O Rossio, Terreiro ou Largo da Feira, designações mais comuns para este tipo de espaço, era frequentemente arborizado e rapidamente passou a estar envolvido por construções, onde alguns dos sectores comerciais das feiras se instalavam de forma mais permanente"¹...

"Quase sempre dali saía uma rua comercial, que o ligava aos elementos urbanos mais importantes da cidade, a matriz, o paço ou castelo, terminando também num terreiro ou ligando a outra porta da muralha"¹

Este eixo viário, que se designou (e ainda designa) a **Rua Direita**, foi o primeiro eixo estruturante e agregador de funções comerciais das nossas cidades e vilas. Muitas vezes tortuosa e estreita, mas sempre muito movimentada, era partilhada por peões e veículos (carroças e outros tipos de transporte) e, segundo aquele autor corresponde ao arquétipo original do urbanismo português.

A importância desta **Rua** e a dinâmica que criava na urbe, conduziu a um desenvolvimento urbanístico crescente, permitindo o alastramento de outro tipo de actividades

¹ Walter Rosa, "A Urbe e o Traço", 2002

comerciais e terciárias a todo o núcleo urbano. A especialização do tipo de comércio passou a dar o próprio nome às ruas.

Dando o exemplo em Lisboa, existiam (e ainda existem) a Rua dos Correeiros, a Rua dos Bacalhoeiros, a Rua dos Fanqueiros ou ainda a Rua dos Sapateiros para não mencionar outras que adquiriram o nome pelo tipo de comerciantes e artesãos ali existentes.

Não menos importante era o **Largo**, que surgiu como um alargamento mais ou menos “espontâneo” de um arruamento.

Esta tipologia de espaço, é classificada como aquele que é criado pela confluência das ruas principais da cidade podendo até ser local onde se desenrolava o mercado diário – a **Praça**, cuja designação acabou por dar o nome ao espaço público onde esta se desenrolava. A Praça é talvez o primeiro acto voluntário de criar espaço público.

Assim, passamos da Rua para o Largo e do Largo para a Praça, já de maiores dimensões, e num sistema urbano mais evoluído e de estrutura espacial mais complexa.

A Praça, ao adquirir uma especialização funcional, passou a ser designada por **Praça Civil** quando tinha a "presença" do edifício da Câmara Municipal, às vezes com pelourinho e ladeada pelas casas nobres dos governantes e comerciantes abastados; ou **Praça Religiosa**, quando a Igreja Matriz, o Convento ou Misericórdia pontuavam o espaço que eventualmente poderia ter um cruzeiro no seu centro.

As próprias funções desempenhadas em cada um destes espaços públicos e as suas características espaciais, sempre definiram que a rua era o local do encontro ocasional mas frequente, enquanto que o Largo era o local onde já se ia de propósito para um encontro ou para negócio e onde se realizavam as reuniões e assembleias populares.

Mas a caracterização espacial de tipos urbanos que encontramos nas nossas cidades e vilas é extremamente variado, enriquecendo sobremaneira o léxico urbanístico.

À rua, ao largo e à praça já referidos, devemos juntar a azinhaga, o terreiro, a travessa, o beco, o campo, o rossio, o adro, a viela, a porta e o postigo e ainda a já falada Rua Direita mas também a Rua da Corredoura ou da Carreira, ou ainda a que se refere a equipamentos urbanos como a bica, o chafariz, a fonte, cano ou aqueduto²⁾

As razões da existência de tais nomenclaturas são abordadas por aquele autor não sem que consiga chegar à origem “científica” de tais nomes sendo que a Praça p.e. será originária da

² "A urbe e o traço " de Walter Rosa 2002

Praça de Guerra (ou Praça d'Armas), por ter sido inicialmente desenhada por engenheiros militares.

A praça como a conhecemos hoje, é um espaço público mais ou menos amplo que associamos ao exercício de actividades de carácter público, local de encontro da população em momentos diversos.

Assim como a Ágora era para os gregos um espaço público por excelência, local onde o exercício da cidadania se materializava através dos debates de ideias.

Para eles, era o local onde se praticava a cidadania e onde se desenrolavam os tribunais populares, onde se faziam negócios e se discutiam as questões relacionadas com a cidade e o seu governo.

Já para os romanos, o Fórum era um espaço livre central rodeado de edifícios públicos que lhe conferiam a monumentalidade do poder do Estado onde ocorriam as relações sociais, as actividades comerciais, religiosas e o mercado. O espaço de discussão não era no entanto no exterior mas sim no interior dos edifícios e já menos público e de acesso mais restrito.

Até meados do século XVIII, as praças funcionavam como locais para mercados populares ou estavam associadas às zonas fronteiras de igrejas e catedrais. Só quando começaram a ser ladeadas por edifícios é que se definiram formalmente e passaram a ser pontos de chegada e de partida para outros pontos das cidades, através de novas vias para facilitar a circulação de pessoas e bens.

Até ao aparecimento dos veículos motorizados as exíguas ruas das cidades eram partilhadas pelos peões, por carroças e outros meios similares.

A sedentarização da sociedade não exigia grandes intervenções no espaço público, mas já antes, o sistema de tráfego de cales e fiacres em Paris e os problemas de congestionamento nas ruas de Londres, conduziram aos primeiros regulamentos de trânsito da era pré – moderna.

O aumento de velocidade dos veículos, obrigou a alterações no perfil dos arruamentos, que por sua vez provocou alteração na dinâmica funcional e comercial dos mesmos.



FIGURA 1- O LARGO DE S. DOMINGOS NO INÍCIO DO SÉC. XX
ARQUIVO FOTOGRÁFICO DA CML

As zonas centrais/históricas das cidades, com o "novo intruso", deixaram de ter no seu espaço público, alguns dos usos que até eram habituais (vendas na rua) e tiveram que se adaptar, com prejuízo muitas vezes de edifícios e espaços patrimoniais provocando uma desfiguração do tecido urbano e da imagem mais ou menos coesa do centro histórico.

Com o alargamento das vias e a reduzida dimensão (espaço sobranante) para a circulação dos peões, traduzida em passeios estreitos e de dimensão irregular, passou a dar-se maior importância ao automóvel.

O peão passou a ficar por sua conta, correndo sérios riscos ao nível da segurança, sem que o planeamento das infra-estruturas viárias, tivesse em linha de conta a necessidade de planear também a rede de circulação pedonal, que não teria necessariamente que existir a par das vias de circulação automóvel.

Só o projecto da cidade funcionalista propôs a separação das diversas actividades urbanas – trabalho / habitação / lazer, que se traduziu numa hierarquia de espaços separados, que quase não se cruzavam. Os veículos circulavam nos seus "corredores", os peões circulavam nos espaços verdes e acessos à habitação, sem se misturarem.

Mas a cidade tornou-se essencialmente móvel, e o homem urbano passou a andar menos a pé, motorizou-se.

O aumento das deslocções urbanas e periurbanas, fez aumentar a circulação de veículos automóveis não só particulares, mas outros tipos de transporte entre os quais os transportes colectivos, que por sua vez criou a necessidade de multiplicar a rede viária, sem que, no entanto, e proporcionalmente, tenha passado a haver também um aumento de oferta de espaços livres para os peões.

Hoje em dia, o peão, tem um lugar de destaque nas preocupações não só dos urbanistas mas dos projectistas em geral, e de alguns decisores políticos que não podem deixar de ouvir e de ter em consideração as suas exigências.

Aliás, tornou-se um hábito, saudável, diga-se, a participação dos habitantes das urbes, que estão cada vez mais atentos, críticos e preocupados com o espaço público onde circulam.

Se por um lado, há uma maior consciencialização e envolvimento da população nas questões urbanas, é também verdade que as exigências da população em termos de qualidade de vida, são maiores porque a qualidade do espaço público é uma das premissas fundamentais para o bem-estar do cidadão e para a manifestação da sua liberdade como indivíduo.

As pessoas querem frequentar e circular em espaços esteticamente equilibrados e harmoniosos, limpos, livres de ocupações abusivas, arborizados e onde seja fácil e agradável circular ou permanecer.

E se isto é válido para todo o espaço público onde se incluem todo o tipo de vias de circulação automóvel, praças, largos, jardins, etc., muito mais é desejado nas zonas de circulação pedonal exclusiva como são os passeios, os jardins e todos os espaços onde não deva circular nenhum veículo automóvel.

A necessidade de percorrer zonas da cidade ou Bairros em contínuo pedonal, com corredores de ligação entre os diversos bairros da cidade e ligando zonas de usos complementares, essencialmente casa / escola; casa / centro de saúde; casa / equipamento comercial, e a sempre desejável mas rara ligação casa/emprego, não encontra no entanto, na prática, resposta positiva no tecido urbano.

As deslocações que a estrutura urbana, imposta por um “urbanismo moderno”, obrigou a fazer, foram e continuam a estar baseadas numa rede viária que com a finalidade de garantir maior fluidez e segurança no tráfego, remetem o peão para um sistema de caminhos completamente segregados das ruas, relegando-o bastantes vezes para espaços residuais, entalados entre vias rápidas e largas avenidas, ou obrigando-os violentamente a atravessá-las porque se criaram fracturas nos percursos naturais de acesso e atravessamento anteriormente existentes.

Quando é deixado espaço para a circulação pedonal, este é exíguo, sem protecção quando necessária, com deficiente ou inexistente iluminação pública, inseguro e inadequado ao uso pedonal.

2.O Espaço Público nos instrumentos de Planeamento Urbanístico em Lisboa



FIGURA 2-PLANTA N.º 42 DE FILIPE FOLQUE FIGURA 3-PORMENOR DA ANTERIOR PLANTA

O reconhecimento do território da cidade de Lisboa, à semelhança do que aconteceu com o território nacional, só muito tardiamente foi objecto de levantamento topográfico e consequentemente do seu estudo e análise.

A planta mais antiga de Lisboa de que se tem conhecimento, data de 1650 e foi elaborada pelo Arquitecto João Nunes Tinoco, mas teve como objectivo “ marcar o que ainda restava das antigas fortificações”.³

Mas foi com o “Atlas da Carta Topográfica de Lisboa”, sob a direcção de Filipe Folque elaborado entre 1856 e 1858 que a capital ficou dotada de um instrumento importantíssimo para o desenvolvimento urbanístico que nessa época, se começava a programar e a decidir.

Com um detalhe e rigor extremo, são também elementos de uma enorme qualidade gráfica e estética, e que nos permitem verificar da evolução da cidade e das suas diversas componentes urbanas - edificações, espaços públicos incluindo jardins, e espaços privativos como os interiores dos quarteirões e outros espaços que foram assinalados de modo exaustivo.

Mas um quarto de século mais tarde, Frederico Ressano Garcia seria o verdadeiro impulsionador de uma revolução urbanística. “ Concebeu e planeou uma cidade que, alargando-se a caminho das hortas, pelos percursos tradicionais, respeitou critérios de economia e eficácia que transcendem o tempo e hoje verificamos responderam aos novos critérios de urbanismo que

³ "Atlas da Carta topográfica de Lisboa" sob a direcção de Filipe Folque; 1856-1858, edição da CML.

procuram restituir a cidade aos cidadãos e envolver estes, como actores indispensáveis da vida colectiva, na sua própria teia”.⁴

Foi a partir de 1874, como engenheiro da CML, que iniciou um processo de organização e produção de projectos urbanísticos que levaram a intervenções no tecido urbano determinantes para a modernização de Lisboa. A abertura do “*boulevard*” a norte do Passeio Público (por analogia aos boulevards parisienses de Haussman), futura Avenida da Liberdade, a abertura de um parque a norte desta avenida, futuro Parque Eduardo VII, os Bairros Barata Salgueiro e Camões e a grande intervenção nas Avenidas Novas, foram projectos que “mexeram” com todos os actores da cidade e que contribuíram para um novo olhar sobre o modo de fazer cidade.

Extremamente importante para a criação dessa “nova cidade” foi a aprovação da “Carta Lei de 18/7/ 1885, que duplicou a área da cidade de Lisboa, integrando nela os ex-concelhos de Belém e dos Olivais, e que reconhecia a legitimidade da iniciativa da Câmara para a abertura de ruas, praças e avenidas”...⁵



FIGURA 4 - A AVENIDA DA LIBERDADE E OS NOVOS BAIROS

O “Projecto das ruas adjacentes ao futuro Parque da Liberdade” e a “Avenida das Picoas” ao Campo Grande” são exemplos de intervenções que permitiram a criação de novos

⁴ "Lisboa de Frederico Ressano Garcia 1874-1909", CML, Edição da Fundação Calouste Gulbenkian -Abril, Maio1989, coordenação Raquel Henriques da Silva

espaços públicos com qualidade urbanística, num contexto e num saber contemporâneo que desenvolveu e aplicou na sua prática profissional diária.

Com Duarte Pacheco nos anos 40, o processo de Planeamento Urbano através do Plano de *Étienne de Gröer*, definiu as grandes linhas de desenvolvimento da cidade, que na área da mobilidade e do espaço público, propunha:

- A criação de uma rede viária rádio-centrica a partir de um eixo construído pela Av. A. Augusto de Aguiar e o seu prolongamento até à estrada Lisboa - Porto;
- Construir uma ponte sobre o Tejo no Poço do Bispo - Montijo, ligada a uma das circulares;
- Criar um Parque em Monsanto com cerca de 900ha, e uma zona verde em torno da cidade

A importância dada à rede viária estruturante justificava-se, dada a insuficiente ligação com a envolvente periférica e a necessidade sentida da expansão urbana que se veio a dar com a construção dos “Novos Bairros Sociais” (Alvalade, Madre de Deus, Encarnação, Caselas).



FIGURA 6-AVENIDA DA IGREJA



FIGURA 5-BAIRRO DE ALVALADE

FOTOS: ARQUIVO FOTOGRÁFICO/CML

Nos anos 50 (1959) procedeu-se à revisão e actualização do Plano anterior, que manteve a maior parte das propostas, embora tivesse introduzido alterações importantes como a construção da Ponte sobre o Tejo a partir de Alcântara ligando a Almada, e respectivas ligações por auto-estrada para Norte e para o Sul na continuação da Ponte, e ainda uma auto-estrada contornando o Parque de Monsanto. A importância da rede viária em especial à construção de auto-estradas manteve-se.

Porque a cidade estava a sofrer grandes alterações sob o ponto de vista urbanístico, tais como o início do processo de terciarização do centro que a construção da linha do metropolitano

veio incrementar, o crescimento dos arredores da cidade e um significativo aumento de tráfego automóvel consequência da maior facilidade de acesso a Lisboa (devido também à construção da Ponte sobre o Tejo), foi necessário criar novos instrumentos urbanísticos que o Plano Geral de Urbanização de Lisboa – PGUCL, também conhecido pelo Plano de *Meyer-Heine* (1963-1967) veio estabelecer nomeadamente:

- Criação de um eixo-distribuidor, apoiado a norte e a sul na auto-estrada do Norte e na Ponte, passando pelo Aeroporto (atual eixo Norte-Sul);
- Prolongamento da Av. da Liberdade como grande eixo monumental mas com funções de auto-estrada como no PDUL anterior, com o objectivo de descongestionar a Baixa e criar um novo pólo que atraía o tráfego para fora do centro, o Alto do Parque;
- Divisão da Cidade em “unidades base de planeamento”, designadas por Unidades de Ordenamento do Território (UNOR’s).

Mas devido às grandes transformações não só urbanas mas sociais que a década de 90 trouxe, foi necessário criar um novo mecanismo que ajudasse à elaboração de um estratégia mais abrangente e que preparasse a cidade para novos desafios, que todas as cidades europeias e mundiais tinham em curso há já algum tempo.

O PEL - Plano Estratégico de Lisboa (1992) propunha objectivos prioritários para Lisboa com uma nova visão que compreendia entre outros a responsabilidade partilhada com as entidades, agentes e organizações, dos sectores público e privado, que operavam na cidade.

Era o início da participação da população que teve um enorme envolvimento nas inúmeras discussões públicas e plenárias de participação de cidadãos.

A articulação com o novo PDM, permitiu que novos instrumentos urbanísticos (incluídos na nova regulamentação para PDM’s (Dec. Lei n.º 69/90, de 2 de Março) fossem aplicados na gestão urbanística da cidade cujos principais objectivos assentavam na requalificação da cidade, tornando-a atractiva para viver e trabalhar, mais humana e mais moderna, competitiva nos sistemas das cidades europeias e na criação de uma administração moderna, eficiente e participada.

Tanto o Programa de intervenção a Médio Prazo (PIMP) iniciado em 1987 que possibilitou a construção de cerca de 9.600 fogos sociais, como o Programa Especial de Realojamento (PER) iniciado em 1993, que atribuiu novos alojamentos a um elevado número de famílias a viver em “bairros de lata” espalhados por diversas zonas da cidade (foram realojadas

cerca de 37.000 pessoas em 12.000 novos fogos), foram uma extraordinária oportunidade de promover um planeamento integrado e de coordenação⁵ entre o projecto de habitação e equipamentos, as infraestruturas urbanas e os espaços exteriores envolventes às construções. O esforço de requalificação dos espaços públicos dos novos Bairros e zonas de realojamento espalhadas por toda a cidade de Lisboa desde Chelas a Benfica, passando pelo Rego e Campolide, foi efectivamente concretizado, e contribuiu para uma significativa melhoria da qualidade de vida urbana dos seus residentes em particular e na de todos os cidadãos em geral.



FIGURA 7-INTERVENÇÕES NO ESPAÇO PÚBLICO – BAIRRO PADRE CRUZ CARNIDE
FONTE: PUBLICAÇÃO Nº 55 DO GTH/ 1997

O novo Plano Director Municipal (1994), passou a contemplar a elaboração simultânea do PDM e de diversos planos a diferentes escalas urbanas - PU, PP e Projectos de Intervenção Prioritária -PIP's, com vista a uma gestão urbana no quotidiano mais eficaz, e a uma aproximação no terreno, às populações e aos seus problemas, foram ainda criadas diversas categorias de espaço urbano e definidas 30 UOP's - Unidades de Planeamento e Gestão para uma melhor operacionalização do plano. As Cartas do Património e do Ambiente que passaram a integrar o PDM constituíram também um instrumento muito importante com vista à qualificação do Espaço Público com uma componente de protecção de elementos patrimoniais municipais.

Em 1998, o grande projecto de requalificação de uma parte da zona oriental da cidade, até então completamente “esquecida” e degradada, veio trazer uma nova visão na intervenção do Espaço Público em geral, com uma marcada preocupação com o espaço pedonal, quer de circulação, quer de estadia. O Parque das Nações, tornou-se assim o novo paradigma quanto à

⁵ Competência também da "Divisão de Planeamento e Controle de Qualidade" do GTH - Gabinete Técnico de Habitação da CML, da qual a autora foi Chefe de Divisão.

ocupação e desenho do espaço público, estando na base do posterior lançamento do programa Polis.

Outras zonas da cidade, foram sendo intervencionadas, nomeadamente parte da zona ribeirinha gerida pela Administração do Porto de Lisboa, que foi dotada essencialmente de zonas de restauração e de alguns equipamentos de lazer ligadas por um percurso viário e pedonal junto ao rio. Todavia, ao contrário do que ocorre no Parque das Nações, esta zona continua isolada da cidade, sem integração na malha urbana, sendo necessário utilizar o automóvel para ali chegar.

A construção de ligações pedonais entre a margem de rio e a cidade, através de uma eficaz política de mobilidade, não só pedonal mas viária, que tire o máximo partido da integração dos vários modos de transporte não foi, e continua a não estar, no entanto concretizada, pelo que ainda assistimos a uma fractura no território que urge sanar.

O novo PDM, aprovado recentemente em reunião camarária (Setembro 2011), já menciona e contempla regulamentação para a implementação de uma Rede de Mobilidade Suave (RMS), no Capítulo V - Sistemas de acessibilidade – art.º 71º da secção III e no art.º 72º - Zonas de moderação da circulação automóvel, que pretendem promover a opção pelos modos suaves, com especial destaque para os modos pedonal e ciclável, devendo garantir o acesso aos principais geradores de viagens, tais como interfaces de transportes, equipamentos, zonas de comércio e serviços, e zonas residenciais densas” e “a criação de zonas 30 ou zonas mistas onde a acalmia de tráfego deverá ser garantida por intervenções físicas no espaço urbano, coexistindo a circulação do peão e do automóvel.”

As diversas intervenções em curso na cidade, como o Estudo de Caso apresentado neste trabalho (Núcleo Histórico de Carnide), são já parte da política municipal e das preocupações de qualificação do espaço público pedonal.

3. Os conceitos de espaço público

Sobre o conceito de espaço público e porque ele terá que ser interpretado por diversas vertentes, temos que especificar a sua multi-dimensão porque temos que falar de uma dimensão não só espacial, mas também sócio cultural e também jurídica.

“O espaço público é simultaneamente o espaço principal do urbanismo, da cultura urbana e da cidadania. É um espaço físico, simbólico e político.”⁶

⁶ Jordi Borja, "Ciudad e cidadania", 2003

É pois a multiplicidade de funções e de características, que torna tão complexa uma abordagem global e uma reflexão sobre o mesmo, e na sua extrema importância na requalificação da cidade. Daí que também esta requalificação não se poderá cingir única e exclusivamente aos aspectos físicos mas também aos próprios relacionamentos sociais, nomeadamente intergeracionais, e a uma “nova sociabilização” ou mesmo a uma humanização do espaço urbano.

Sabemos que a cidade do séc. XX criou desarticulações na estrutura espacial das cidades, com a expansão urbana tanto para fora dos limites tradicionais, como internamente, muitas vezes sem ter em linha de conta as pré-existências construtivas ou viárias.

A rede viária e os arruamentos propriamente ditos foram sendo alargados em função da uma pressão fundiária e uma cada vez maior pressão do automóvel, sempre em detrimento do peão, transformando ruas em vias mais ou menos rápidas, e praças em parques de estacionamento.

Esta desumanização do espaço público tornou as cidades mais áridas, mais disformes, mais desarborizadas, mais agressivas, logo menos atractivas para uso e usufruto da população.

Tornou as ruas mais inseguras, mais inóspitas e menos confortáveis.

Ao dar-se a desvirtuação do papel socioeconómico da rua “tradicional”, por novos modos de urbanismo e de formas arquitectónicas, onde o edifício como peça única e diferenciada de todas as outras, criou fragmentações do território, em muitos casos difíceis de colmatar, abriu-se caminho a um processo de não utilização do espaço público em geral e da rua em particular, pelo menos na sua concepção e conceito já anteriormente referido.

A rua não é dissociável do seu enquadramento construído, das funções que nela são desempenhadas, das actividades que aí ocorrem e dos fluxos de pessoas e veículos.

A rua é o local de encontro e de partilha, de estar e de partir, e por isso deverá estar adaptada a todas estas exigências, a todas estas premissas, pois quando assim não acontece torna-se só um local de passagem fugaz.

“A rua mais do que um simples acesso, é um elemento estruturante do tecido urbano, e, como tal, carece de uma demarcação própria do seu espaço, até onde ele se desenvolve, permitindo uma fácil leitura. A ambiência peculiar do sítio, o carácter arquitectónico e a toponímia são factores que contribuem para lhe dar identidade urbana.”⁷

⁷ Normas urbanísticas. Vol. II- Desenho urbano. Prof. Costa Lobo, Sidónio Pardal, Paulo Correia,

Com outra dimensão, também os largos, as praças e as pracetas são lugares de estar, de ligação entre ruas, de elo ou nó de ligação, são espaços de respiração da própria cidade.

Mas se até ao século XIX o espaço público tinha subjacente uma certa anarquia de funções e usos, foi com o início da pavimentação dos arruamentos e dos conflitos entre peões e automóveis, que se começaram a desenhar e construir os grandes *boulevards*, com um novo conceito de espaço público que iria conduzir ao aparecimento da hierarquização de vias de circulação automóvel e a segregação dos peões com as novas regras ditadas pela Carta de Atenas.

A cidade passou a ser “comandada” pelo automóvel para o que se construíram grandes vias em muitos casos com total desrespeito pelo património edificado, rasgando o território para novas áreas de expansão urbana.

O funcionalismo e a segregação de funções deixaram, nalguns casos, os espaços públicos como zonas residuais e sem vida própria.

Nos finais do século passado (séc. XX) e já noutra perspectiva completamente diferente, o peão – o cidadão que afinal somos todos, passa a ser o centro das preocupações e o espaço público readquire o protagonismo perdido através de grandes projectos de intervenção urbana mas já com a preocupação do bem-estar do cidadão e já com uma visão diferente para com o automóvel que mesmo sendo necessário, é considerado como um intruso (conceito de zonas 30, mais adiante referido).

EVOLUÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO A PARTIR DO SÉCULO XVIII			
Séc. XVIII	1750	<ul style="list-style-type: none"> Nascimento dos transportes públicos em Londres - 1750 	Revolução Industrial
	1800	<ul style="list-style-type: none"> Alargamento das ruas Inexistência de pavimentação Coexistência de pessoas, animais e veículos não motorizados, no espaço público 	
Séc. XIX	1850	<ul style="list-style-type: none"> Pavimentação das ruas Aumento dos conflitos peão/automóvel Construção de grandes “<i>boulevards</i>” Libertação das ruas com o aparecimento de elevadores ou ascensores e da rede de metro Nascimento dos transportes públicos em Lisboa - 1872 	
	1900		
Séc. XX	1950	<ul style="list-style-type: none"> Carta de Atenas e hierarquização das vias Funcionalismo e segregação de funções urbanas Construção de grandes vias e destruição de património 	Organização da cidade em função do automóvel
	2000	<ul style="list-style-type: none"> Incremento do uso do automóvel 	
Séc. XXI		<ul style="list-style-type: none"> Conceito de mobilidade suave Intervenção cívica nas questões urbanas Regresso à multifuncionalidade do espaço Crise do sistema urbano com o aumento da circulação automóvel e choque com a circulação pedonal 	Moderação da circulação
	2011	<ul style="list-style-type: none"> Recuperação de vias para circulação pedonal exclusiva O espaço público insuficiente para todos os automóveis 	Recuperação do espaço público para o peão

QUADRO 1

CAPÍTULO II. A CONSTRUÇÃO E A PRODUÇÃO DE ESPAÇO PÚBLICO

“Quando se projecta tragédia nas cidades, vai-se encontrar tragédia “

Jaime Lerner, ex – prefeito de Curitiba, Brasil

A construção e a produção do espaço público de qualidade, necessita de um planeamento adequado, e o devido enquadramento no local objecto de projecto.

Segundo *Jordi Borja*,⁸ há um conjunto de critérios para uma correcta intervenção no “fazer espaço público”, entre os quais se destaca:

- a) Não se deve fazer um projecto para resolver um só problema
- b) Deve desenhar-se primeiro o espaço público e articular eixos de continuidade física e simbólica entre os novos projectos e a cidade existente
- c) A habitação deve estar sempre presente nos espaços centrais e nos novos espaços (entre 30% a 50%), pois evita-se a homogeneidade social, sendo aconselhável misturar as diversas tipologias e extractos sociais.
- d) Deve actuar-se nas zonas envolventes às dos projectos de modo a cerzir os tecidos históricos com os mais recentes, ligando grandes eixos de circulação e zonas obsoletas.
- e) Deve respeitar-se a história, as malhas urbanas existentes, a tradição cultural e o urbanismo de cada lugar.
- f) Fazer cidade é fazer comércio e cultura porque a cidade é o lugar dos intercâmbios e das identidades. A qualidade do espaço público é o valor essencial na cidade e nele se reflecte a pujança económica e a justiça social.

E como a cidade é composta por malhas urbanas de diferentes épocas e especificidades, apesar de haver critérios comuns de intervenção, não se deverá no entanto ter o mesmo modo de procedimento num Centro Histórico ou num Bairro habitacional.

Um centro Histórico é, para além de um conjunto de edifícios com identidade patrimonial, um local onde as vivências e acontecimentos vários dos seus habitantes ao longo de gerações, criaram uma identidade própria e um ambiente específico e característico. Nele também se foram desenrolando momentos que se tornaram marcos históricos importantes, e os seus espaços públicos são parte da memória colectiva dos cidadãos.

Essas vivências foram acontecendo nas praças, nas ruas. Foram criando como que uma alma, que ajudam a tornar aqueles espaços públicos diferentes, únicos.

⁸ *Borja, Jordi, Cidade e Cidadania, 2003*

E para manter essa diferença, é necessário que, tanto a manutenção desses espaços como qualquer intervenção contemporânea a fazer-se, tenha em linha de conta essa marca que o tempo foi deixando.

Se não se tiver esse cuidado, corre-se o risco de se (re)produzirem espaços semelhantes uns com os outros, em intervenções semelhantes, com materiais semelhantes e esquemas funcionais e de organização espacial semelhantes.

Porque os centros urbanos são por excelência atractivos, integradores, multifuncionais e simbólicos, são precisamente essas especificidades que fazem a “diferença” mais relevante de cada cidade, e que dão mais sentido à vida urbana.

Excepto quando se “especializam” e se homogeneizam, tornando-se todos parecidos. Ou então quando se degradam e se tornam zonas marginais.

Hoje, os centros das cidades são os diversos centros que a história urbana produziu desde a antiguidade até à actualidade

Porque “Fazer cidade hoje é fazer cidade sobre a cidade”.⁹

E a criação de uma nova cidade criando novas centralidades, obriga à existência de espaços públicos que, deverão não só ser integradores das vivências dessas novas centralidades, como também o deverão ser com outras centralidades que vão surgindo noutras zonas da (s) cidade (s), através e com o tecido urbano pré-existente.

Ora essa integração e ligação deverá ser feita através de EPP (espaços públicos pedonais) de qualidade com percursos atractivos, que os deverão ligar entre si em continuidade. Essa linearidade e ligação, que não tem que ser pelo “caminho” ou percurso mais curto, tem no entanto que ser o eixo privilegiado e principal que unirá os centros dos centros (ou centralidades) em continuidade física e simbólica, cerzindo partes do território ainda desagregadas, criando-se compromissos entre o que é mais antigo e o que é mais recente, facilitando e promovendo um *mix* social e funcional em todo o território.

A construção de edifícios “isolados”, sem continuidade construtiva com outros edifícios, e com espaços intersticiais muitas vezes inóspitos, criou fragmentações no território difíceis de colmatar e de cerzir. O facto dos próprios edifícios terem no seu perímetro os seus parques de estacionamento privativos, conduziu a que o acesso dos residentes a esses edifícios passasse a fazer-se internamente, pela garagem, onde fica o automóvel, subindo-se directamente para casa, deixando de se vivenciar diariamente o ambiente da rua onde se mora.

⁹ Jordi Borja: "Espaço Público e cidadania"

Desaparecendo a rua e as vivências que a rua proporciona, desaparece um dos elementos chave que tornam uma cidade feliz.

Os próprios condomínios fechados, isolados da urbe por portão ou cancela, constituem a “não cidade”, a negação da partilha de um espaço comum a todos. São espaços encerrados sobre si mesmo, criados para dar a sensação de segurança aos seus moradores, que foram induzidos a pensar que separados e isolados “dos perigos” estariam a salvo.

Assistimos hoje em dia, em muitos locais das nossas cidades, a uma desertificação do espaço público, que, por motivos de uma crise económica, pode vir a afastar eventualmente as pessoas de qualquer actividade social e de interacção.

Sendo a cidade um organismo vivo, sentirá o peso desse colectivo “abandono”, que deverá ser evitado, não só por questões de segurança mas porque a solidariedade e toda a actividade humana, rege-se e cresce pelo convívio com o outro, e com a partilha comum de actividades e eventos no espaço público.

Tanto a administração pública como os promotores privados, sujeitos activos e intervenientes directos na produção de espaço público, nem sempre estiveram coordenados e atentos à produção do espaço público de qualidade no todo que é a cidade, pois cada um tem utilizado para tal mecanismos e formas de intervenção diferentes.

Operações urbanísticas públicas, recuperação e reconversão urbanística de áreas críticas, recuperação de áreas de génese ilegal (AUGI), são exemplos de iniciativas do Estado.

No sector privado, as operações urbanísticas traduzidas em loteamentos urbanos, deveriam contemplar a intervenção no espaço público envolvente, devidamente articulada e integrada com as novas edificações, sem esquecer no entanto as zonas habitacionais confinantes.

Mas durante largos anos, o pagamento de mais-valias dos promotores às autarquias, transferia para estas a responsabilidade de executar os chamados “arranjos exteriores”, o que em muitas situações e em muitas autarquias não acontecia por diversas razões. Assistimos por isso ao abandono do espaço público, especialmente em zonas limítrofes e “longe” do centro mais cosmopolita.

Actualmente, há uma maior responsabilidade e cumprimento pelos promotores, que executam os projectos e as intervenções no espaço público simultaneamente com a construção dos imóveis, num contexto de oferta de um produto completo – habitação/lazer, com uma atenção especial ao enquadramento paisagístico, também devido à exigência cada vez maior dos cidadãos e aos potenciais compradores.



FIGURA 8 - TELHEIRAS

Em empreendimentos de maior dimensão, a preocupação é a de criar um espaço público de estar de grande qualidade, aliando elementos arbóreos, pavimentos de qualidade, cascatas de água ou lagos e proporcionando zonas diferenciadas de estadia com “deks” para circulação pedonal diferenciada ou para instalação de esplanadas, ou demarcando ainda locais mais recatados mais adequados à leitura ou a momentos de estadia mais calmos.



FIGURA 9- INTERIOR DE QUARTEIRÃO
(ALTOS DOS MOINHOS)



FIGURA 10- EQUIPAMENTO PARA USO
PÚBLICO

FOTOS DA AUTORA

Estes tipos de intervenções só são possíveis de efectuar ou em zonas limítrofes às zonas centrais das cidades ou em locais onde a degradação em grande extensão do tecido urbano mais antigo permita uma operação integrada e global de demolição e (re)construção. Caso contrário, e nas zonas consolidadas centrais, as intervenções no espaço público pedonal, só se podem efectuar ao nível de um pequeno espaço fronteiro aos edifícios ou de uma zona que pode ser ajardinada ou intervencionada com elementos de composição urbana – floreiras, bancos, p.e.

Em qualquer das situações, e seja a que escala for o empreendimento, a cidade vai adquirindo novas formas e novos espaço urbanos e a grande mais valia é, de facto, poderem todas elas estar articuladas e entrosadas numa rede invisível mas perceptível ao peão.

Em Lisboa, alguns bairros tornam-se novas centralidades, mas sem ligação com os restantes espaço contíguos “exteriores” a eles. Ou porque têm uma identidade própria, ou porque as ligações / relações com os “vizinhos” são difíceis, ou inexistentes.

Estas situações, são vivenciadas em especial nos Bairros Sociais, ou em zonas de expansão fora do centro ou dos centros.

A grande operação de realojamento de famílias – PER - já anteriormente mencionada, teve como objectivo também a requalificação do espaço público pedonal, com a criação de zonas de estadia e zonas verdes, campos de jogos e outros tipos de espaços de uso público, com o objectivo de permitir um usufruto e uma ligação intersticial não só dentro do bairro mas com

os bairros e zonas limítrofes. Se nalguns casos a integração foi bem sucedida, noutros nem tanto.



FIGURA 11- BAIRRO DO ARMADOR,
CHELAS



FIGURA 12- PERCURSOS PEDONAIS

FONTE: PUBLICAÇÃO DO GTH/CML 1997

Os diversos Bairros em Chelas (anteriormente designadas por zonas), são um dos exemplos em que a relação pedonal com as envolventes não ficou completamente resolvida, pois a grande extensão do território entre os diversos bairros, que não foi objecto de uma intervenção, física e espacial, não permite a circulação pedonal com segurança e em continuidade.

Este tipo de situações decorre, mesmo quando se implementam intervenções urbanas e de grande escala com grande qualidade, como foi o caso do projecto para a Expo 98.

A zona do Parque das Nações, apesar do grande projecto de intervenção no espaço público, não conseguiu (ainda) fazer a contiguidade e total continuidade pedonal com a envolvente, (a via férrea nuns pontos e a rede viária periférica noutros locais, são grandes barreiras arquitectónicas que impedem ou dificultam essa ligação) o que lhe confere uma imagem de ilha à qual se acede mais facilmente por automóvel individual ou por transportes públicos.

O espaço público de qualidade de uma cidade, é também o resultado da boa ligação de todos os espaços públicos pedonais que, criando como que uma rede invisível, permitem uma circulação perceptível aos seus utentes, sem sobressaltos e sem quebras nos percursos que obriguem a uma mudança de meio de transporte ou até que o impossibilitem.



FIGURA 13- ESPAÇO PÚBLICO PEDONAL NO PARQUE DAS NAÇÕES

1. Taxonomia dos Espaços Urbanos

As diversas tipologias de espaços públicos, e as diversas funções e vivências que cada um deles pode proporcionar, para além de permitirem uma continuidade e interligação entre todos aqueles, permite-nos avaliar da maior ou menor atractividade e qualificação urbana de uma cidade.

Isto porque, o Espaço Público Pedonal, é por excelência, o local de encontro, de trocas, de lazer, de estadia, de socialização, e o que deverá fazer, de um modo tão harmónico e coerente quanto possível, a inter-relação com o edificado.

O crescimento das cidades ao longo das épocas, foi criando diferentes formas de espaços públicos, ora acrescentando-se ao existente, ora esquecendo pré-existências e criando e somando novas e diferentes formas que também trouxeram novas funções e novos modos de vida e de estar.



FIGURA 14- RUA BARROS QUEIROZ – PRIMEIRO ARRUAMENTO A SER PEDONALIZADO EM LISBOA

Assim, as diversas tipologias de espaços que encontramos hoje, são no fundo o somatório de todas as “camadas” de intervenções no território que se foram sobrepondo ou justapondo umas às outras.

Quando falamos de espaço público pedonal, estamos a referir-nos a todos os espaços exteriores urbanos, resultado da não ocupação por edifícios onde o peão pode circular e usufruir desse mesmo espaço, sem restrições e em segurança. Esta categoria insere-se no espaço público em geral e que compreende todo o tipo de espaço público quer seja pedonal ou não. Como tal falamos de ruas e avenidas, praças e largos, jardins, escadarias, alamedas, avenidas, becos e ruelas.

A categorização ou classificação em tipologias dos espaços públicos tem sido efectuada por diversos autores, que fazem não só a análise tipológica mas também a definição de parâmetros de intervenção nesses mesmos espaços.

Se analisarmos a classificação dada aos espaços públicos por P. Brandão vimos que assenta em seis referências estruturais que se subdividem em 15 tipologias, designadamente:

ESPAÇOS-TRAÇADO	De encontro	Largos
		Praças
	De circulação	Ruas
		Avenidas
ESPAÇOS-PAISAGEM	De lazer - natureza	Jardins
		Parques
	De contemplação	Miradouros
		Panoramas
ESPAÇOS-DESLOCAÇÃO	De transporte	Estações
		Paragens
		Interfaces
	De canal	Vias-férreas
		Auto-estradas
	De estacionamento	<i>Parking</i>
Silos		
ESPAÇOS-MEMÓRIA	De saudade	Cemitérios
	Arqueologia	Industrial
		Agrícola
		Serviços
Memoriais	Espaços monumentais	
ESPAÇOS COMERCIAIS	Semi-interiores	Mercados
		Centros comerciais
		Arcadas
	Semi-exteiores	Mercado levante
		Quiosques
		Toldos
ESPAÇOS GERADOS	Por edifícios	Adro
		Passagem
		Galeria
		Pátio
	Por equipamentos	Culturais
		Desportivos
		Religiosos
		Infantis
	Por sistemas	Iluminação
		Mobiliário
		Comunicação
		Arte

QUADRO 2

Já Brandão Alves¹⁰ faz uma selecção dos espaços urbanos contemporâneos com maior expressão, apresentando uma grelha onde incorpora especificidades de cidades europeias e de cidades americanas, que desdobra da seguinte forma:

RUAS	Ruas exclusivamente pedonais
	Percursos /eixos pedonais
	Ruas predominantemente motorizadas
	Ruas de tráfego restrito
	<i>Town trails</i> (EUA)
PRAÇAS /LARGOS	Praças / Pracetas
	Pequenos largos
	<i>Corporate plaza</i> *
MEMORIAIS	Espaços de homenagem ou de celebração
MERCADOS E FEIRAS /ESPAÇOS COMERCIAIS	Largos de Mercado e de Feiras
	Atria / Mercados cobertos
	Centros / núcleos comerciais centrais
ESPAÇOS VERDES	Parques urbanos
	Jardins
	<i>Commons</i>
	Parque residencial
	Recintos / Pátios
	Espaços e jardins comunitários ao ar livre / parques
	Vias verdes
	Espaços intersticiais
Frentes marginais de rio ou de mar	

QUADRO 3

No quadro 2 o autor define categorias de espaços que subdivide em função do uso ou de uma certa apropriação imaterial -contemplação, p.e., para chegar à tipologia do espaço já formal - rua, adro, miradouro, não sem que inclua aqueles espaços que, não se encaixando numa definição concreta - “espaços gerados”, (por equipamentos p.e.) são parte da estrutura urbana. O quadro 3 a categorização é mais pragmática e sem especificar funções de uso e/ou apropriação, e mais analítica de estruturas urbanas menos complexas como a de Lisboa onde o espaço público é muito diversificado.

¹⁰ Brandão Alves, Fernando M.. "Avaliação da qualidade do espaço público urbano. Proposta Metodológica ",2003

1.1 Tipologias dos espaços urbanos em Lisboa

A profusão de tipos de espaços urbanos, atinge em Lisboa um número significativo derivado não só da topografia mas simultaneamente pela sucessão de épocas construtivas que foram justapondo, ajustando e acrescentando novas edificações, que por sua vez criaram espaços entre eles, com características tão diversas quer na forma quer no uso ou função, que contribuíram para um espaço público extremamente diversificado e rico.

A própria nomenclatura dada aos diferentes espaços públicos – ruas, praças, azinhagas, estradas, caminho, campo, etc., provêm de pré-existências rurais e por tipos de ocupação desses mesmos espaços, cuja toponímia permanece, nalguns locais, até ao presente.

Verificamos, no entanto, que muitos desses espaços foram invadidos e adulterados por novos arruamentos ou urbanizações, restando troços de vias ou espaços “esquartejados”, resultado de uma “lógica” assumida de não-aceitação ou não articulação das malhas urbanas antigas e dos respectivos arruamentos.

No entanto, a memória desses locais, ao manter a toponímia, contribui em muitas situações para uma identificação dos cidadãos com a sua cidade e com os locais onde actividades de cariz colectivo – histórico, de lazer ou de outro tipo, e que neles decorreram. Este aspecto, em muitos casos de carácter, até certo ponto, subjectivo, confere ao espaço público uma importância vital para a (sobre) vivência social dos seus habitantes.



FIGURA 15-QUIOSQUE TRADICIONAL NA PRAÇA DAS FLORES

É pois muito importante que as intervenções para a qualificação destes espaços seja entendida de um modo transversal em que ao mesmo tempo que se deve respeitar a sua “ordem primeira”/traçado inicial, devem ser intervencionados à luz de novas abordagens projectuais criando novas dinâmicas e novos olhares. Porque a cidade não é estática, o equilíbrio de novas intervenções físicas nestes espaços é de primordial importância.

Na cidade de Lisboa existem 3.557 locais oficialmente considerados pela Câmara Municipal como “arruamentos”. Alguns deles têm nomes de elementos urbanos como jardins, parques, bairros, campus, encosta, escadas ou miradouros, mas representam todos os tipos de espaços urbanos.

As categorias encontradas estão genericamente agrupadas da seguinte forma e com a seguinte definição:

	Tipologias	Quantidade	Percentagem (%)	Definição
1	Ruas	2160	61%	Via normalmente ladeada de casas ou árvores dentro de um aglomerado
2	Travessas	364	10 %	Rua estreita ou curta que põe em comunicação duas ruas principais.
3	Largos	218	6 %	Área urbana espaçosa na confluência de ruas.
4	Becos	153	4%	Rua escura, estreita e curta, e muitas vezes sem saída
5	Avenidas	148	4%	Rua larga e muitas vezes com duas vias.
6	Praças	108	3%	Lugar largo e espaçoso, normalmente rodeado de edifícios.
7	Calçadas	83	2%	Rua ou caminho empedrado
8	Azinhagas	63	1,1%	Rua ou estrada, murada ou não, normalmente com origem em vias que atravessam ou atravessavam campos.
9	Estradas	40	1,1%,	Caminho que liga uma determinada localidade a outra
10	Escadinhas	33	0,9%	Pequena escada
	Outros tipos	39	7%	-

QUADRO 4

As percentagens a que correspondem os 10 principais tipos de espaços (porque são os que existem em maior numero), dão-nos uma imagem do tipo de espaços públicos existentes actualmente.

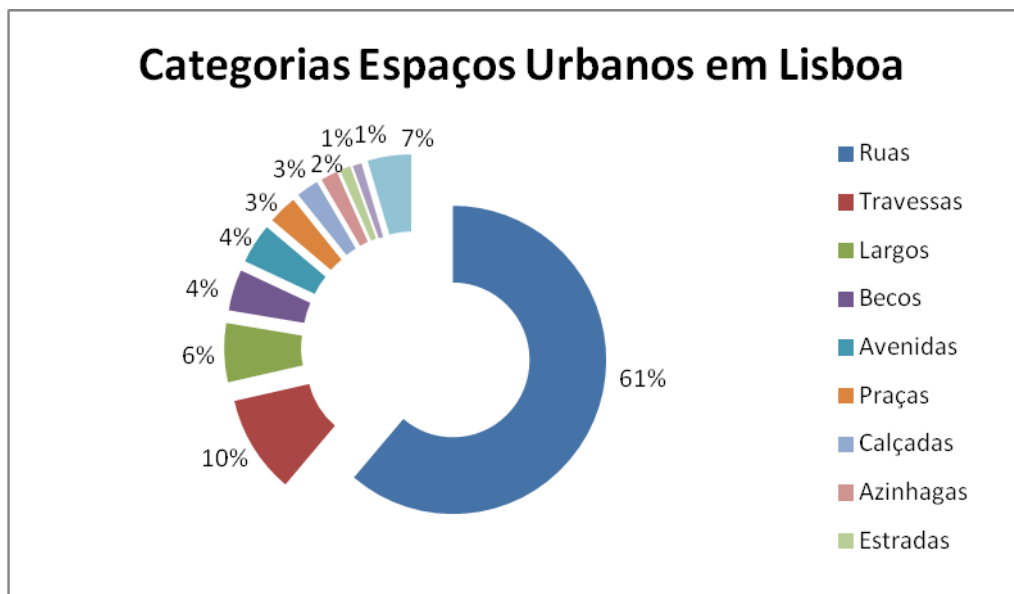


GRÁFICO 1

Podemos apercebermo-nos que a cidade assenta num traçado em que os espaços urbanos são compostos predominantemente por ruas (60%) e travessas (10%), por largos (6%) e onde as calçadas (5%), os becos (4%) e as azinhagas (2%) têm ainda uma forte presença (11%), consequência da manutenção de antigas estruturas viárias associadas à topografia e à coexistência e sobreposição de estruturas urbanas de diversas épocas.

As praças representam somente 3% de todas as tipologias de espaços.

Os outros 39 tipos de espaços que correspondem a 7% do total, repartem-se por diversas tipologias com a seguinte designação e definição:

Tipologias	Qtd	Definição
Arcos	7	Elemento arquitectónico, usualmente em forma de pequeno túnel
Adro	1	Espaço em torno de uma igreja
Alamedas	18	Avenida arborizada
Altos	10	Espaço elevado topograficamente.
Arcos	7	Elemento arquitectónico, usualmente em forma de pequeno túnel
Boqueirões	4	Rua direccionada para o rio
Cabeço	1	Cume arredondando ou outeiro isolado.
Cais	6	Parede ou muralha sobre o qual existe uma rua ou avenida marginal
Calçadinhas	6	Rua ou caminho empedrado de pequena dimensão
Caminhos	9	Trilho de ligação entre dois lugares que segue os acidentes do terreno
Campos	6	Praça térrea ou campestre, ou que o foi antigamente
Caracol	1	Caminho em ziguezague
Circulares	3	Via que circunda uma zona urbana ou liga zonas periféricas.
Costa	1	Região inclinada.
Cruzes	2	Local das Cruzes da Sé
Cunhal	1	Ângulo saliente formado por duas paredes dum edifício, esquina.
Encosta	1	Declive, vertente, ladeira.
Escadas	1	Conjunto de degraus que permite ligar desníveis de terreno
Escadaria	1	Série de escadas separadas por descansos
Esplanada	1	Terreno plano, largo e descoberto, na frente de fortificações ou de um edifício.
Estacada	1	Lugar cercado de estacas
Estradas	40	Caminho que liga uma determinada localidade a outra.
Jardins	23	Espaço com zonas arrelvadas, árvores, flores e bancos
Miradouro	1	Ponto elevado, de largo horizonte
Outeirinho	1	Pequena colina.
Passeios	19	Caminho, usualmente pedonal e destinado ao lazer.
Paço	1	Local de residência de um monarca ou nobre, o.m.q. Palácio.
Paradas	2	Local onde é ou era comum a realização de paradas militares.
Pátios	15	Recinto descoberto no interior de um edifício, terreno murado anexo a um edifício.
Poço	1	Local onde existiria uma escavação vertical com água
Portas	2	Local de entrada na cidade.
Pracetas	14	Pequena praça ou largo.
Rampas	2	Ladeira ou caminho inclinado
Regueirão	1	Caminho por onde passariam também eventuais cursos de água.
Rocha	1	Pequeno penedo
Rossios	3	Lugar espaçoso, fruído em comum pela população.
Rotunda	6	Praça ou largo, de forma circular, onde desembocam várias ruas e o trânsito se processa em sentido giratório.
Sítios	2	Terreno ou pequena localidade, usualmente rural.
Telheiro	1	Caminho coberto por telhas ou outros materiais.
Terreiro	2	Espaço de terra, praça ou largo amplo e plano.

QUADRO 5

Muitas destas tipologias, cuja nomenclatura poderá parecer um pouco estranha e desenquadrada na actualidade (p.e. telheiro, cruces, poço, estacada) tem como base as designações que lhes foram dadas no séc. XIX, sendo esse levantamento baseado em nomes que a população lhes dava anteriormente ao Terramoto de 1755.

De facto, só em 1804 foi publicado na Imprensa Régia o primeiro "Itinerário Lisbonense ou Directório geral de todas as ruas, travessas, becos, calçadas, praças, etc., que se compreendem no recinto da cidade de Lisboa, com os seus próprios nomes, princípio e termo, indicados nos lugares mais conhecidos e gerais, para utilidade, uso e comodidade dos estrangeiros e nacionais"¹¹ elaborada por um anónimo.

Nessa altura, em que a cidade tinha perdido muitas das suas referências urbanas, tal instrumento, mesmo com eventuais lacunas, ajudou ao reencontro dos habitantes com a sua urbe, entre designações tradicionais e nova toponímia já com a implementação do traçado pombalino na baixa da cidade, que por sua vez também trouxe novos nomes e nomenclaturas.

1.2 Os espaços públicos nas UIT's - Unidades Territorial de Intervenção

A reorganização administrativa da cidade de Lisboa em curso, definiu a criação de cinco novos departamentos territoriais - Lisboa Norte, Ocidental, Oriental, Centro e Centro Histórico, cada um com competências ao nível da gestão urbanística, da gestão de equipamentos locais e manutenção do espaço público, para uma melhor intervenção de proximidade com os munícipes que terão um atendimento local naquelas áreas específicas.

Esta nova organização do território, vai reduzir de 53 para 24 o número de freguesias que ficarão enquadradas em 12 UIT-Micro, que por sua vez terão o enquadramento nas cinco UIT já mencionadas, conforme se pode ver na planta e no quadro anexo¹².

As competências que lhes estão atribuídas, contemplam áreas de gestão urbana e de intervenção no território, que numa estrutura mais pequena que os serviços centrais, permitirão uma maior coordenação e um maior entrosamento com os munícipes.

¹¹ Artigo de José Augusto França "A place is a space", in *Praças Reais –Passado ,Presente e Futuro* , coordenação de Miguel Figueiredo de Faria, *Livros Horizonte*

¹² *Organigrama Organização das Unidades de Intervenção Territorial, CML, Maio 2011*

A gestão do território terá assim uma relação menos longínqua do cidadão, e poderá dar respostas mais céleres aos problemas locais dos bairros, facilitando a relação do munícipe com a autarquia.

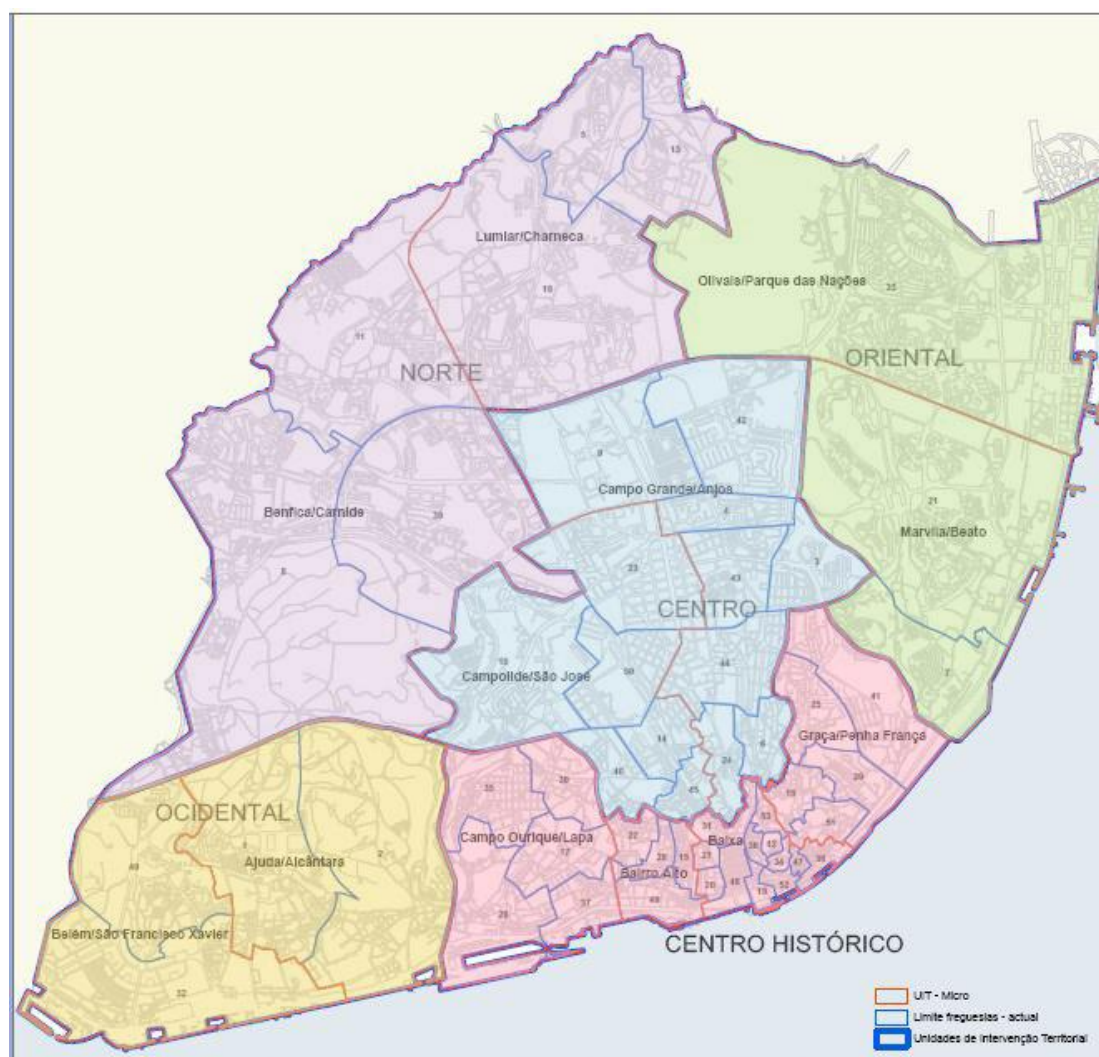


FIGURA 16 – NOVA DIVISÃO ADMINISTRATIVA DE LISBOA

ORGANIZAÇÃO DAS UNIDADES DE INTERVENÇÃO TERRITORIAL	UIT		UIT-MICRO		FREGUESIAS
	ORIENTAL	⇔	OLIVAIS/PARQUE DAS NAÇÕES + MARVILA/BEATO	⇔	Santa Maria dos Olivais Beato Marvila
	CENTRO HISTÓRICO	⇔	GRAÇA / PENHA FRANÇA + BAIXA + BAIRRO ALTO + CAMPO DE OURIQUE / LAPA	⇔	Graça Penha de França Santa Engrácia São João São Vicente de Fora Castelo Madalena Mártires Sacramento Santa Justa Santiago Santo Estêvão São Cristóvão e São Lourenço São Miguel São Nicolau Sé Socorro Encarnação Mercês Santa Catarina São Paulo Lapa Prazeres Santa Isabel Santo Condestável Santos-o-velho
	OCIDENTAL	⇔	AJUDA/ALCÂNTARA + BELÉM / SÃO FRANCISCO DE XAVIER	⇔	Ajuda Alcântara Santa Maria de Belém São Francisco Xavier
	CENTRO	⇔	CAMPOLIDE / SÃO JOSÉ + CAMPO GRANDE/ANJOS	⇔	Campolide Coração de Jesus Nossa Senhora de Fátima São José São Mamede São Sebastião da Pedreira Alto do Pina Alvalade Anjos Campo Grande Pena São João de Brito São Jorge de Arroios
NORTE	⇔	LUMIAR / CHARNECA + BENFICA / CARNIDE	⇔	Ameixoeira Charneca Lumiar Benfica Carnide São Domingos de Benfica	

QUADRO 6

Uma das questões mais prementes e de que os habitantes mais se queixam, é a manutenção e gestão do espaço público designadamente a limpeza das ruas e jardins, a existência de buracos nos pavimentos, a iluminação pública e a segurança dos moradores.

Mas numa cidade de bairros como Lisboa, em que a especificidade de cada um, obriga a intervenções adequadas e específicas, a análise e conhecimento das características dos respectivos espaços públicos é necessária para a definição do projecto a executar, e do tipo de intervenções possíveis no terreno.

Da análise efectuada a partir da tipologia dos espaços públicos das 12 Unidades Micro (a que corresponde a junção de diversas freguesias) e pelas 5 Unidades de Intervenção Territorial, foi possível obter uma “imagem” dos tipos de espaços que compõem o respectivo território.

Excluíram-se as Ruas (61%) e as Travessas (10%) uma vez que não existem registos das mesmas, que no conjunto representam 71% da totalidade dos arruamentos, e dentro dos restantes 29% encontramos a seguinte distribuição e tipologia de Espaços Públicos:

1.2.1 Na UIT do Centro Histórico, que compreende as UIT’s- Micro da Graça /Penha de França, Baixa, Bairro Alto e Campo de Ourique/ Lapa , mais de 50% do seu espaço público é composto por becos (34%), calçadas (9%) e escadinhas (9%), devido à topografia onde está assente, sendo 30% ocupado por largos (22%) e praças (9%) correspondentes a Espaços Públicos de maiores dimensões onde se incluem a Praça dos Restauradores, Rossio, Praça da Figueira e Praça do Comércio.

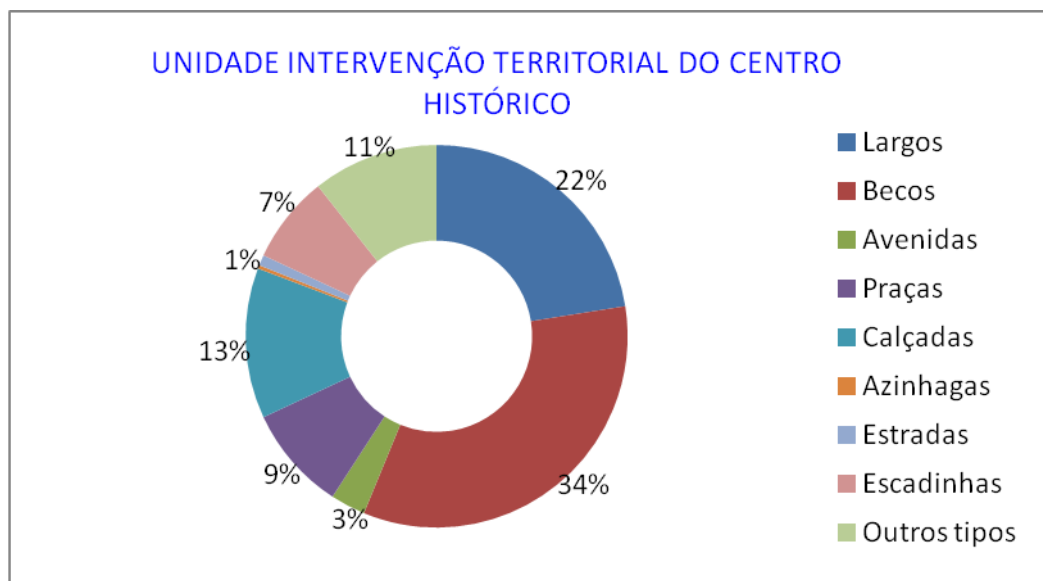


GRÁFICO 2
55

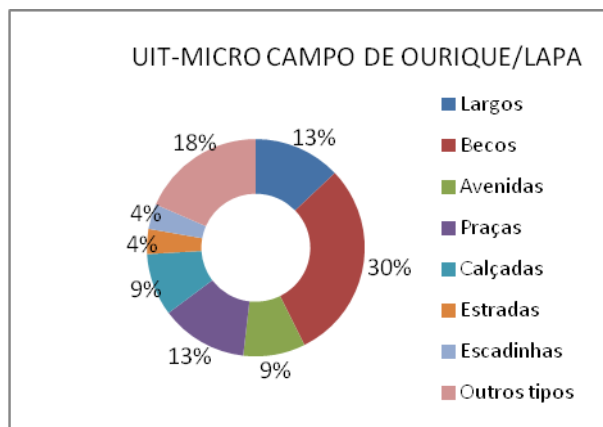


GRÁFICO 3

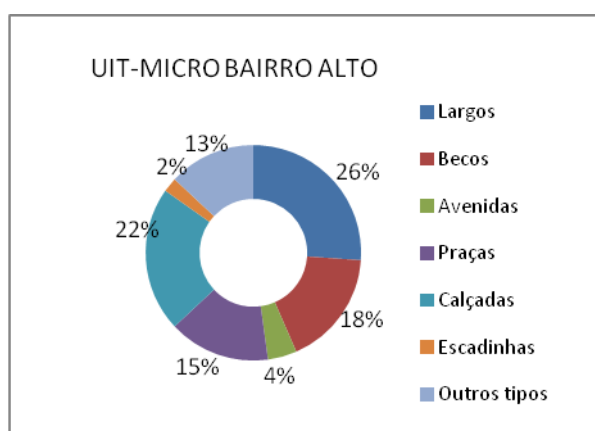


GRÁFICO 4

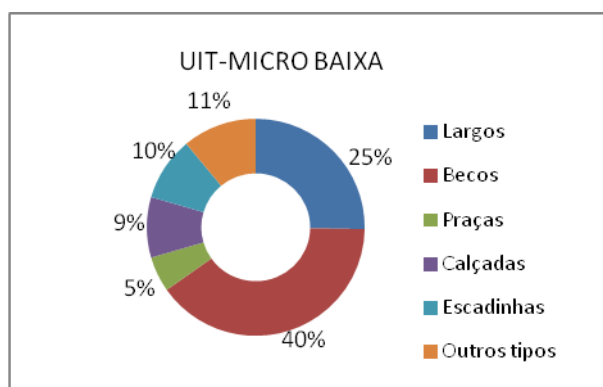


GRÁFICO 5

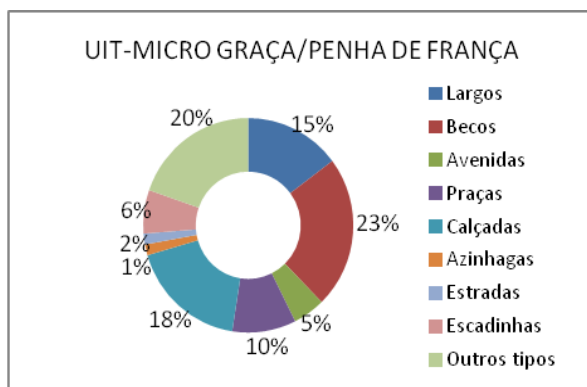


GRÁFICO 6

Afinando mais a análise, podemos verificar também que à medida que nos afastamos do centro e avançamos para Campo de Ourique / Lapa, aumenta a percentagem de avenidas pois com a expansão urbana do início do séc. XX, os arruamentos passaram a ser mais largos e os espaços públicos mais generosos e de maior dimensão. No entanto, a zona da Graça e da Penha de França, mantém uma alta percentagem de Becos (23%) e uma percentagem de 20% de Avenidas.



FIGURA 17 - IGREJA
ST.CONDESTÁVEL
FOTO: ARQUIVO FOTOGRÁFICO
CML



FIGURA 18 - ESPAÇOS PÚBLICOS EM
CAMPO DE OURIQUE
FOTO DA AUTORA

1.2.2 Na UIT Ocidental, que inclui as UIT's Micro de Ajuda/Alcântara e de Belém/S. Francisco de Xavier, temos de Largos (28%) a maior percentagem, pois o tecido urbano não é tão “fechado” como na UIT do Centro Histórico, apesar de ter 12% de Becos, e a percentagem de Praças (18%), para o que contribui a Praça do Império e Praça Afonso de Albuquerque (que em Belém/S. Francisco de Xavier atinge 25%) e os espaços públicos mais amplos no Bairro do Restelo.

Curiosamente, as Azinhagas atingem em Alcântara/Ajuda a mesma percentagem das Avenidas (20%), percentagem quase igual à dos Largos (21%), mas baixa para 8% na UIT-Micro Belém / S. Francisco de Xavier.

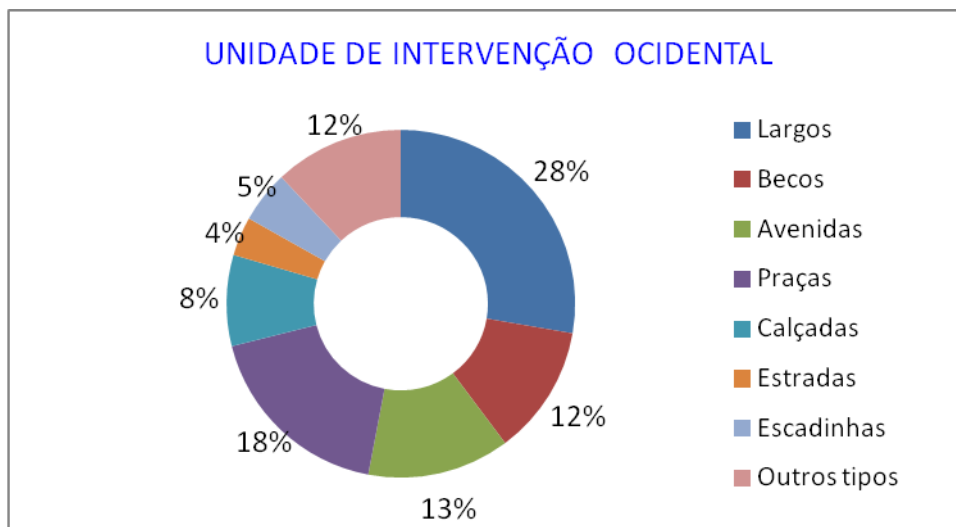


GRÁFICO 7

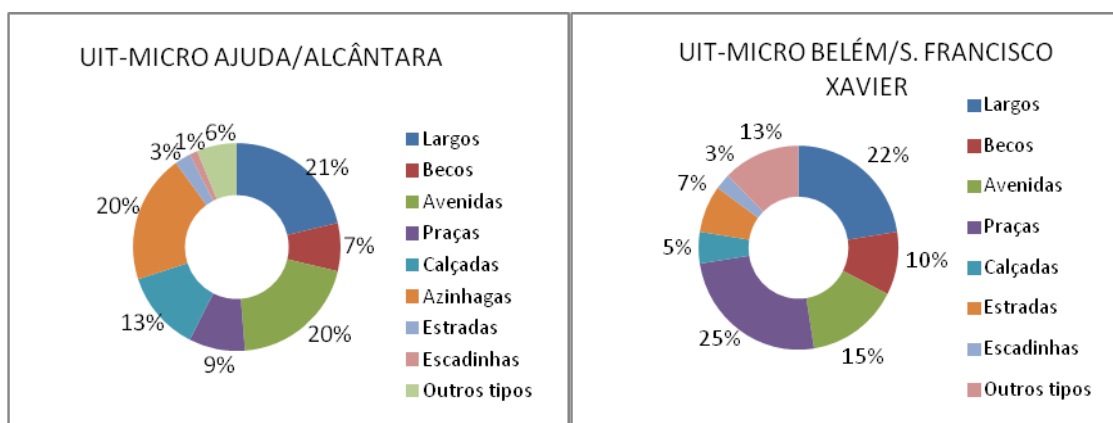


GRÁFICO 8

GRÁFICO 9

1.2.3 Na UIT Oriental, constituída pelas freguesias dos Olivais / Parque das Nações, Marvila e Beato, temos uma leitura muito diferenciada entre o todo (UIT) e as partes (UIT's - Micro). Ou seja, enquanto que na UIT-Micro dos Olivais / Parque das Nações a maior percentagem de espaços públicos (48%) é a correspondente a “outros tipos”, que compreende um conjunto de espaços variados como Alamedas, Passeios, Jardins (que a intervenção no Parque das Nações veio adicionar), Pátios e Cais, Caminhos, Rossio e até uma Calçadinha, seguida das Avenidas (15%) e Praças (17%), já na UIT-Micro de Marvila/Beato os Largos

(23%), as Azinhagas (21%) e as Avenidas (21%) são os de maior percentagem, pois associado aos espaços públicos de maiores dimensões em Chelas, e à intervenção mais recente no Parque das Nações (1998), encontramos ainda as vias estreitas de um traçado semi-rural pré-existent.

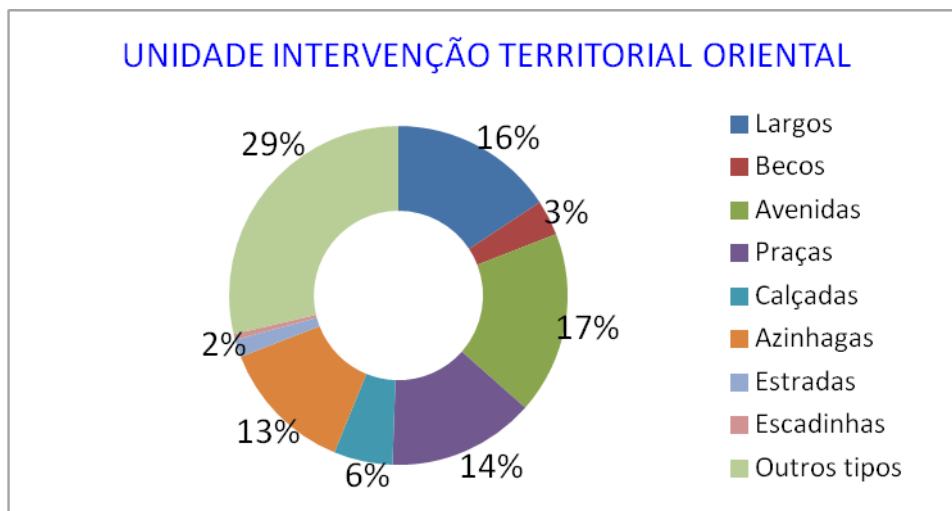


GRÁFICO 10

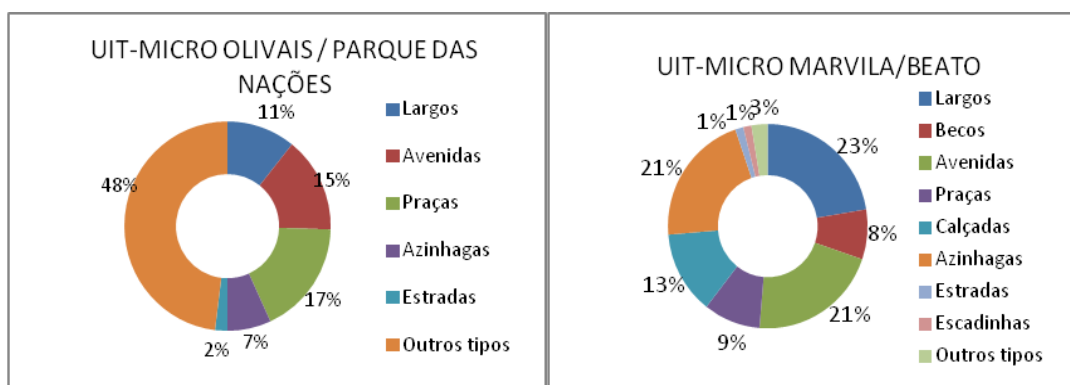


GRÁFICO 12

GRÁFICO 11

1.2.4 Na Unidade de Intervenção Territorial Norte que engloba as Freguesias limítrofes de Benfica, S. Domingos de Benfica, Carnide, Lumiar, Ameixoeira e Charneca, a maior percentagem de espaços públicos é a de Largos (29%), que com as Azinhagas (16%) e com as Avenidas (16%) representam os espaços públicos com maior percentagem.

A ruralidade das Freguesias de Benfica, Carnide, Charneca e Lumiar está bem patente na quantidade de Azinhagas (22%) e de Estradas (13%) e da uma variedade de outros tipos de espaços públicos que na UIT apresenta o valor de 17%.

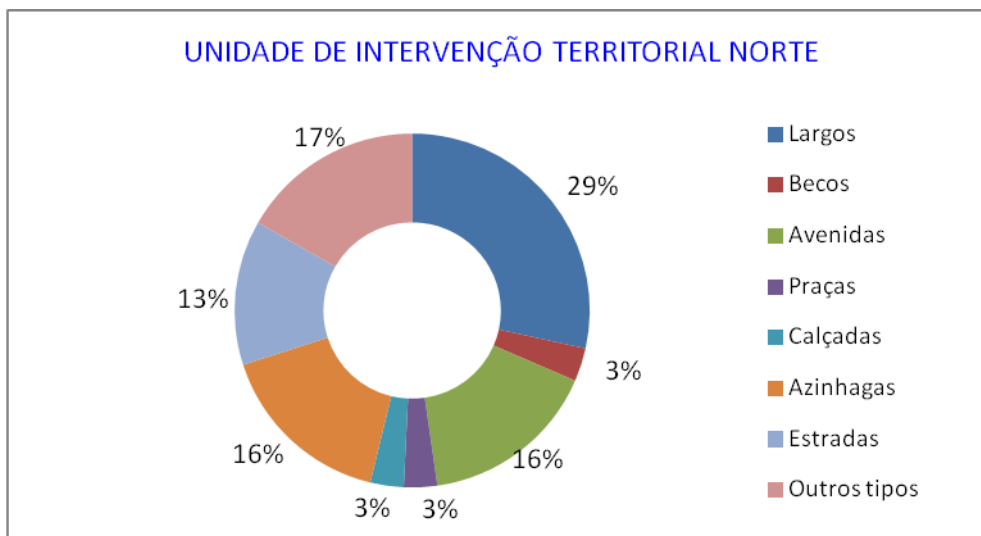


GRÁFICO 13

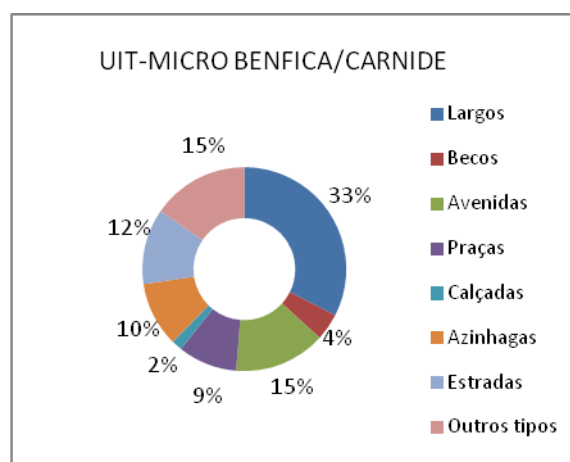


GRÁFICO 14

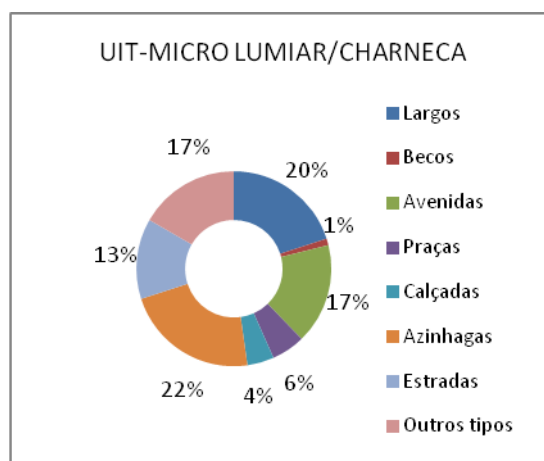


GRÁFICO 15

1.2.5 Na Unidade Intervenção Territorial Centro, que compreende as UIT's-Micro de Campolide/S. José e Campo Grande/Anjos, claramente que as Avenidas (32%) representam a maioria dos Espaços Públicos, na UIT que se mantêm também com a maior percentagem nas duas Unidades Micro (34% e 31%).

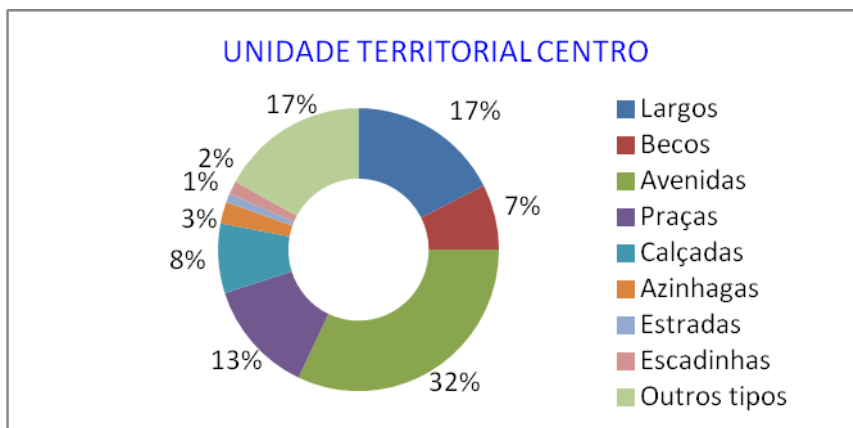


GRÁFICO 16

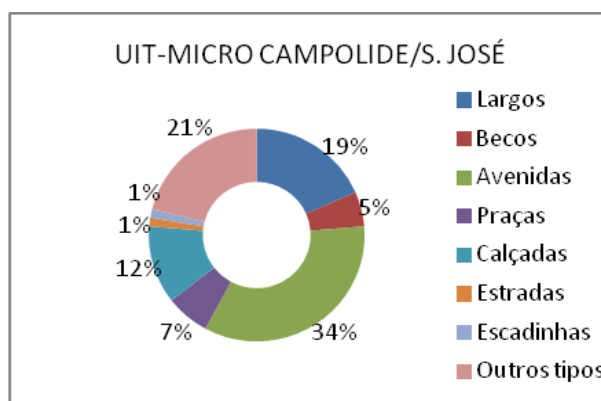


GRÁFICO 17

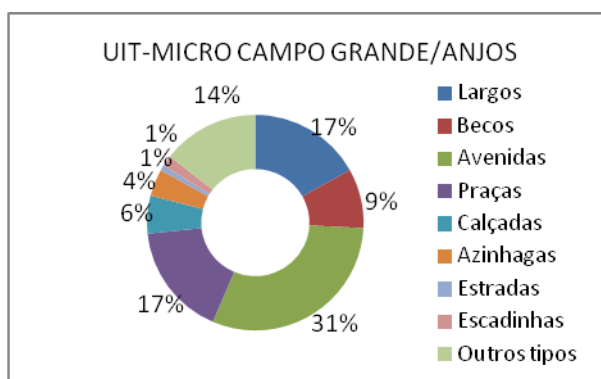


GRÁFICO 18

Uma análise mais fina e detalhada, poderá vir a efectuar-se posteriormente, mas neste capítulo a intenção é a de analisar e caracterizar genericamente os Espaços Públicos de cada Unidade Territorial, e respectivas Unidades Micro.

O conhecimento das tipologias dos diversos espaços públicos pode ajudar na definição do tipo de intervenções que cada um deverá ser objecto, uma vez que cada zona tem uma especificidade própria e deve ser vista com a individualidade que merece.

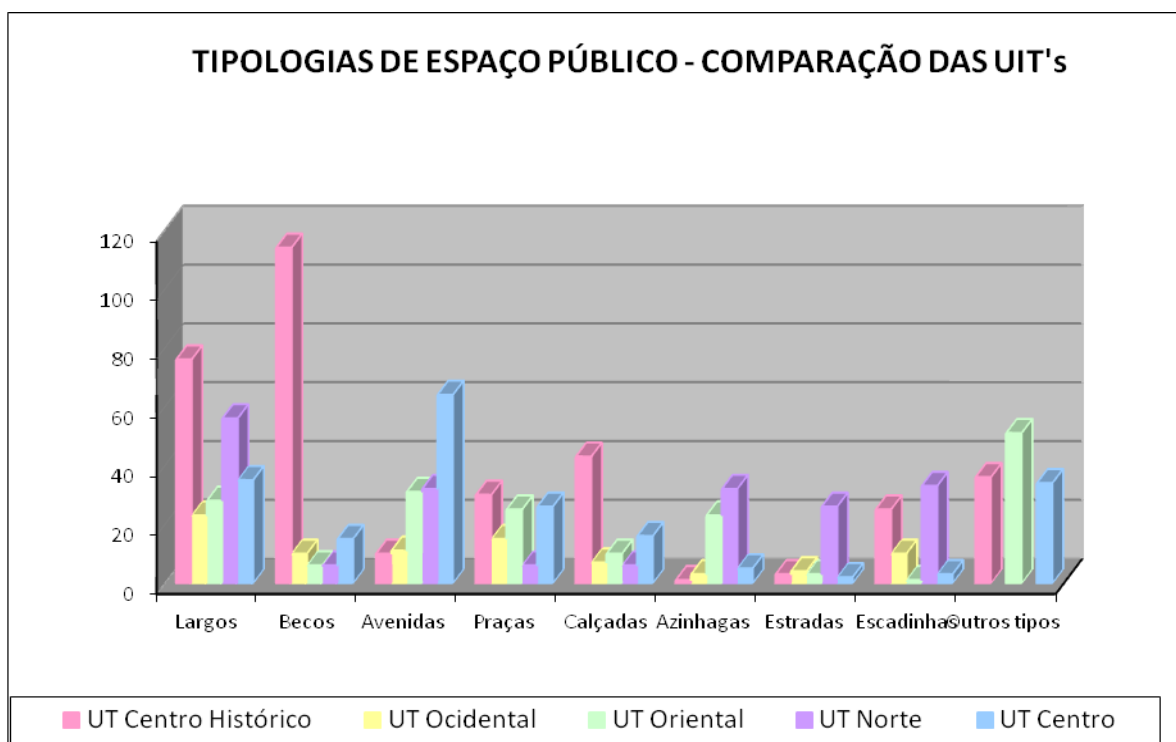


GRÁFICO 19

O presente gráfico, permite, assim e em síntese, comparar entre as 5 Unidades Territoriais, as diversas tipologias que as compõem, e fazer uma leitura percentual das mesmas.

2. Funções e vivências no espaço público

*“Les voies, le réseau des lignes de déplacements habituel ou éventuel à travers le complexe urbain, sont les moyens les plus puissants pour mettre de l’ordre dans l’ensemble.”*¹³

¹³ *L’image de la cité*” Kevin Lynch, 1976

De facto, o poder de cada uma das ruas e de espaço de circulação de uma cidade, advém da sua especificidade e da função que cada uma tem, para além da articulação que consegue ter, de uma forma coerente, com todas as restantes que compõem a estrutura de um núcleo urbano.

Aquele autor sustenta também a importância do processo de “desenho urbano na construção da cidade moderna, onde o espaço urbano público pode propiciar uma intensa vida urbana desde que contenha *“vitalidade”, sensação, adequação, acesso e controlo.*” (Kevin Lynch, *Good City Form* ” 1981”).

Cidades como Lisboa, têm em muitos dos seus espaços públicos, muitos destes atributos que fazem deles espaços “desejados “ e apetecíveis para as mais diversas actividades.

O Rossio p.e. desde sempre foi um espaço solicitado e apropriado para os mais diversos eventos ao longo dos anos, devido à sua centralidade ganha a partir da expansão da cidade para norte, e à sua dimensão.



FIGURA 19 – 1ª FEIRA DO LIVRO NA PRAÇA D. PEDRO IV (ROSSIO), 1930
FOTO: ARQUIVO FOTOGRÁFICO - CML

E é a centralidade e a diversidade dos espaços públicos, na sua qualidade formal e funcional, que atrai qualquer visitante (ou habitante), mas também as actividades urbanas que se desenvolvem na sua envolvente.

Em Lisboa, diversos elementos convergem para essa variedade de espaços, sendo a topografia, o tipo e a dimensão dos arruamentos, que melhor contribuem para essa diversidade de espaços urbanos.

Mas se a dimensão dos passeios não convida a andar na rua, que por sua vez já não tem, em muitas delas, a atracção do pequeno comércio diário que favorece as trocas de cumprimentos e as tão importantes relações de vizinhança, para além de ser penoso, para

muitos, percorrer espaços degradados, esburacados e peçados de barreiras arquitectónicas, então é urgente proceder a uma reflexão sobre de que modo é que a cidade tem as suas ruas e tomar uma atitude com consequências práticas.

Mas poderemos então dizer que as funções “atribuíveis” a um espaço público decorrem da sua forma, da sua conservação, da sua localização geográfica?

Dependerá do tipo de edificações que o ladeiam, e do tipo e dimensão das vias que o servem?

Ou de uma apropriação que no tempo e em continuidade cria hábitos de “uso” próprios, de modo continuado e com alguma frequência na população ou em extractos da mesma?

O “Movimento Natural de *Hillier*” analisa a relação entre a configuração do espaço urbano, os fluxos pedonais e o uso do solo, e chega à conclusão que o movimento de pessoas é determinado pela configuração de ruas e praças e pela sua interrelação e continuidade, e que aquela configuração é que gera um padrão de mobilidade na cidade que por sua vez é definidor de outros elementos do sistema urbano entre os quais o uso do solo.

É o que faz explicar, entre outros, a quantidade de pessoas que naturalmente circulam em áreas comerciais, pois isso é o produto da conjugação de uma estrutura espacial urbana com uma determinada configuração, e a atracção exercida pelas actividades que se exercem nos edifícios confinantes que podem ser comerciais, industriais ou outras.

Dai que os espaços comerciais, para terem sucesso, devam ser localizados onde exista já um movimento natural de pessoas, que atrairão mais pessoas a esses novos equipamentos.

O mesmo se passará para outras actividades já que tudo depende, então, da boa conjugação entre os três elementos – adequada configuração do espaço público – boa circulação de pessoas – variedade de actividades.

3. Elementos de construção do espaço público pedonal

A construção do espaço público, como já se mencionou, necessita para além de um bom planeamento e enquadramento, de boas infra-estruturas de subsolo, condição imprescindível para o bom estado de conservação desse espaço, pois sabemos que as intervenções decorrentes de uma deficiente construção ou por falta de uma correcta manutenção do espaço público, seja uma rua, um jardim, uma praça ou um simples passeio, tornam esses espaços em locais intransitáveis e inadequados para a utilização dos cidadãos. O tipo de pavimentação e a iluminação do espaço público pedonal são dois dos elementos chave para uma intervenção bem sucedida.

3.1 Pavimentação

A pavimentação de um espaço pedonal é um dos pontos-chave para que ele seja atractivo para o peão circular e estar.

O mau estado dos pavimentos na cidade é um impeditivo à livre circulação dos cidadãos, em especial para os que têm mobilidade reduzida, como as pessoas de idade, ou para quem circula em cadeira de rodas ou para um cego.

Daí que seja tão importante fazer a escolha certa e adequada do tipo de pavimento ao tipo de espaço e ao uso que ele terá, pois desta escolha resulta em grande parte a qualidade do espaço público pedonal, sem esquecer a adequada drenagem e escoamento das águas pluviais.



FIGURA 20-PAVIMENTO EM
LAGETAS DE BETÃO
FOTO DA AUTORA

3.1.1 Calçada Artística nos Espaços Públicos Pedonais

A pavimentação dos passeios e espaços públicos em Lisboa iniciou-se a partir de meados do século XIX, (um século depois do terramoto que destruiu quase toda a cidade antiga) executada com os pequenos cubos em calcário e basalto e que passou a constituir a calçada portuguesa/calçada artística. Desde então, tornou-se no tipo de revestimento mais aplicado em zonas pedonais em toda a cidade, mantendo-se como um dos seus “*ex-libris*”, e um património de valor inestimável desconhecido por uns e desprestigiado por outros.

Ao primeiro local de aplicação da calçada – a parada do Castelo de S. Jorge, seguiu-se a pavimentação do Rossio em 1849, já com o desenho Mar Largo, que demorou 1 ano e meio a executar, seguido de outras ruas, praças, jardins e um sem número de outros locais mais nobres e centrais da cidade.

Durante muito tempo, os desenhos foram elaborados por amadores, mas verdadeiros artistas com perícia, tendo geralmente como base motivos tradicionais e directamente associados às actividades sócio económicas da cidade (peixes, frutos, cereais, animais), ao artesanato, e relacionados com o período dos Descobrimentos Marítimos (Caravelas, sereias, cordas, conchas, ondas do Mar, estrelas, esferas armilares, rosa dos ventos, cruces, escudos, brasões, etc.).



FIGURA 21-A AVENIDA DA LIBERDADE EM 1888



FIGURA 22- CALÇADA ARTÍSTICA ORIGINAL



FIGURA 23 -COMPOSIÇÃO DE "PINÇAS" E "CARACOLETAS"

FOTOS DA AUTORA

Os anos de 1950 a 1960, foram muito importantes para a renovação ou reinvenção dos padrões de calçada, pois a Câmara Municipal de Lisboa passou a convidar artistas plásticos como Abel Manta, Clara Smith e Maria Keil para desenharem novos motivos para a mesma.

Desde os primeiros anos do século XX, que muitos arquitectos produziram desenhos para pavimentos entre os quais Ventura Terra que projectou os empedrados para o Saldanha e Avenida da República, o arquitecto Cassiano Branco que projectou o passeio da Avenida da Liberdade junto ao Vitória Hotel ou o arquitecto Pardal Monteiro que projectou os acessos ao IST – Instituto Superior Técnico.

A beleza dos motivos, padrões e diferentes técnicas de assentamento da calçada transcenderam a sua primeira função utilitária e passou a ter uma fantástica componente decorativa chegando ao ponto em que se pode considerar cada vez mais uma Arte, única e diferente.

Testemunho desta verdade são, não só os trabalhos de encaixe das pedras com diversas técnicas de execução, (1. ao quadrado, 2. à portuguesa, 3. sextavado e 4. malhete), mas também a colocação da “ assinatura “ do calceteiro, que consiste no assentamento de uma pedra, ou



1.

FIGURA 24- TÉCNICA DE EXECUÇÃO AO QUADRADO



2.

FIGURA 25- TÉCNICA DE EXECUÇÃO À PORTUGUESA



3.

FIGURA 26- TÉCNICA DE EXECUÇÃO A MALHETE



4.

FIGURA 27- TÉCNICA DE EXECUÇÃO SEXTAVADA

FOTOS DA AUTORA

conjunto de pequenas pedras de cor ou forma diferenciada, para deixar a seu cunho pessoal, sempre igual em todos os seus trabalhos, e que poderá consistir numa flor, numa estrela ou num qualquer pormenor que, com um pouco de atenção e paciência, poderemos descobrir, quantas vezes imperceptível, nalguns pavimentos no espaço público.



FIGURA 28

FIGURA 29

FIGURA 30

EXEMPLOS DE ALGUMAS DAS ASSINATURAS NOS PASSEIOS DA AV. DA LIBERDADE
FOTOS DA AUTORA

São cerca de 153 os diversos motivos existentes nos pavimentos da cidade e que permitem montar as diversas composições que vemos nos nossos passeios. No Anexo I, o quadro “Taxonomia dos motivos decorativos de calçada”, apresenta alguns desses motivos (76 que representam cerca de metade do total), a sua designação e o respectivo levantamento fotográfico efectuado nos passeios e outros espaços públicos em Lisboa.

A riqueza e variedade de formas é patente em cada um dos motivos que, transpostos para o pavimento, proporcionam uns maravilhosos “Tapetes de Pedra”, extremamente apreciados por quem nos visita e que reconhece o trabalho fantástico que os calceteiros deixaram no espaço público da cidade de Lisboa.¹⁴



FIGURA 31 – “TAPETE DE PEDRA” NA AVENIDA DA LIBERDADE
FOTO DA AUTORA

¹⁴ “Técnicas da Calçada - Manual do Formando” – edição da CML - DMRH/DFSHS/Divisão de Formação, 2006

Como material de revestimento, a calçada é extremamente versátil, e além disso, que melhor material se adaptaria à topografia da Cidade das Sete Colinas e à exiguidade de certos passeios nos bairros antigos, que não estes pequenos cubos a que designamos por “*vidraço*”?

O pavimento em calçada de muitos locais na cidade de Lisboa, tem permanecido quase intacto ao longo do tempo até à actualidade, mas muitos outros foram sofrendo alterações ou até mesmo desapareceram e deram lugar a outro tipo de pavimento, ou nalgumas situações mantendo a calçada mas com a supressão dos desenhos artísticos.

Numa análise objectiva, são maiores as vantagens da aplicação da calçada que as desvantagens, apesar de haver uma certa animosidade para com a calçada, que é vista como a causadora de um sem número de problemas ao peão, nomeadamente quedas e entorses.

Também é verdade que, mesmo bem executada e mantida em bom estado, a calçada quando aplicada em áreas inclinadas é muito escorregadia em tempo de chuva.

No entanto, esta questão, tanto se pode colocar para a calçada como para com qualquer outro tipo de revestimento dos pavimentos nas zonas pedonais, como as lajetas de betão ou outro tipo de placas ou blocos de maiores ou menores dimensões. Quando a execução é mal feita e a manutenção inexistente, não é possível ter um espaço público de qualidade seja qual for o material.

Assim, e porque é possível a coexistência de diversos tipos de materiais, o estudo e a aplicação de calçada em simultâneo com materiais mais modernos e adaptados ao espaço público e para responder à resolução das contingências apontadas, deve ser cada vez mais desenvolvida de modo a manter, nas zonas centrais e de ligação com as zonas periféricas, a identidade da cidade mas numa nova perspectiva e sempre que se justifique.

A calçada é composta por pequenas peças de uma pedra natural e nobre, e não artificial o que logo à partida é uma vantagem. Esteticamente, e executando a calçada artística, permite desenvolver um sem número de desenhos, o que confere não só diversidade aos pavimentos, mas a unicidade, pois cada intervenção é única porque adaptada a um local específico – tanto em passeios com larguras diferentes, como em praças, praticas ou largos ou em qualquer espaço pedonal.

Tem uma vertente cultural muito importante pois faz parte da tradição da cidade (e do país) mas também da história mais recente, onde a calçada foi reinventada por diversos artistas plásticos (Fernando Conduto, Pedro Calapez, Rigo, Pedro Proença) nas intervenções no espaço público pedonal no Parque das Nações.



FIGURA 32- O MAR LARGO NO ROSSIO FOTO DA AUTORA



FIGURA 33 - O MAR LARGO /PARQUE DAS NAÇÕES (REINVENTADO POR FERNANDO CONDUTO)

A calçada é permeável pois permite que as águas da chuva se infiltrem no solo e impeçam as inundações por excesso de impermeabilização do solo que outros materiais não permitem.

E o lado “utilitário” da calçada, se assim podemos dizer, relaciona-se com o facto de não ser necessário proceder a grandes intervenções no terreno quando é preciso efectuar reparações pois basta retirar as pedras e colocá-las novamente devidamente assentes numa camada de areão (sem cimento) e bem compactada.

A calçada quando bem executada e com pedra de qualidade, é confortável pois não devem existir juntas para além da “espessura de uma mortalha”, como diziam e faziam os antigos mestres, e as peças devem ser bem encaixadas umas nas outras.

A Avenida da Liberdade é um óptimo exemplo de calçada bem executada e que existe há perto de 120 anos, e que se mantém em muito bom estado, apesar de já existirem alguns remendos mal executados.

3.2 Iluminação pública

É inquestionável que uma boa iluminação pública é primordial para a qualificação do Espaço Público Pedonal, não só porque é imprescindível para a segurança (nocturna), como sob o ponto de vista estético, valoriza a envolvente construída, e cria ambientes agradáveis e de continuidade no espaço público.

A percepção nítida do espaço onde circulamos a pé, é importante e promove uma maior mobilização pedonal das pessoas, que logicamente se sentem constrangidas em circular e atravessar zonas escuras, ou onde a iluminação seja muito fraca.

Na questão da segurança no espaço pedonal, e porque este cruza o espaço rodoviário onde circula o automóvel, a colocação de iluminação adequada nas passadeiras de peões é um

ponto-chave, especialmente em vias de maior largura onde o peão muitas vezes pode passar despercebido ao automobilista caso aquela não seja suficiente.



FIGURA 34-CANDEEIRO TRADICIONAL NO CHIADO
FOTO DA AUTORA

Por outro lado, a existência de inúmeros tipos de luminárias que o mercado oferece pode “baralhar” o decisor e o técnico, se não tiver em linha de conta a coerência das pré-existentes e a adequação ao local onde serão colocadas. Nas zonas históricas esta questão é importante para salvaguarda dos candeeiros antigos e do ambiente que proporcionam no espaço público.

4. Envoltente e enquadramento do espaço público pedonal

A qualidade estética de um espaço urbano, seja de uma rua, de um largo ou de uma praça pode não ser determinante para a qualificação do espaço público. Dependerá também de outros factores como o “equilíbrio” e volumetria das construções e o estado de conservação das mesmas.

Outros elementos, sejam eles construtivos ou paisagísticos, sejam eles vistos na globalidade ou no detalhe, serão um contributo importante na medida em que conferirão aos espaços a unicidade e a diferença de outros espaços urbanos.

4.1 Envoltente arquitectónica e qualidade estética do edificado

Muitas vezes, uma pequena intervenção na envoltente, pode dar um maior contributo do que uma intervenção de maiores dimensões, dependendo muito do que significa para o local onde se realiza, como é o caso da intervenção efectuada no Largo de S. Domingos (ao Rossio).



FIGURA 35 - O LOCAL ANTES DA



FIGURA 36 - DEPOIS DA INTERVENÇÃO

FOTOS DA AUTORA

O Largo de S. Domingos foi durante largos anos um espaço de circulação automóvel entre a Praça da Figueira, o Rossio e a Rua das Portas de Santo Antão, mas contíguo à Rua Barros Queiroz que foi uma das primeiras ruas em Lisboa a ser pedonalizada, o que veio a estender-se a todas as ruas envolventes e permitiu uma mais confortável circulação dos peões e a um maior usufruto do espaço público. No entanto para a desqualificação urbana deste largo, contribuía a existência de uma parede entaipada de um antigo estabelecimento de bebidas, encerrado por falta de condições de salubridade.

A intervenção efectuada pela CML¹⁵, teve como objectivo a eliminação deste elemento inestético e degradado, com um painel onde se deixou patente a intenção de deixar uma marca neste local, evocativa do “Massacre judaico de Lisboa de 1506 e de todas as vítimas que sofreram a discriminação e o aviltamento pessoal pelas suas origens, convicções ou ideias”, que aqui ocorreu.

Essa marca transcrita no mural onde se lê, em todas as línguas de todas as comunidades estrangeiras existentes na cidade, a frase “Lisboa cidade da Tolerância”, veio reforçar o que já era um local de encontro de pessoas de diferentes etnias, raças e credos religiosos, como um Largo Memorial (onde também estão presentes os dois elementos escultóricos contributos das comunidades católica e judaica) e um espaço de convívio, de encontro, de confluência de gentes.

¹⁵ O conceito espacial e a coordenação do projecto e da intervenção no local foram da responsabilidade da autora desta tese



FIGURA 37- FRENTE AO PAINEL
FOTO DA AUTORA

4.2 Envoltente paisagística

“As ruas e as calçadas, principais lugares públicos de uma cidade, são os seus órgãos vitais. Ao pensar numa cidade, o que é que lhe vem à cabeça? As suas ruas. Se as ruas da cidade parecerem interessantes, a cidade parecerá interessante; se elas parecem monótonas, a cidade parecerá monótona.”¹⁶

Mas não serão só as ruas mas todos os espaços públicos em geral e os espaços pedonais em particular, que deverão ser interessantes e de preferência estimulantes, e pontos de referência na cidade. Ao longo da história as cidades, “vestiram-se” de “adornos” e elementos que lhes foram conferindo identidade(s) própria(s), e que foram contribuindo para o enriquecimento do ambiente urbano.

A estatuária, e as fontes, lagos e fontanários foram e são, dos elementos mais importantes e imprescindíveis na requalificação do espaço público.

A água pacífica, acalma e ameniza o ambiente urbano, abafando o ruído provocado pela circulação automóvel e por outros ruídos da cidade.

A agradabilidade que confere ao espaço, atrai e faz permanecer as pessoas nesses locais, ao qual normalmente se associa a qualidade do desenho e do respectivo mobiliário urbano.

No estudo “Espaço Público. Lugar de Vida Urbana” que avaliou o modo como as pessoas interagem com o espaço urbano (no Parque das Nações) e como este estimulou as pessoas a realizarem as mais variadas actividades, pode ler-se:

¹⁶ Jane Jacobs, 2000

“A qualidade do desenho urbano (largura dos passeios, área de espaço público pedonal), a presença de mobiliário urbano na maioria dos espaços públicos (bancos, balizadores, etc.), a qualidade ambiental do espaço (áreas de sombra, elementos de água), foram factores que permitiram atestar a agradabilidade do espaço e a dinâmica das relações entre o espaço e as pessoas, tendo-se verificado que o primeiro estimulou as segundas a permanecerem na zona durante mais algum tempo”¹⁷.

Em Lisboa, o elemento água sempre foi presença em Praças e Jardins, desde a época romântica em que, no centro do Jardim Público se colocava um Lago em pedra com Fontenário (Fig.38) até às modernas intervenções urbanas onde o tradicional bebedouro é substituído por uma parede em betão de onde saem bicas de água vertendo sobre uma chapa metálica (Fig.39).



FIGURA 39-JARDIM DA PRAÇA DAS FLORES



FIGURA 38-FONTE NO PARQUE DAS NAÇÕES

FOTOS DA AUTORA

Entre uma época e a outra, Lisboa viu erguerem-se algumas das Fontes mais espectaculares que já se fizeram na cidade, entre as quais a Fonte na Praça do Império e muito em especial a Fonte Luminosa.

A majestuosidade e a presença desta parede/escultura e a sua presença num espaço público de grande dimensão como é a Alameda que lhe é fronteira, transmite aos que se aproximam (aproximavam) uma força e uma emoção, que dificilmente se consegue explicar. Assim como o facto de ter deixado de funcionar, quando pode ser um dos elementos mais potentes na qualificação e uso deste espaço público da cidade.

¹⁷ "Espaço Público. Lugar de Vida Urbana", Francisco M. Serdoura e F. Nunes da Silva, 2006



FIGURA 40- FONTE LUMINOSA A
FUNCIONAR



FIGURA 41- FONTE
LUMINOSA "SECA" E SEM ILUMINAÇÃO

FOTOS: GOOGLE

4.3 Envolve imaterial e sensorial

Os espaços públicos podem causar emoções que vão para além das sensações associadas aos aspectos físicos. Há no entanto uma vertente subjectiva que apesar de não ser palpável é tão importante como a sensação física que os espaços nos podem causar, pois está associada à nossa história de vida pessoal, aos nossos hábitos e costumes, aos nossos traumas e alegrias e aos nossos anseios.

Podemos sentir por um determinado local, atracção ou repulsa, por nos causar bem-estar ou desconforto, associado à falta de limpeza ou de iluminação ou até mesmo pelo tipo de mobiliário urbano (p.e. banco de jardim) que pode ser desconfortável e por isso desmobilizador do usufruto do Espaço Público.

A rua onde circulamos todos os dias, transmite-nos um experiência que inevitavelmente é diferente a cada dia, e isso faz-nos vivenciar o espaço público de modo diferente, se o pretendermos. Basta que estejamos atentos ao que nos rodeia.

A apreciação de um pormenor ou evento também difere muitas vezes da própria disposição intelectual do peão, que num dia pode dar-se conta de algo que nunca tinha reparado antes.

Os espaços públicos, em função do seu tipo e uso (s) podem até ser elementos de transformação pessoal, proporcionando mudanças do estado de espírito e de humor ao transeunte.

E nessa transformação, podem concorrer todo o tipo de acontecimentos imprevistos – desde o encontro com os amigos, uma manifestação cultural como um teatro de rua, ou um musical por um cantor a solo ou em grupo, um(a) vendedor(a) ambulante ou um homem estátua.



FIGURA 42 - HOMEM ESTÁTUA - R. AUGUSTA
FOTO DA AUTORA

Por outro lado, Lisboa, com a sua topografia e as perspectivas panorâmicas para o rio Tejo e para as colinas do lado oposto, surpreende-nos e comove-nos, e há locais onde nos deslocamos somente para apreciar a vista para o rio a partir de um qualquer jardim “suspenso”, ou de um dos muitos miradouros da cidade, privilégios que uma cidade de colinas confere.



FIGURA 43- VISTA DO CASTELO DE
S.JORGE



FIGURA 44- JARDIM DO TOREL E
VISTA PARA O RIO TEJO

FOTOS DA AUTORA

Também os cheiros de árvores e plantas e os diversos odores que se espalham pela cidade, como parte imaterial do espaço público pedonal, são importantíssimos pela diferenciação que permitem, e a identificação dos locais onde se encontram diferentes espécies arbóreas. Para além da qualidade e enquadramento estético que oferecem.

Os jacarandás, árvores que na altura da florescência “rebentam” numa fantástica cor roxa, deixam no espaço público um cheiro inconfundível e inigualável. A R. Barata Salgueiro é

um desses locais “mágicos”, que se transforma quando o chão fica atapetado por uma camada de flores de cor lilás e no ar perdura uma fragrância inconfundível.



FIGURA 45 - JARDIM DO TOREL



FIGURA 46 - RUA BARATA SALGUEIRO

FOTOS DA AUTORA

Ora se as sensações que cada um e a todos transmitem esses espaços são subjectivas, haverá que ter uma atenção especial na sua manutenção e em qualquer eventual intervenção, de modo a não causar demasiados transtornos nesse “senso-sistema” e no equilíbrio paisagístico de cada local.

CAPITULO III. O USO E MANUTENÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO

“...para a qualificação espacial é importante a utilização de uma estratégia planificada, aberta e dinâmica que possibilite a inclusão de novas dimensões e implique a intervenção responsável e consciente de todos os intervenientes.

A qualificação do espaço deve ser analisada num processo de qualificação contínua e progressiva, e é directamente proporcional à capacidade de adequação a diferentes e múltiplos usos “ 18

As características físicas, paisagísticas, sociais e económicas de uma cidade conferem uma identidade própria e única, e essa unicidade é também perceptível nos seus habitantes e no modo como vivem e usam o espaço público.

Os Lisboetas não vivem o espaço público do mesmo modo que os madrilenos, os londrinos, ou os parisienses, ou quaisquer outros habitantes de outras quaisquer cidades mesmo dentro do próprio país. Todos e cada um transportam consigo tradições, hábitos e usos mais ou menos consolidados, que se repercutem no modo como circulam ou ocupam o espaço público, que por sua vez também não é utilizado de igual modo nos diversos bairros que compõem a estrutura urbana da cidade.

Em Lisboa, as ruas de Alfama não são utilizadas ou vividas pelos seus moradores da mesma forma que as Avenidas Novas, ou os Olivais, e dependendo da época do ano também as funções que nelas se desenvolvem são diferentes

Há espaços públicos que são procurados para desenvolver uma actividade específica. Fazer acrobacias com os *skaters* seus amigos, jogar às cartas com os amigos, ler um livro ou um jornal num determinado banco de jardim ou passear o cão podem ser actividades diárias.

Há ruas comerciais, ruas habitacionais e ruas de serviços, ruas de intenso tráfego e ruas calmas, ruas com e sem transportes públicos, ruas com bicicletas e ruas só pedonais. Em todos os locais há um sentido de vida diferente e único.

Mas há espaços ambíguos, com usos até certo ponto incompatíveis, pois a apropriação foi feita por adaptação ao existente e não o contrário - não se criaram condições para os usos. É o que podemos chamar a apropriação pública do espaço.

1. Apropriação pública e flexibilização de usos

O uso do espaço público está directamente relacionado com a tipologia do mesmo e da sua localização - não se “usa” uma praça do mesmo modo que se “usa” uma rua.

¹⁸ *Dissertação “Qualidade no espaço público “ Pedro Miguel Hernandez Salvador Guilherme*

E não se deve ocupar o espaço público pedonal de modo a impedir a normal utilização pelo peão.

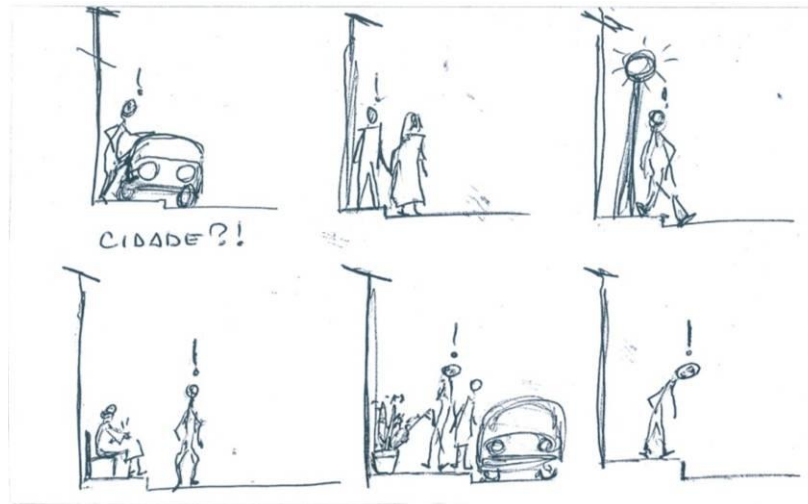


FIGURA 47-TIPOS DE OBSTÁCULOS QUE O PEÃO ENCONTRA NO ESPAÇO PÚBLICO
DESENHOS DO PROF. COSTA LOBO

Uma rua ou uma praça no centro histórico, devido à sua centralidade e características urbanas, terá sempre um uso diferente de uma rua ou uma praça de um Bairro Social.

Mas encontramos na cidade actividades que pressupostamente não deveriam ocorrer num determinado lugar, mas que coexistem e permanecem.

O caso da Praça da Figueira na Baixa, não deixa de ser curioso, pois tornou-se o ponto de encontro de um grupo de rapazes “skatters” que aqui praticam o seu desporto favorito



FIGURA 49 - SKATERS NA PRAÇA DA FIGUEIRA



FIGURA 48 -LOCAL ADOPTADO PARA A PRÁTICA

FOTOS DA AUTORA

As grelhas de ventilação do parque de estacionamento subterrâneo rodeadas de guardas metálicas, são o local ideal para os sem abrigo passarem a noite e o dia com os seus poucos haveres.

Para a circulação pedonal, são um obstáculo, e fazem da placa central um “labirinto” de caixas inúteis mas que para os *skaters* são ideais para os seus objectivos.

Uma intervenção que contemple a junção dos passeios Norte e Poente à placa central, livre de ressaltos a nível da pavimentação em todo o perímetro, que permita uma fluidez da circulação pedonal, sem circulação de veículos e com uma redefinição real da sua vocação e uso, é imprescindível para um melhor uso desta praça.

E até os *skaters* poderão usufruir deste espaço desde que “enquadrados” em estruturas mais adequadas e mais “desafiadoras” sem que conflituem com as restantes funções da praça.



FIGURA 50 - FOTO AÉREA DA PRAÇA DA FIGUEIRA

Os espaços públicos não devem, pois, ser estáticos no tempo, devem estar sujeitos a intervenções que contribuam para uma melhoria do seu enquadramento urbano e físico, tornando-os apelativos e capazes de permitir o seu uso a vivências novas e com capacidade de atrair os diversos tipos de utentes.

1.1 Publicidade e sinalética no espaço público pedonal

A publicidade no espaço público pedonal é um dos aspectos de importância primordial na requalificação do espaço público pedonal.

A proliferação de suportes publicitários na cidade é não só uma invasão do espaço físico, como também uma invasão do campo visual de todos os que circulam ou permanecem no espaço público - peões e automobilistas.

A quantidade e a dimensão dos diversos tipos de suporte (*muppies*, *outdors*, *placards*, *pendões*, *faixas*, etc.) é, na maior parte das vezes, agressiva e desproporcionada aos locais onde são colocados.

“Os suportes de anúncios publicitários não podem constituir perigo ou obstáculo para a circulação pedonal, ciclável e rodoviária, devendo ser mantidos em bom estado de conservação”.¹⁹

No entanto, os sobredimensionados *muppies*, tão disseminados nas ruas da cidade, são um dos exemplos mais flagrantes de violação àquele artigo.

São colocados estrategicamente nos passeios, para serem vistos por quem circula de automóvel, esquecendo-se que nos passeios circulam os peões, e a coincidência da colocação daqueles com os percursos pedonais, cria grandes barreiras físicas a qualquer peão, e muito em especial aos cegos e amblíopes.



FIGURA 51



FIGURA 52

MUPIES “ESTRATEGICAMENTE” COLOCADOS NAS ZONAS DAS PASSADEIRAS

A qualidade do espaço público pedonal depende pois e também da implantação destes elementos, uma vez que “ *A instalação de qualquer tipo de suporte para publicidade em espaços públicos..... deve para o efeito garantir de forma rigorosa a salvaguarda dos valores arquitectónicos e urbanísticos do local, preservando a visibilidade de fachadas, bem como a funcionalidade dos espaços afectados, assim como a sua adequada integração urbanística e arquitectónica*”²⁰.

¹⁹ N.º 2 do art.º 19 do RMUEL - Regulamento Municipal da Urbanização e Edificação de Lisboa

²⁰ N.º 1 do art.º 19 do RMUEL- Regulamento Municipal da Urbanização e Edificação de Lisboa



FIGURA 53-AVENIDA DA
LIBERDADE



FIGURA 54-AVENIDA ALEXANDRE
HERCULANO

FOTOS DA AUTORA

A interrupção da perspectiva num arruamento, como na Avenida da Liberdade (Fig.53), ou na Rua Alexandre Herculano (Fig.54), é constante, devido à colocação de *muppies* nos passeios em todos os cruzamentos. Também a abertura de buracos para a sua fixação, degrada o pavimento em calçada, e deixa soltas as pedras, que desse modo também são um elemento “perigoso” para a circulação pedonal.

Esta instalação de *muppies* com publicidade para ser vista por automobilistas, não deixa de ser “estranha” para não dizer incongruente, quando se sabe que, para quem conduz um veículo motorizado, a visão periférica - aquela que permite ver os tais *muppies* e outros elementos publicitários colocados na beira do passeio, reduz-se com o aumento da velocidade.

Logo, o condutor em marcha, não poderá ver aqueles elementos.

Se então, pressupostamente, os automobilistas têm limitações na visualização daqueles elementos publicitários, seria preferível e é necessário, encontrar outra localização que não perturbe nem os peões, nem os automobilistas.



FIGURA 55-A VISÃO PERIFÉRICA REDUZ-SE COM O AUMENTO DE VELOCIDADE
 "MODEL DESIGN MANUAL"
 (CRÉDITO: MICHELE WEISBART)

É verdade que para regulamentar a ocupação e utilização do espaço público, existe uma panóplia de instrumentos legais, nomeadamente:

Lei n.º 97/88, de 17 Agosto e respectivas alterações	Afixação e inscrição de mensagens de publicidade e propaganda
Decreto-Lei n.º 330/90, de 23 de Outubro e respectivas alterações	Código da Publicidade
Decreto-Lei n.º 163/2006, de 8 de Agosto	Condições de Acessibilidade
Edital n.º 6/90, de 7 de Fevereiro	Regulamento sobre Propaganda
Edital n.º 35/92, de 6 de Março e respectivas alterações	Regulamento de Publicidade
Edital n.º 126/92, de 12 de Novembro	Regulamento Específico de Publicidade na Baixa Pombalina e Praça dos Restauradores
Edital n.º 29/2004, de 28 de Abril	Regulamento para a Promoção da Acessibilidade e Mobilidade Pedonal
Edital n.º 101/91, de 1 de Abril	Regulamento do Mobiliário Urbano e Ocupação da Via Pública
Deliberação n.º 146/AM/95, de 14 Dezembro	Regulamento de Mobiliário Urbano, Ocupação de Via Pública e Publicidade dos Bairros Históricos
Despacho n.º 131/P/91, 16 de Julho	Licenças de Ocupação da Via Pública com Quiosques
Despacho n.º 217/P/97, de 22 de Julho	Ocupação do Espaço Público com Floreiras e Pilaretes por Motivos de Interesse Público
D.R. n.º 22 - A/98 de 1 de Outubro	Regulamenta a sinalização de trânsito
DL n.º 44 / 2005 de 23 Fevereiro	Código da Estrada

QUADRO 7

Mas a aplicabilidade de todos estes regulamentos, editais e despachos, que envolvem os peões e o automóvel, é no entanto muitas vezes, para não dizer quase sempre, incompatível, e

pode causar sérios problemas na respectiva implementação pelas contradições existentes entre eles.

A colocação dos sinais de trânsito, ao que se acrescenta a colocação de *muppies*, de sinais luminosos, de postes de iluminação pública, de painéis informativos de diversos tipos, etc., faz de facto do espaço pedonal uma floresta de obstáculos que poderiam ser simplificados, se não até eliminados em muitas situações.

Como os abrigos de autocarros, outros suportes de publicidade, são instalados em passeios onde não permitem a passagem fluida dos transeuntes (de um carrinho de bebé ou de uma cadeira de roda p.e.) criando graves problemas de circulação pedonal pois obriga-os a circular na rua com o perigo que tal acarreta.



FIGURA 57 - OCUPAÇÃO DE PASSEIO



FIGURA 56 - SEM ESPAÇO PARA CIRCULAÇÃO

FOTOS DA AUTORA

Também a “poluição” visual, provocada pela quantidade de elementos estranhos no espaço público, muitos deles partidos, caídos e ao abandono, transmite uma imagem desoladora de desleixo que contribui para a sua desqualificação e para uma sensação de não respeito pelo bem comum.

Também a colocação de *placards* de dimensões variadas nas praças e espaços públicos do centro da cidade, se contribui para dar conhecimento aos transeuntes de determinados eventos e acções, não contribui em nada na qualificação do local onde são instalados. Antes pelo contrário. São elementos feios, forrados com cartazes de papel mal colado que se vão desfazendo, sem que sejam substituídos em tempo, permanecendo no espaço público demasiado tempo para além do necessário.



FIGURA 58 - CAMPO GRANDE



FIGURA 59 - TERREIRO DO PAÇO



FIGURA 60 - ROSSIO "PLACARDS" DE PUBLICIDADE ENCOSTADA A POSTOS DE ILUMINAÇÃO

FOTOS DA AUTORA

1.2 Manifestações artísticas, cívicas e culturais

O espaço público sempre foi local de manifestações e actividades cívicas, culturais, políticas e religiosas.

Ao longo dos tempos, o uso do espaço público foi tendo alterações quanto aos diversos tipos de manifestações, dependendo não só do regime sobre o qual se era governado, mas dos hábitos e tradições da população. Se as manifestações cívicas e políticas não eram praticadas no tempo da ditadura, já as manifestações culturais e religiosas eram permitidas e foram-se mantendo até à actualidade.

A realidade é que assistimos a constantes manifestações e actividades no espaço público, sinal de uma intensa consciencialização de que é o local privilegiado para “ver e ser visto”, ou dar a conhecer os produtos ou actividades sejam elas comerciais ou culturais.



FIGURA 61 - PINTURA MURAL, TRAVESSA DE SANTO ANTÃO, RESTAURADORES

FOTO DA AUTORA

Curiosamente, as manifestações artísticas desenvolvidas por muitos cidadãos nas pinturas murais espalhadas pela cidade no pós-revolução de Abril 74, têm vindo a regressar há uns tempos com os *graffiters* ou *writers*, cujas pinturas murais, (as de qualidade, claro) normalmente são uma mais-valia e um modo de qualificar espaços e paredes degradadas. O pretexto para dizer da revolta e injustiça mantêm-se, ao qual se junta uma intenção de “chocar” e chamar a atenção das pessoas, e contribuir para uma nova imagem da cidade mais alegre e mais surpreendente, estando já considerada como uma Arte Urbana.

É também no espaço público que as pessoas colectivamente se manifestam e protestam, que se sentem com força anímica tanto para acções pacíficas como para acções violentas, que podem chegar a um extremo de destruição de mobiliário urbano, da pavimentação e até de viaturas e dos espaços comerciais.



FIGURA 63-CAPA DA REVISTA “COURRIER”



FIGURA 62-MANIFESTAÇÃO (PRAÇA MARQUÊS DE POMBAL

FOTO DA AUTORA

“A revolta nas Praças”, a que assistimos recentemente em Espanha (Manifestações dos “Indignados” em Madrid - Fig.62), fez do espaço público um local de contestação à situação política e económica actual, de tal forma que extravasou fronteiras e chegou a ser “copiada” por manifestantes de outras cidades europeias e americanas, que, também nos seus espaços públicos, mostraram a sua indignação.

Assim, o espaço público pode ser o local onde os cidadãos reflectem a sua revolta, a raiva e desespero em determinados momentos, e expressar as suas opiniões, no intuito de provocar as mudanças que propõem e preconizam.

Mas é o espaço público, como local de manifestações lúdico-culturais que poderá ajudar à requalificação do mesmo e a um usufruto pleno dos cidadãos. Essas actividades poderão ter continuidade no tempo, para que os utilizadores criem hábitos de uso, que irá provocar a

requalificação que por sua vez atrairá mais frequentadores que contribuirão para a vivificação do espaço.

É como que uma bola de neve, que vai crescendo e que poderá e deverá arrastar consigo outras iniciativas e outras intervenções em espaços e/ou edifícios contíguos, e a desejada interligação entre as diversas zonas da cidade.

a) O Terreiro do Paço como lugar de cultura e lazer

A apropriação do Terreiro do Paço pela população como um espaço de convivência colectiva usufruindo da proximidade do Rio sempre foi muito indefinida e até difícil, por diversos motivos.

A “não” afabilidade desta praça não depende só da sua grande dimensão²¹ mas da sua orientação geográfica e regime de ventos, e dos usos que a ela sempre estiveram associados e que não eram chamativos para a população.

Durante muitos anos esteve ocupada por um enorme parque de estacionamento automóvel.



FIGURA 65 – O TERREIRO DO PAÇO
– ANOS 50



FIGURA 64 - O TERREIRO DO
PAÇO – ANOS 80/90



FIGURA 67 – O TERREIRO DO
PAÇO EM 2008



FIGURA 66 – O TERREIRO DO
PAÇO EM 2011

²¹ A Praça do Comércio - Terreiro do Paço, tem quase 4ha (180m x 200m)

Pontualmente, as actividades que ali se desenvolviam estavam relacionadas com as manifestações do Estado em datas específicas, e não associadas ao lazer ou à cultura. À excepção das festas de fim de ano que se tornaram numa tradição para alguns lisboetas.

Local de atravessamento pedonal entre o terminal de barcos e a Baixa, o Terreiro do Paço sempre foi uma placa central com circulação de viaturas em seu redor, sem alma.

“Só o romantismo do século XIX tomou conta da Praça plantando árvores em 1886, e dotando a cidade de um espaço de passeio à beira-rio.”²²

Depois disso, nunca mais a Praça foi “usada” como espaço de fruição plena dos habitantes e visitantes, como um local com “vida própria”.

“ O atentado ao Rei D. Carlos em 1908, terá servido como pretexto para “limpar” o Terreiro do Paço de vivências menos dignas e mais populares. Ficámos assim na Praça com os dois grandes pilares do Estado Novo: dum lado as Forças Militares – o Exército e a Marinha – e do outro – as Finanças; servindo de pano de fundo a norte, a Justiça e o Interior”, conforme mencionado no estudo acima referenciado.

A permanência de obras durante uma década (1997/2007) para a execução de um túnel para o metropolitano, desabitou qualquer cidadão de frequentar o Terreiro do Paço. Muitas pessoas já nem se lembravam de que, para lá dos tapumes, havia um rio e um Cais das Colunas, que foi porta de entrada na cidade, quando se chegava por barco.



FIGURA 68 - OLHANDO O RIO PARA LÁ DA REDE
FOTO DA AUTORA

Em 2007 a iniciativa da autarquia “Aos Domingos o Terreiro do Paço é das pessoas”,²³ teve como objectivo “devolver” a praça aos peões e promover um conjunto de acções, com vista à dinamização sociocultural e à sua futura qualificação urbana.

²² *Praça do Comércio, Percepção e representação do espaço: presente e futuro*, coord. Filipa Ramalheira UAL, Outubro 2009,

²³ *Esta iniciativa foi coordenada pela autora, durante dois anos, em 80 domingos consecutivos.*

Durante dois anos, todos os domingos, os peões experimentaram a sensação de circular livremente na praça sem a presença do automóvel, usufruindo gratuitamente das centenas de actividades lúdicas e culturais que ali decorreram, com o envolvimento e participação de muitos actores e instituições públicas e privadas que podiam trazer livremente para a Praça as suas iniciativas.

Esta intervenção atraiu e criou hábitos na população, que passou a frequentar esta Praça todos os domingos, na expectativa de uma oferta cultural e de lazer até aí inexistente na cidade.



FIGURA 70 - CONCURSO DE DANÇA



FIGURA 69 - CONCERTOS DE BANDAS

AS DIVERSAS ACTIVIDADES ATRAÍRAM CENTENAS DE PESSOAS
FOTOS DA AUTORA

Foi um processo extremamente participado por todos e palco para muitas presenças de artistas de todas as áreas culturais (música clássica, fado, dança, teatro, expressão plástica), e a participação de muitas associações e entidades, não só locais mas de todo o país, numa mobilização única e que contribuiu para o enorme sucesso de animação de um espaço público pedonal.



FIGURA 71 - ANIMAÇÃO DE RUA PELO
CHAPITÔT



FIGURA 72 - JOGOS E ESPECTÁCULOS DE
MAGIA

FOTOS DA AUTORA

Foi o início do processo de requalificação urbana do Terreiro do Paço, que actualmente tem já uma oferta de restaurantes, cafés com esplanadas, e lojas com produtos portugueses de qualidade, entre outros, onde anteriormente havia espaços vazios ou com actividades incompatíveis com a vocação da Praça.

1.3 Segurança no Espaço Público

“O espaço público não provoca nem cria perigos, mas é antes um lugar onde se evidenciam problemas de injustiça social, económica e política. E a sua debilidade ou fraqueza, aumenta o medo de uns, a marginalização de outros, e a violência urbana sentida por todos.”²³

Logo, não será este directamente responsável pela insegurança que os peões possam sentir (já que também existem factores subjectivos e de conjuntura colectiva da sociedade que a potenciam) mas é inquestionável e necessário que o espaço público transmita segurança, e não se torne num verdadeiro problema, numa doença²⁴ até para o cidadão.

Mas quando falamos de segurança temos que referir e distinguir a que é conferida pela inexistência de violência e “atentados” à integridade física (p.e. assaltos ou disputas causadas por frequentadores “indesejados”) e àquela que se reporta à não segurança causada por degradação do espaço público em geral, e em particular dos pavimentos, do mobiliário urbano, da sinalética, ou da vegetação.

Assim, podem contribuir para a insegurança no espaço público:

- a) Uso e ocupação indevida
- b) Degradação de pavimentos e de mobiliário urbano
- c) Falta de limpeza, lixo e contentores no espaço público
- d) Falta de iluminação pública

Em qualquer destas três áreas a intervenção para resolução destas questões depende da intervenção das autarquias, mas não menos importante depende de uma consciencialização e de boas práticas da população, que passam pelo respeito pelo espaço público e respeito pelos seus concidadãos.

²⁴ Jordi Borja designa-a como “agorafobia” (do grego *multidão*, reunião de pessoas + *phobos*, medo) - insegurança que o espaço público transmite aos seus habitantes ou visitantes (*Ciudad e cidadania*)



FIGURA 73 - DEGRADAÇÃO DO PAVIMENTO EM CALÇADA
JARDIM 9 DE ABRIL - MUSEU NACIONAL DE ARTE ANTIGA
FOTOS DA AUTORA

A negligência ou inexistência de limpeza e manutenção, também conduz ao desleixo, que é um passo muito curto para tornar um espaço anteriormente apetecido, num espaço a evitar.

Por outro lado a ocupação do espaço público, com os parques haveres de um número crescente de “sem – abrigos”, que presenciamos em muitos locais da nossa cidade, pode transformá-lo num local pouco agradável e indesejável de frequentar.



FIGURA 74 - HAVERES DE UM SEM-ABRIGO NUM BANCO NA AVENIDA DA LIBERDADE
FOTOS DA AUTORA

Nestes casos, a própria saúde pública, é posta em causa, e condiciona e influencia a circulação e o uso do espaço público pelos cidadãos, que evitam os locais onde aqueles se instalam. Sintomático desta última situação é também o que se passa com os ecopontos espalhados pela cidade de Lisboa.



FIGURA 75 - ASPECTO DA ZONA EM FRENTE DE UM ECOPONTO, S. DOMINGOS DE BENFICA
FOTOS DA AUTORA

A falta de higiene flagrante em muitos locais onde se encontram instalados os contentores para recolha selectiva do lixo demonstra também o desleixo e o desrespeito que os utentes têm para um espaço que deveria manter-se o mais limpo possível. Digamos que o próprio conceito de espaço público, ou seja, aquele que é partilhado por todos e para o qual todos são contribuintes da sua manutenção com o mínimo de condições de higiene e segurança, aqui é completamente esquecido.

O uso indevido do espaço público contribui assim nestes (e noutros casos idênticos) para a sua total desqualificação.

Mas, sobre a “agorafobia” atrás referida e da insegurança dos cidadãos, encontramos uma oferta de um “produto” que, para alguns, talvez possa ser colmatado com a escolha de condomínios privados para morarem. Rodeados de espaços “privados” ou “semi-privados” criados nalguns casos como se fossem falsos espaços públicos abertos à normal circulação pedonal, impedem um usufruto saudável e natural desses espaços. A partilha do espaço público por todos é pois segregada, e o que podia ser uma zona de convívio e de ligação entre partes da cidade, do bairro, torna-se num espaço vazio, sem uso, sem equipamento e sem mobiliário urbano (bancos p.e.) onde a sensação de insegurança é real.



FIGURA 76 - O ATRAVESSAMENTO PEDONAL É RESTRINGIDO E DISSUADIDO POR UM
GRADEAMENTO, CARNIDE
FOTOS DA AUTORA

Associada ao uso e até à intensidade do uso, a segurança é pois primordial para assegurar uma frequência do espaço público por todos os cidadãos.

2. A mobilidade e acessibilidade no espaço público pedonal

*" A mobilidade é um direito, não uma obrigação",
Joaquim Sabaté, Universidade Politécnica da Catalunha²⁵*

Um dos factores mais importantes na qualificação do espaço público é a possibilidade de acesso fácil aos mesmos por todos os cidadãos, e na mobilidade dos seus utentes.

Os espaços públicos pedonais nem sempre são espaços livres de obstáculos para os seus utilizadores, apesar da regulamentação existente, que pretende normalizar e melhorar a ocupação do espaço público.

Os conflitos entre peões e automobilistas, para falar entre “entidades” do mesmo género, são constantes e, se em certos locais a separação de ambos é natural e não gera conflitos, noutras zonas é imprescindível proceder a uma regulação e a um controle dos hábitos e comportamentos de ambos.

Uma das medidas possíveis e necessárias é a dos espaços partilhados através do estabelecimento de zonas de acalmia de tráfego.

2.1. Espaço partilhado - zonas de acalmia de tráfego ou zonas 30

A introdução de Zonas 30 encontra-se difundida e implementadas em diversos países europeus há alguns anos, sendo que em países como a Holanda, França e Alemanha este conceito está amplamente concretizado.

Ainda que o nome remeta para a simples limitação da velocidade a 30 km/h, o conceito é mais abrangente, procurando-se uma acalmia de tráfego motivada por um desenho urbano mais orientado para peões e ciclistas.

As “zonas 30” que devem ser implementadas em zonas residenciais e/ou em áreas com intensa actividade comercial têm como objectivos:

²⁵ *"Manual de Metodologia e Boas práticas para a elaboração de um Plano de Mobilidade Sustentável", desenvolvido pelos Municípios do Barreiro, Loures e Moita, e a empresa Transitec - Portugal*

- Melhorar o ambiente urbano nos bairros, reduzindo o tráfego de atravessamento e as velocidades de circulação, diminuindo a poluição sonora e atmosférica.
- Promover a segurança rodoviária e a partilha do espaço público entre peões, ciclistas e tráfego automóvel.

Para a implementação destas zonas é necessário assinalar as entradas e saídas, com meios físicos de abrandamento da velocidade automóvel através de sinalização vertical e obstáculos horizontais, enquanto que no interior, a sinalização vertical deve ser reduzida ao mínimo. A acalmia de tráfego deve ser garantida através de alterações no espaço urbano, tais como a redução da largura da via de circulação e aumento do espaço pedonal, a introdução de elementos (arbustos/árvores ou mobiliário urbano) que induzam à percepção da redução da largura da via aos automobilistas, assim como a sobre elevação da via e respectivo nivelamento dos atravessamentos pedonais ou até mesmo criar descontinuidades no alinhamento do eixo rodoviário, para evitar maiores velocidades.

Este tipo de intervenções obrigam, no entanto, a níveis de investimento público significativos, pelo que é necessário proceder ao faseamento das adaptações no terreno que podem inicialmente demarcar as entradas e saídas nas “zona 30” com a introdução de lombas reductoras de velocidade e somente mais tarde desenvolver o projecto global de requalificação urbana mais profunda.

A implementação de Zonas 30, porque “mexe” com a vida dos moradores e utentes desses bairros, deve ser amplamente participada pelos residentes e utilizadores deste espaço - seja como forma de aumentar a adesão ao projecto inicial, seja para garantir a robustez do projecto, uma vez que quem vive quotidianamente o espaço tem maior conhecimento das necessidades sentidas.

O estudo de caso que se apresenta no capítulo seguinte, compreende este conceito e a respectiva implementação no terreno, assim como diversos dos conceitos desenvolvidos ao longo da presente dissertação.

CAPITULO IV. CASO DE ESTUDO
“QUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO NO NÚCLEO HISTÓRICO DE CARNIDE”

O caso de estudo incluído nesta dissertação – Intervenção no Núcleo Histórico de Carnide com vista à sua qualificação - e que está a ser objecto de estudo e de implementação no terreno, vem ilustrar os conceitos anteriormente referidos e simultaneamente ser objecto de uma análise crítica perante os resultados obtidos e tanto quanto possível objectiva.

As ilações a tirar deverão, no fundo, ser o corroborar das opções tomadas perante os resultados, que só poderão ser aferidas no final da execução da obra, dado que o projecto está numa primeira fase de implementação e não se pode prever quando estará concluído.

1. Objectivo da intervenção

A intervenção no núcleo antigo de Carnide tem como objectivo global a requalificação urbana e a qualificação do espaço público nas diversas vertentes, mas essencialmente para:

- Resolver o problema do trânsito e da acessibilidade pedonal
- Criar mecanismos e meios de dissuasão da entrada de veículos “estranhos” para deixarde ser um corredor de atravessamento de circulação automóvel,
- Transformar todo o núcleo antigo num espaço amigável para o peão.
- Retirar todo o trânsito automóvel, sem impedir no entanto, o acesso aos moradores e aos que necessitam por motivos profissionais de aceder a esta zona, e privilegiar a circulação pedonal, será o objectivo final mas só quando for assegurado um conjunto de condições que permitam a melhor vivência a todos os utentes desta zona.

Carnide, com as características morfológicas do seu tecido urbano e o seu traçado viário, associado a um número significativo de restaurantes que atraem muitos clientes externos ao bairro, tem também um conjunto de estabelecimentos de comércio diário de proximidade, que serve uma população residente de diversos níveis etários que, nas suas deslocações internas, se movimenta a pé.

Logo, os espaços públicos e as ruas deverão antes ser usufruídos por peões e não preferencialmente utilizados para veículos.

O conceito subjacente às chamadas Zonas 30, em que todos os espaços públicos deverão formar uma rede contínua, interligando-se entre si e com as áreas limítrofes, tem aqui uma total aplicabilidade.

O traçado dos arruamentos e a dimensão variada dos mesmos, associada ao tipo de pavimentos existentes, não torna visível uma hierarquia de vias, e a circulação pedonal faz-se

amiúde, e com pouca segurança, a par com o automóvel, por inexistência ou insuficiência de passeios ou espaços canais.

2. Introdução e breve enquadramento histórico

Apesar da pressão urbanística verificada a partir da década de 60, o núcleo antigo de Carnide, resistiu e manteve-se intacto no seu miolo, apesar do próprio Plano Geral de Urbanização de Lisboa (PGUL) de 1967 não considerar Carnide como uma “Zona a preservar”.

O passar dos anos veio confirmar a necessidade de preservar os conjuntos urbanos e não somente o edifício isolado, pelo que a manutenção do edificado neste núcleo antigo é uma mais-valia da qual se deve tirar partido.

Associada a esta característica está a existência de inúmeros restaurantes de qualidade que trazem “fama” e clientes ao bairro, com todas as vantagens e inconvenientes.

Actualmente, algumas das ruas internas deste bairro tornaram-se, não só locais de estacionamento de residentes e de automobilistas exteriores ao Bairro, mas também em atalhos para encurtar caminho quando se encontram congestionados os eixos viários principais envolventes.

3. Conceito da intervenção

O conceito da intervenção proposta, tem como base a noção de que, neste território específico, deverá ser valorizado e qualificado o espaço público através da criação de uma rede contínua de ruas, travessas, largos, azinhagas e espaços intersticiais, de modo a que seja possível uma boa e fácil mobilidade pedonal.

Daí que, tanto o projecto para o espaço público em geral, como o projecto viário e de circulação automóvel, preconize uma melhor acessibilidade pedonal local interna, com redução do tráfego de atravessamento e o impedimento de estacionamento em permanência de viaturas “estranhas” ao bairro.

Não se trata somente de reduzir a velocidade de quem circula, mas sim de evitar tanto quanto possível que os automóveis circulem nesta zona.

Neste núcleo antigo, muitas das construções têm um ou dois pisos, a relação com a rua é directa entre o exterior e o interior da casa, e é grande a perturbação que os estacionamentos introduzem na vida dos moradores, pois chega-se a não permitir que eles saiam ou entrem na sua própria casa porque os carros os impedem de o fazer.

Por outro lado, o ainda existente hábito de alguns moradores se sentarem à porta das suas casas, em particular as pessoas mais idosas, fazendo uma curiosa apropriação do espaço,

reforçando uma relação de vizinhança muito estreita e uma sociabilização intensa e saudável, é posta em causa pela invasão que os veículos fazem das ruas.

Sob o ponto de vista sociológico e de bem-estar da população, este factor é extremamente relevante e a ter em linha de conta na intervenção no espaço público.

“ É necessário reconquistar o espaço social da rua. A perda da rua como espaço social favorece o declínio da cidade e aumenta a insegurança. A melhoria da segurança e da coesão social passa por uma recuperação física da rua: começando pelo alargamento dos passeios, criação de vias para peões, controle do tráfego automóvel, recurso prudente à solução de ruas com sentido único (...) “²⁶

De um modo mais concreto, os objectivos da intervenção proposta são, pois:

- Definir uma hierarquia viária e condicionar a circulação de automóveis nas “ruas interiores” ao núcleo antigo, para que haja uma maior apropriação da rua pelos próprios moradores;
- Implementar ruas de circulação automóvel de sentido único, com faixas de largura mínima para diminuição da velocidade, impedindo ou dificultando o tráfego de atravessamento;
- Reordenar o estacionamento e definir zonas específicas para cargas e descargas.
- Pedonalização de algumas ruas internas e eliminação de qualquer tipo de obstáculos que impeçam a boa circulação a invisuais e pessoas portadoras de deficiências físicas;
- Supressão de desnivelamentos entre zonas de circulação pedonal e de circulação automóvel que permita em todo o espaço a circulação livre dos peões e a não invasão de toda a área por automóveis;

4. Rede viária interna e das zonas envolventes

A intenção de ligar o núcleo central aos Bairros envolventes (Telheiras, Bairro da Quinta da Luz, Bairro da Horta Nova e outros) está preconizada na pedonalização dos espaços intermédios, para maior facilidade de circulação das pessoas.

²⁶ Carta Urbana Europeia aprovada no Congresso dos Poderes Locais e Regionais do Conselho da Europa, 1992

O núcleo antigo de Carnide, encontra-se actualmente rodeado por vias de tráfego intenso – Av. Cidade de Praga ou via envolvente de Carnide, Estrada da Luz/ Estrada do Seminário/Rua da Fonte, e muito próximo de pólos geradores de grande afluência de viaturas – O Centro Comercial Colombo, o Hospital da Luz, o Estádio do Benfica.

Diversos equipamentos culturais e de educação são também locais que potenciam um afluxo não só de tráfego, mas também de procura de estacionamento.

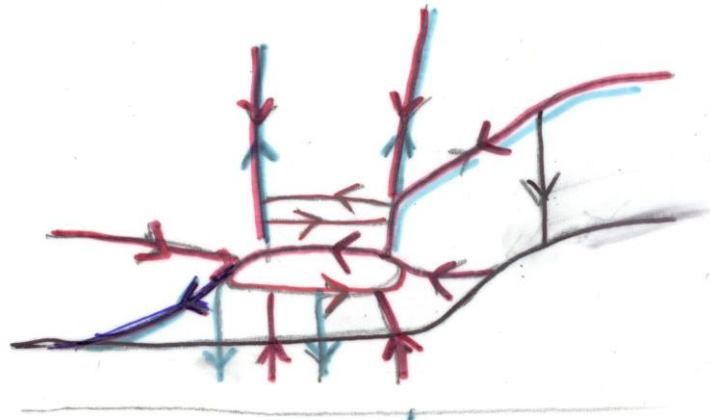


FIGURA 77 - ESQUEMA DE CIRCULAÇÃO INICIAL
(DEMASIADAS ENTRADAS DE TRÂNSITO AUTOMÓVEL)

Internamente, a rede viária existente não tem uma hierarquia predefinida, apesar de existir um eixo viário no sentido longitudinal que funciona como via distribuidora para quem entra a Nascente ou a Poente - Azinhaga das Carmelitas, Travessa do Pregoeiro, Rua Neves Costa e Estrada da Correia.

As azinhagas, apesar da sua largura irregular, que em muitas zonas só permitem a passagem de uma viatura de cada vez, tornaram-se, para quem conhece, uma alternativa à circulação exterior, permitindo o atravessamento pelo centro do núcleo antigo, congestionando-o e degradando cada vez mais os pavimentos, tornando-o mais difícil também à circulação pedonal.



FIGURA 78-ALGUMAS DAS AZINHAGAS EM CARNIDE

Quando sabemos que estas Azinhagas são memória de preexistências e classificadas de interesse histórico municipal sendo dos poucos vestígios deste sistema de circulação ainda existente na cidade de Lisboa, percebemos a necessidade e a urgência na manutenção e preservação desta rede de arruamentos.

5. Proposta global de intervenção: rede viária e rede pedonal

A área de intervenção compreende todo o núcleo central de Carnide Velho estendendo-se até às Azinhagas que delimitam a Norte o território menos urbano, constituído por antigas quintas agrícolas. A proposta compreende as duas redes que compõem o sistema de mobilidade – a rede pedonal e a rede viária.

5.1. Rede viária interna

Tanto a estrutura urbana interna deste núcleo antigo como da envolvente, comprometem e limitam qualquer intervenção mais profunda que se queira efectuar a nível de rede viária dadas as (de) limitações físicas e a própria estrutura, já consolidada, deste território.

Assim, e porque o que perturba a vivência e circulação interna é a sobre ocupação do espaço público por viaturas em número excessivo e o atravessamento de trânsito “estranho” ao Bairro, as medidas a tomar serão no sentido de fazer diminuir este tráfego, de condicionar a circulação de viaturas nalgumas ruas, de facilitar a circulação de peões nos percursos a eles destinados quer internamente quer com os Bairros periféricos adiante mencionados, de racionalizar e melhorar a sinalética horizontal e vertical e de propor a repavimentação das vias internas com reutilização de materiais de revestimento, conforme mencionado adiante.

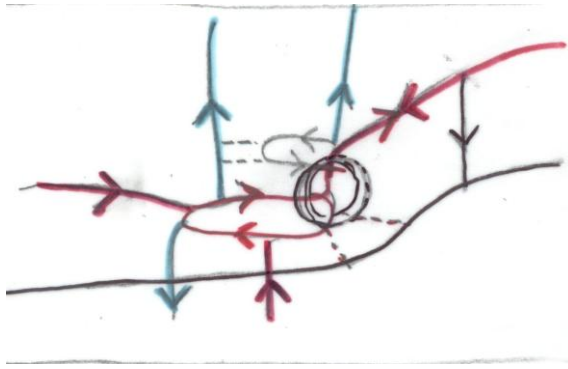


FIGURA 79-TESTE EXPERIMENTAL (NOVOS SENTIDOS)

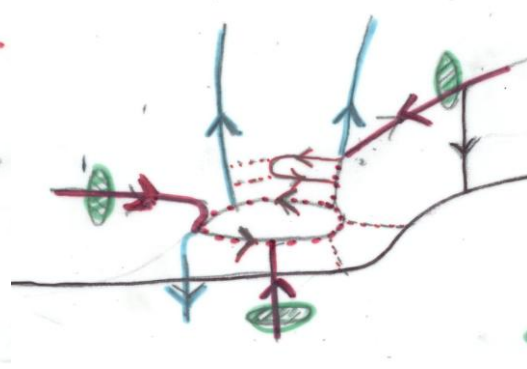


FIGURA 80-SOLUÇÃO PROPOSTA PARA ZONA 30

O teste experimental com novos sentidos de trânsito proposto pela comunidade local e posto em prática para aferir da sua exequibilidade, separa a parte norte da parte sul do núcleo histórico, e cria problemas de circulação e de segurança, porque há quem não cumpra a sinalização e continue a circular como sempre fez.

A difícil habituação a um novo esquema viário e o facto de contrariar o movimento natural das pessoas, acabou por confirmar que a conciliação de opções obriga a cedências e a novas formas de organização e de circulação no espaço público.

Apesar da melhor solução ter que ir ao encontro da população, que é quem vive o espaço diariamente e a quem não se deve impor esquemas de acesso e de circulação penosos, dificilmente as medidas a tomar agradarão a todos. O equilíbrio será encontrado com soluções que contemplarão sempre uma mobilidade suave e um usufruto do espaço público partilhado.

5.2. Rede pedonal interna

A acessibilidade pedonal no núcleo histórico de Carnide tem como premissa principal a eliminação das numerosas barreiras arquitectónicas de modo a permitir a total mobilidade para qualquer transeunte e em especial para as pessoas com mobilidade reduzida em cadeira de rodas ou quem tem mais dificuldades em deslocar-se, independentemente da idade e do tipo de limitação.

Assim a circulação pedonal deve ser fácil e fluida para quem circule em cadeira de rodas, para quem tenha que utilizar canadianas, para os invisuais, para quem circula com carrinhos de bebés ou para quem tenha outras dificuldades de locomoção.

Todos nós temos durante algum momento da nossa vida momentos de alguma limitação ou tipo de dificuldade de locomoção. Um pé torcido ou uma perna partida que nos obriga à

utilização de canadianas, o empurrar o carrinho do nosso bebé ou outras circunstâncias, colocamos na lista de peões com mobilidade reduzida temporariamente.

Assim, não basta eliminar desníveis e tapar os buracos, mas também é essencialmente, pensar o espaço público pedonal como um espaço contínuo, sem obstáculos de qualquer tipo e onde a diferenciação do tipo de pavimentos e a cor dos mesmos, ajude a definir percursos pedonais seguros.

Para os cães – guias, p.e., esta diferenciação de pavimento e de cor é imprescindível para ajudar os seus donos a circular sem sobressaltos.

Em Carnide, existem inúmeros obstáculos e perigos no espaço público que não são diferentes dos que existem pela cidade - pilaretes, lancis demasiado altos sem rebaixamento nas passeadeiras (quando existem), pavimentos desnivelados e esburacados, estacionamento anárquico e em cima dos passeios, etc. No entanto, aqui estão agravados pela coexistência no mesmo local de muitos deles e por se tratar de uma zona com uma elevada população idosa que utiliza muito o espaço público.

Ao retomarmos a opção preconizada no Plano de Urbanização de Carnide/Luz já anteriormente mencionada, quanto à pedonalização total ou parcial do núcleo histórico central, estamos também a dar continuidade a uma solução que será a ideal, apesar de, nesta fase ser de muito difícil concretização, e que é retirar totalmente o trânsito de atravessamento e “estranho” a esta zona.

Gradualmente, esse objectivo não deverá ser perdido de vista pois tal irá conferir uma maior qualidade de vida a todos os moradores e frequentadores deste núcleo de interesse histórico.

No futuro, a opção de restrição da circulação automóvel, à semelhança do que já acontece noutros locais da cidade, ajudará ao desenvolvimento de outras vertentes de ocupação e usufruto do espaço público, que só trará mais-valias a esta zona.

Esta condição de cariz cultural aliada a uma exploração do espaço pedonal, poderá criar condições para a criação de circuitos interessantes e atractivos, relevando as óptimas condições naturais do núcleo central e azinhagas de Carnide.

Uma das componentes mais importantes da intervenção no espaço público relaciona-se com o tipo e a qualidade dos materiais dos pavimentos nas zonas pedonais e do mobiliário urbano a instalar.

Assim, e porque há que repavimentar ruas para a respectiva pedonalização e restrição da circulação automóvel, e porque o material de pavimentação deverá ser, por excelência, a tradicional calçada à portuguesa, propõe-se uma intervenção que:

A) Permita a aplicação das diversas técnicas de execução da calçada artística nas zonas a pedonalizar (ver figuras 24 a 27), uma vez que são métodos de assentamento da pedra que deverão ser preservados e utilizados preferencialmente em zonas históricas como esta.

Para este efeito, e porque a concepção dos desenhos dos pavimentos em calçada pode ser renovada (como se fez na Expo 98/Parque das Nações), propõe-se a colaboração com escolas de arte e design, a cujos alunos se pode dirigir um concurso de desenho para criação de novos motivos de calçada para os novos espaços públicos pedonais do C.H. de Carnide.

B) Por outro lado, e devido á falta de mão-de-obra especializada – calceteiros – propõe-se a criação de uma acção de formação em que o local de ensino seja o novo espaço público do núcleo histórico de Carnide. Desta acção pode eventualmente criar-se um “Núcleo ou Brigada de calceteiros especializados” que poderão vir a trabalhar noutras zonas da cidade em projectos semelhantes.

C) Porque está prevista a continuidade das acções de formação de fiscais de obra e fiscais municipais sobre a manutenção dos pavimentos de Calçada Artística (à semelhança da acção de formação já desenvolvida em Novembro 2009²⁷), também esta intervenção no espaço público do centro histórico de Carnide pode vir a permitir uma componente teórica associada à formação prática anterior.

Estas três componentes, associadas e articuladas com as restantes áreas de actuação, farão desta intervenção um verdadeiro “Projecto Integrado” e participado.

5.3. Ligação pedonal interna e aos bairros e zonas contíguas

A estrutura e escala urbana de Carnide Velho e a rede viária associada às suas características de cariz rural, sempre foram aliadas da circulação de peões e vivência no exterior conforme já mencionado anteriormente.

As azinhagas, que permitiam o acesso não só às quintas mas também aos Bairros limítrofes, mais ou menos próximos, designadamente os localizados a Norte - Bairro da Horta Nova, Bº Padre Cruz e Telheiras - eram percorridas a pé, e só muito esporadicamente por automóveis. A partir do momento que passaram a ser utilizadas pelos automobilistas que

²⁷ Nesta e noutras acções de formação sobre Calçada Artística a autora é monitora/formadora

encontram nelas uma alternativa às vias periféricas, são menos seguras e menos utilizadas pelos peões.

No entanto, um dos privilégios desta zona é a sua localização e a fácil circulação e ligação pedonal aos bairros circundantes. Topograficamente, não existem obstáculos, e as barreiras viárias, não o serão, se privilegiarmos os atravessamentos pedonais com segurança.

Ao ligarmos a rede pedonal interna à Quinta da Luz, a Telheiras, à Pontinha, ao Bairro da Horta Nova, ao Bairro da EPUL e ao Bairro Quinta do Bom Nome, teremos uma fluidez natural de circulação de peões em que as Azinhagas deverão ter um papel importante. A sua repavimentação e qualificação, são elementos chaves que contribuirão para uma maior acessibilidade quando se avançar para a criação do Parque Urbano e para o usufruto das antigas quintas, que poderão tornar-se um dos elementos de dinamização social da população local com a implantação de hortas e jardins.

O esquema de ligação proposto, será objecto de intervenções físicas no terreno que, sem serem demasiado onerosas, podem contribuir significativamente para a uma boa fluidez nessas mesmas ligações pedonais, nomeadamente: através da colocação de novas passadeiras, repavimentação e/ou reparação de passeios, colocação de sinalização vertical e/ou horizontal, colocação de bancos nalgumas das zonas de circulação dos peões, reforço da iluminação pública junto às passadeiras e colocação de candeeiros nos percursos pedonais.

6. Intervenção rua a rua

*“ O que é uma rua? É uma via no interior de um aglomerado urbano que serve, específica ou simultaneamente, para atravessar uma zona desse aglomerado, para chegar a lugares situados ao longo ou imediatamente próximos a essa via e para produzir espaço colectivo utilizável para diversos tipos de actividades. Uma rua assegura pelo menos uma das seguintes funções: de trânsito, de acesso (distribuição) ou de recepção ”.*²⁸

O conceito e as funções que deverão estar presente na intervenção neste núcleo urbano quanto à rede viária, dadas as características do mesmo, deverão ter pelo menos duas daquelas características – acesso e recepção, pois estamos numa zona habitacional e de restauração onde a acessibilidade deverá ser fácil e com o mínimo de trânsito automóvel.

²⁸ François Ascher, in “Conquistar a rua, Compartilhar sem dividir”, Instituto para a cidade em movimento”, 2010

Na situação actual, as ruas do Núcleo antigo de Carnide são uma plataforma de distribuição de tráfego e de estacionamento, sem que a sua função de recepção e estar como antigamente o era, tenha agora lugar e permita uma saudável relação entre o espaço construído e o espaço público.

O que é um facto é que a circulação pedonal é preterida e até dificultada, e os poucos espaços públicos existentes, não são usufruídos pela população residente ou visitante.

O presente estudo propõe uma intervenção específica para cada rua e espaço público no núcleo antigo, conforme a seguinte descrição:

6.1. Estrada da Pontinha e Estrada do Correia



FIGURA 81-“DESORGANIZAÇÃO” DO
ESPAÇO PÚBLICO



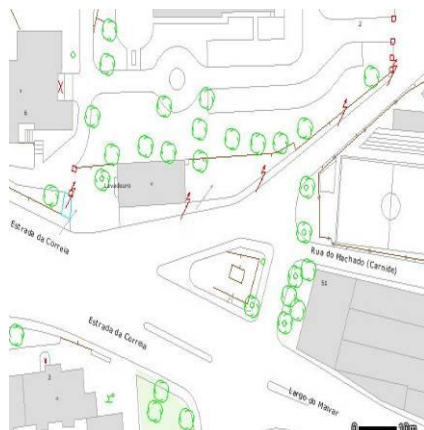
FIGURA 82- ESTACIONAMENTO
DESORDENADO

O acesso e circulação de viaturas mantém-se como actualmente e no sentido ascendente, e o estacionamento é reordenado e mais organizado, permitindo definir um maior número de lugares.

O pavimento actual em blocos de granito manter-se-á, passando a marcação de lugares a ser feita com a substituição de uma fiada em cubos de granito, por uma fiada de cubos de calcário branco.

Manter-se-á um bloco de contentores – ecoponto, mas será realocado na parte inferior do arruamento e não na parte superior como actualmente.

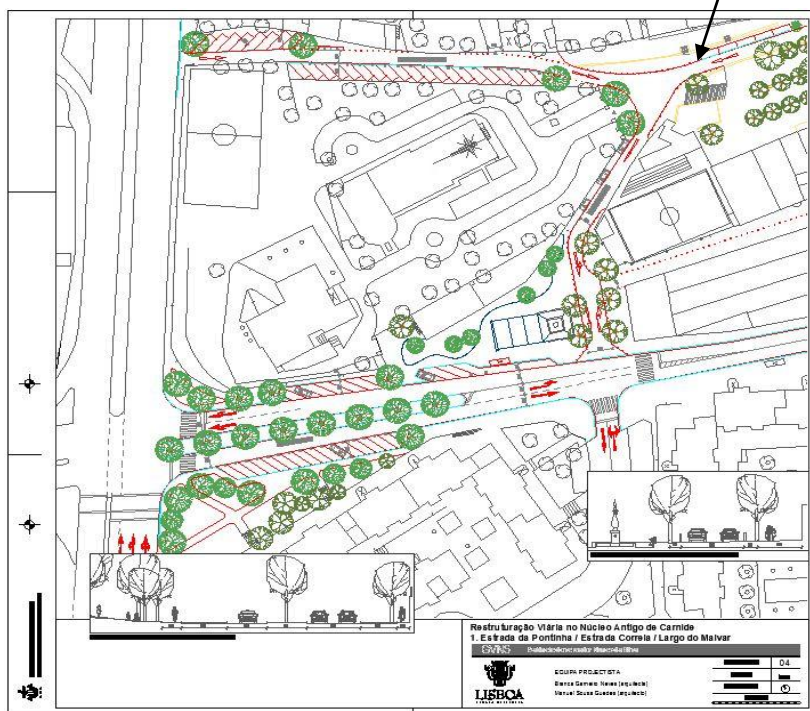
O “arruamento sobrelevado” que confina a Norte com a Rua Neves Costa e com o topo desta via, será somente pedonal, devendo ser instalada uma floreira de dimensão adequada para não permitir o acesso abusivo de viaturas. A existência de um passeio estreito em calçada e de uma rua em cubos de granito, não se justifica, pelo que todo o pavimento deve ser uniformizado com calçada aproveitando o calcário existente e até mantendo, repetindo e melhorando o desenho do losango em basalto.



SITUAÇÃO ACTUAL



CALÇADA A RECUPERAR

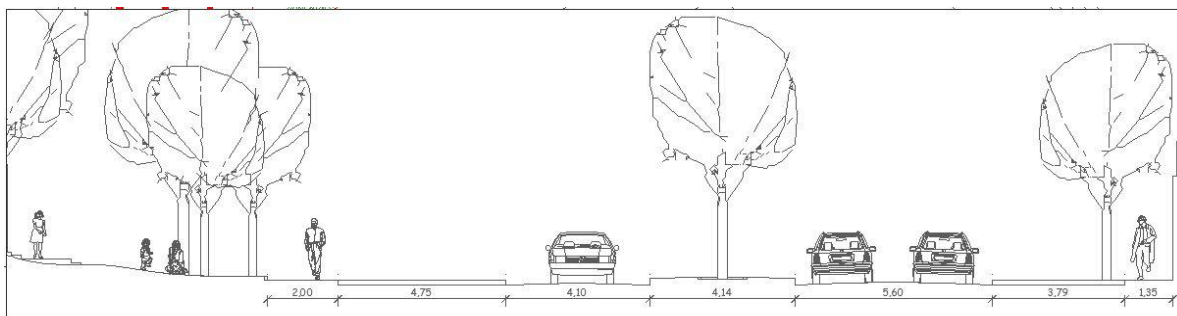


PROPOSTA DE INTERVENÇÃO

Na Estrada do Correia e em torno do Chafariz do Malvar, a intervenção tem como objectivo manter só um acesso com duas vias para a entrada e saída do Núcleo Antigo, pois deste modo condiciona-se a entrada de viaturas e cria-se simultaneamente um espaço público de qualidade, ajardinado, valorizando a memória do local e incrementando a utilização pelo peão. A mudança da paragem de autocarro e a criação de lugares de estacionamento ao longo da Estrada da Correia, conferem uma escala diferente a um arruamento que se pretende mais urbano, e arborizado na placa separadora.

O novo desenho do cruzamento com a Rua Cidade de Praga, tem como objectivo permitir um acesso menos directo e fácil à Estrada do Correia, com raios de curvatura mais

apertados e uma redução do número de faixas (duas faixas descendentes em vez de três, e uma faixa ascendente em vez de duas) que obrigam também a reduzir a velocidade.



PERFIL TRANSVERSAL TIPO (esc. 1/200) - Estrada Correia

6.2. Rua Neves Costa – situação actual e proposta de intervenção

A Rua Neves Costa, antiga Rua Direita, mantém-se desde sempre como o eixo principal de circulação interna que acompanha longitudinalmente o único espaço público com alguma dimensão – o Largo do Coreto. O “Rocio” da aldeia, que já o era em 1313, foi organizado no então chamado Alto do Poço e mantém-se até hoje na mesma zona.

É um dos locais mais aprazíveis de Carnide que foi sendo gradualmente degradado pela utilização abusiva como local de estacionamento.



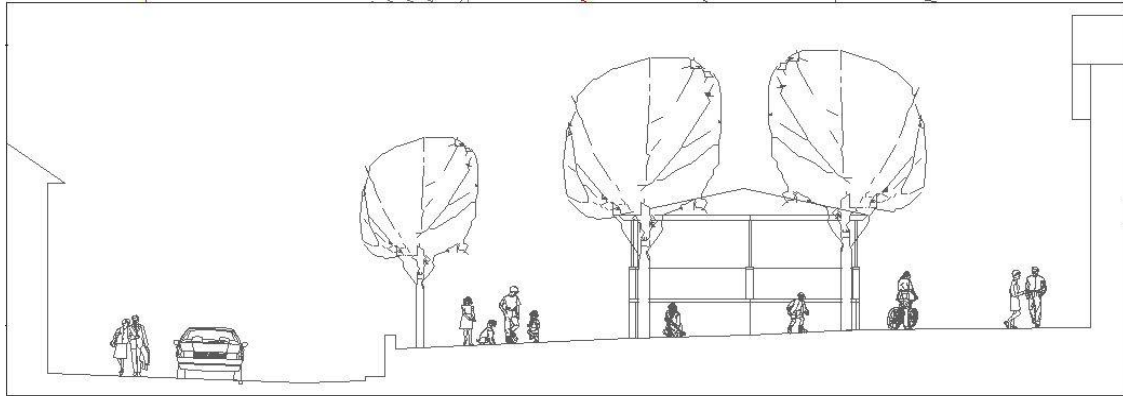
FIGURA 83 - RUA DA FONTE (ANOS 40)



FIGURA 84 - RUA NEVES COSTA (ANOS 40)

FOTOS: ARQUIVO FOTOGRÁFICO DA CML

No início da década de 80 a circulação de transportes públicos nomeadamente de eléctricos e autocarros (oriundos dos Restauradores), passou a efectuar-se por uma via externa (Rua Maria Brown) libertando o centro histórico de Carnide, não tendo no entanto sido efectuada nenhuma requalificação do espaço público.



PERFIL TRANSVERSAL TIPO (esc. 1/200)
Rua Neves Costa / Largo do Coreto



FIGURA 81 - RUA NEVES COSTA
ACTUALMENTE



FIGURA 82- PROPOSTA DE
REPAVIMENTAÇÃO PARA USO MISTO



FIGURA 85 - RUA NEVES COSTA-
ESTACIONAMENTO ANÁRQUICO



FIGURA 86 - PROPOSTA DE
REORDENAMENTO DO ESPAÇO PÚBLICO



PROPOSTA DE INTERVENÇÃO

A intervenção prevista para requalificação do Largo do Coreto irá devolver o espaço aos peões retirando a possibilidade de ser utilizada por veículos como parque de estacionamento.

A intervenção no arruamento confinante – Rua Neves Costa, obriga à necessária redução do número de lugares de estacionamento, mas com a opção de permitir o estacionamento só de um lado da via, mantendo-se o sentido descendente como até agora.

Libertando de estacionamento toda a zona inicial da rua, conforme anteriormente referido, assim como a faixa da esquerda junto ao muro do Largo, haverá um maior desafogo na circulação pedonal uma melhor definição e enquadramento do arruamento.

A separação entre este e a circulação dos peões deverá ser feita unicamente por floreiras ou floreiras intercaladas por pilaretes. Assim, será possível aos peões aceder à plataforma superior pelos dois lanços de escada que ligam a Rua Neves Costa ao Largo.

O coração do núcleo antigo de Carnide será uma zona livre de automóveis, tanto quanto possível.

6.3. Rua do Machado e Travessa do Machado



FIGURA 87- RUA DO MACHADO

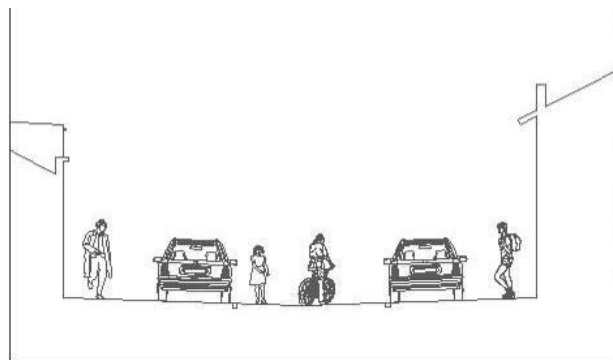


FIGURA 88-ESTACIONAMENTO ANÁRQUICO

A intervenção principal é a da mudança do tipo de pavimentos - calcário em cubos de 10x10 e de 5x5 - conforme se trate da via de circulação automóvel ou dos passeios laterais. O estacionamento será feito em ambos os lados da via sempre que a largura o permita. Quando a via estrangula na parte descendente da Rua do Machado, e deixa de haver estacionamento, o pavimento passa a ser único para peões e automóveis em cubo de calcário 10x10.



FIGURA 89- BUNGAVALIA
RUA DO MACHADO



PERFIL TRANSVERSAL TIPO (esc. 1/200)
Rua do Machado

A Travessa do Machado, que deixa de ter trânsito automóvel e passa a ser de uso exclusivo de peões, será pavimentada em cubo de calcário branco ou, em alternativa, pelo pavimento recuperado do passeio Norte da Rua do Machado entre os nºs 4 o nº 12, pois a pedra

rosa e cinza ali existente é rara e deverá ser valorizada e colocada numa zona mais aberta à sua visualização. Caso não seja possível, e em alternativa, o pavimento desta nova rua pedonal deverá ser feito em calçada - pedra miúda 5x5 podendo até ser elaborado um desenho artístico de enquadramento.

É necessário proceder à colocação de grandes floreiras nos topos desta rua, para não só demarcar o espaço mas porque confere uma imagem mais natural e humanizada.

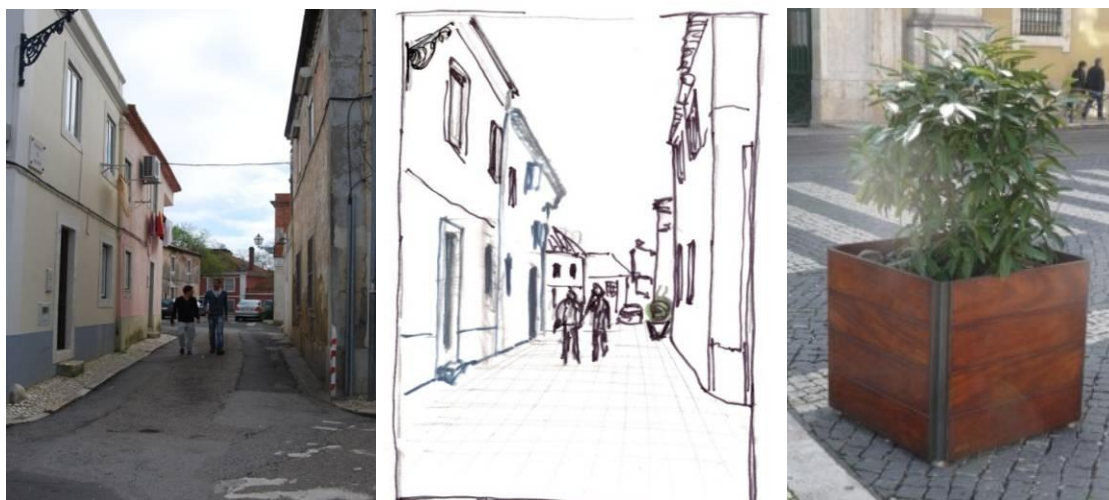


FIGURA 90 - TRAVESSA DO MACHADO - PROPOSTA DE PEDONALIZAÇÃO E FLOREIRA TIPO



FIGURA 91 - TRAVESSA DO MACHADO - PROPOSTA DE PEDONALIZAÇÃO
FOTOS E DESENHOS DA AUTORA

6.4. Largo do Jogo da Bola, Travessa do Cascão e Travessa do Malvar

A existência de um interessante conjunto de silos medievais, cobertos por uma estrutura em betão e perfis metálicos sobre a qual se abriram óculos para visualização do interior, passa despercebida, apesar de poder tornar-se num local de interesse cultural integrado num arranjo paisagístico de valorização deste interessante espólio arqueológico.



FIGURA 92 - LARGO DO JOGO DA BOLA

Propõe-se um novo esquema de organização deste Largo, criando mais lugares de estacionamento, sem no entanto retirar as árvores existentes.

Propõe-se a total repavimentação do Largo à excepção da zona de estacionamento existente, que já tem revestimento em cubos de calcário 10x10.

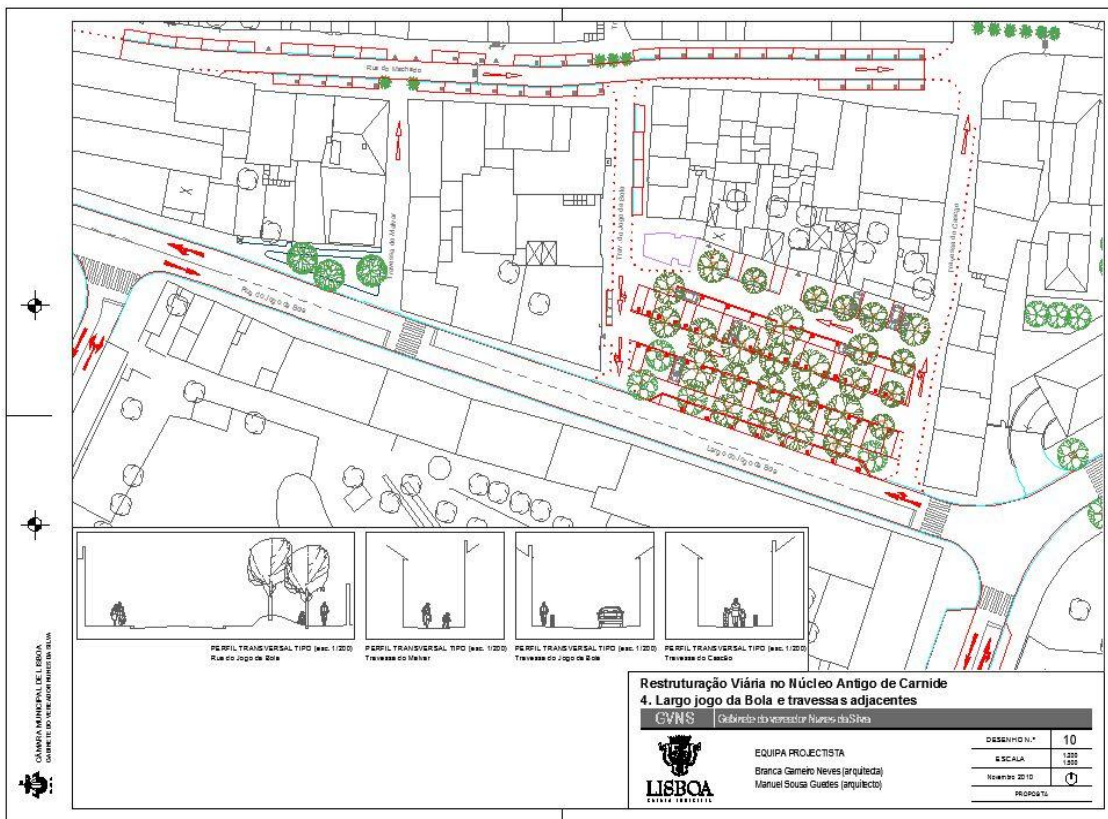
O mesmo tipo de pavimento será aplicado em toda a área restante, incluindo as Travessas do Cascão e do Jogo da Bola, que terão na sua ligação à Rua do Jogo da Bola um lancil rampeado, distinguindo-se assim do pavimento desta rua, como que “informando” o automobilista que está a entrar numa zona de circulação mista peão/automóvel e de velocidade reduzida.



FIGURA 93- ENTRADA NA TRAVESSA DO CASCÃO



FIGURA 94-TRAVESSA DO CASCÃO



PROPOSTA DE INTERVENÇÃO

a) Proposta de intervenção I

Porque é necessário manter a entrada e saída de Carnide Velho (a partir da Rua do Jogo da Bola) pelas duas vias laterais, respectivamente pela Traversa do Cascão e pela Traversa do Jogo da Bola, e porque há necessidade de estacionamento, propõe-se um novo esquema de

organização deste Largo criando mais lugares de estacionamento, sem no entanto retirar as árvores existentes.

Propõe-se a total repavimentação do Largo à excepção da zona de estacionamento existente, que já tem revestimento em cubos de calcário 10x10, e que se mantém. Será criado um acesso para as duas novas fiadas de estacionamento em espinha, com entrada e saída pelas travessas laterais conforme esquema viário.

A demarcação dos lugares de estacionamento será feita com cubos de basalto recuperados dos arruamentos interiores do núcleo histórico, onde não sejam repostos.

Na faixa de passeio ao longo da Rua do Jogo da Bola que fará a separação para um novo estacionamento será aplicado vidro. Aqui são criados mais 8 lugares a juntar aos restantes 64 lugares perfazendo 72 lugares para carros ligeiros, cujo pavimento deverá ser em cubos de granito 10x10.

Este tipo de intervenção poderia ser dispensado se não fosse necessário criar mais estacionamentos, e antes proceder à requalificação do Largo como espaço lúdico e de lazer e não para automóveis (ver proposta II).

Esta proposta de intervenção será menos reversível, caso se pretenda fazer alterações futuras, e mais dispendiosa, mas para esta função é a mais adequada.

Independentemente do projecto que se venha a fazer e a implementar, deverá ter-se em linha de conta uma intervenção necessária e urgente nos silos medievais aqui existentes.



FIGURA 95 - SILOS MEDIEVAIS

b) Proposta de intervenção II

A transformação de um espaço público como o Largo do Jogo da Bola em parque de estacionamento, pode justificar-se tendo em linha de conta a escassez de estacionamentos à superfície, situação que não melhorará com a extinção, a curto prazo, dos lugares no Largo do Coreto.

Tendo em consideração que a reversibilidade do uso deste espaço poderá vir a acontecer num futuro próximo, propõe-se uma alternativa que contemplará um uso de lazer e de ócio, tanto para os moradores como para qualquer cidadão transeunte que aqui poderá encontrar um espaço público arborizado proporcionando uma boa estadia.

Nesta intervenção propõe-se o nivelamento parcial do Largo, criando-se uma plataforma em dois níveis acompanhando a topografia do terreno, e a colocação de um gradeamento a sul, protegendo os utilizadores e o seu interior das viaturas que circulam na Rua do Jogo da Bola.

Para tornar a zona mais atractiva e mais frequentada, poderá vir a instalar-se um quiosque ou outro equipamento comercial que, com uma esplanada, fará deste largo um local mais acolhedor.



FIGURA 96- PROPOSTA DE INTERVENÇÃO - ZONA DE ESTADIA SEM PARQUE DE ESTACIONAMENTO

6.5. Rua da Fonte, Largo da Praça, Rua Maria Brown e Rua dos Táxis Palhinhas

O Largo da Praça é um espaço não só de atravessamento de tráfego automóvel, como de estacionamento. Como cruzamento de ruas que é, e pela indefinição de espaços de estar e de circulação torna-se numa zona anárquica, subsistindo uma faixa junto aos edifícios do lado Norte onde funciona uma esplanada, delimitada pontualmente por vasos com plantas.

Um café, dois restaurantes e uma papelaria são frequentados por inúmeras pessoas que circulam com alguma dificuldade por entre carros parados ou em movimento.



FIGURA 97 - RUA DA FONTE



FIGURA 98 - RUA DA FONTE



FIGURA 99-LARGO DA PRAÇA

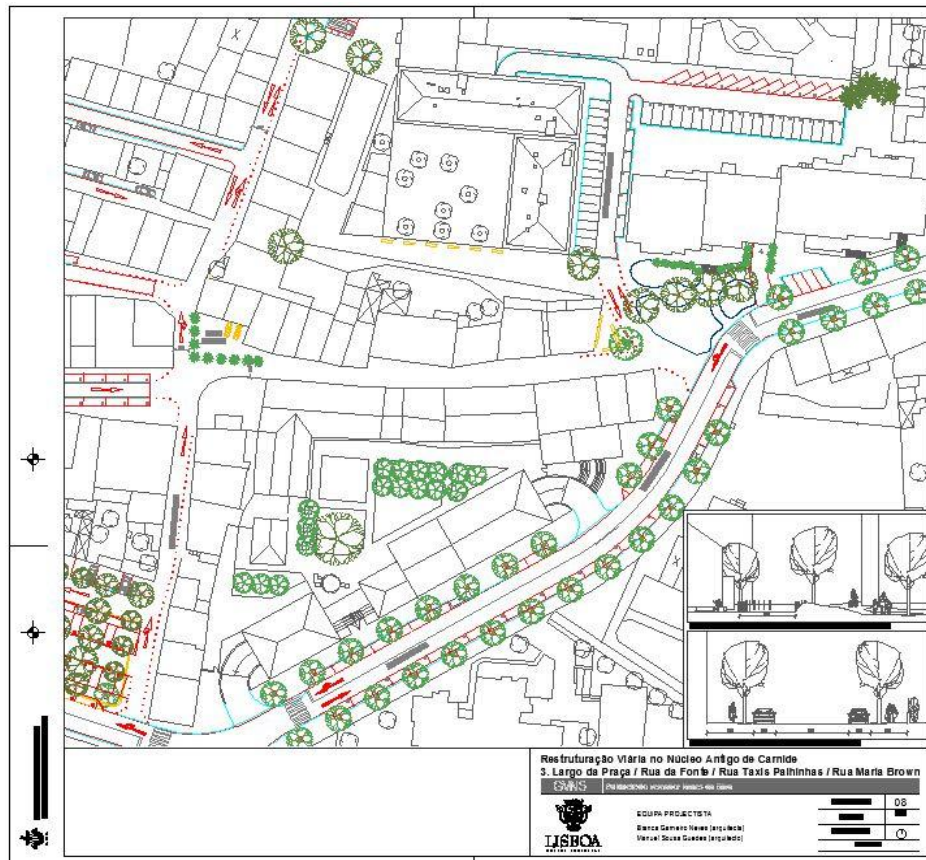


FIGURA 100-ESPLANADA NO LG.
DA PRAÇA

Toda a área anteriormente desocupada e degradada será transformada em zona de estadia com esplanada e com ligação pedonal à Rua da Fonte e ao núcleo antigo.

O encerramento ao trânsito da Rua da Fonte não impedirá no entanto as cargas e descargas pontuais para os estabelecimentos comerciais existentes, não devendo ser impeditivos nem conflitar com a circulação dos peões.

O reordenamento do Largo da Praça, compreende a criação de uma zona delimitada para a reinstalação da esplanada já existente, com novo mobiliário urbano e novas floreiras, passando a ser um espaço seguro e agradável.



PROPOSTA DE INTERVENÇÃO

À entrada da Rua dos Táxis Palhinhas, existirá uma passadeira sobre - elevada obrigando os veículos a abrandar. Esta passadeira será executada com cubos de granito e de calcário 10x10. Os pavimentos de ambos os lados da rua ficarão pois de nível, diferenciados um do outro pelo tipo e dimensão dos cubos de calçada.



FIGURA 101-SITUAÇÃO ACTUAL



FIGURA 102-SITUAÇÃO PROPOSTA

Todo o pavimento será em cubos de calcário – o mesmo revestimento da Rua da Fonte, que, para uma melhor circulação de carrinhos e cadeiras de rodas terá uma faixa central longitudinal em lajetas de calcário amaciado.

A delimitação da zona de circulação de veículos da área de circulação pedonal, quando necessária far-se-á preferencialmente com frades em pedra e não com pilaretos.



FIGURA 103-SITUAÇÃO ACTUAL



FIGURA 104-SITUAÇÃO PROPOSTA

6.6. Rua das Parreiras, Rua da Mestra

Estes dois arruamentos, constituem a zona mais intimista e reservada deste núcleo habitacional, não só pelo tipo de edifícios que as ladeiam, mas pela vivência que os moradores conferem a este local.

Devido às características construtivas dos edifícios e à exiguidade dos compartimentos das suas habitações, os moradores dos pisos térreos utilizam a rua e o espaço fronteiro à porta das suas casas para pendurarem a roupa, para colocarem o grelhador a carvão que não cabe na exígua cozinha ou para se sentarem à conversa, pois com tempo bom, as pessoas preferem estar no exterior que no interior.

Talvez ainda reminiscências de um tempo de vivências rurais.

A apropriação da zona fronteira às casas, faz-se também com a colocação de vasos com flores ou até com floreiras fixas onde buganvílias e outras plantas humanizam as fachadas e acrescentam cor e beleza às ruas.



FIGURA 105



FIGURA 106



FIGURA 107

Estas duas ruas, são também locais de estacionamento dos utentes dos restaurantes das ruas confinantes, o que chega a provocar constrangimentos aos moradores, impedindo até que saiam e entrem em casa devido ao estacionamento de veículos “colados” às portas destes.



FIGURA 108



FIGURA 109



FIGURA 110



FIGURA 111



FIGURA 112



FIGURA 113



FIGURA 114

Muitos adoptaram até a colocação de barrotes em madeira e outros sistemas para evitar esta situação.

A ligação da Rua das Parreiras com a Rua da Mestra faz-se através do Largo das Palmeiras (que normalmente é ocupado por estacionamento anárquico) ou contornando o edifício da Escola Nocturna pela Rua do Norte, com todos os constrangimentos associados.



FIGURA 115-LG DAS PALMEIRAS



FIGURA 116-ESTACIONAMENTO CAÓTICO

A solução preconizada para estas duas últimas ruas tem como pressuposto que deixarão de ter circulação automóvel de atravessamento e terão um uso mais restrito para os moradores.

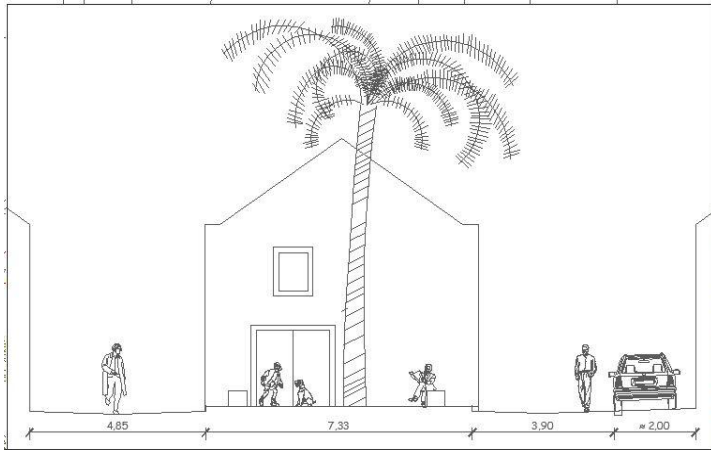


FIGURA 117-BANCO TIPO A COLOCAR

O Largo das Palmeiras será intervencionado com projecto complementar a desenvolver, onde será instalada no seu centro e em redor das palmeiras existentes, uma zona de estadia com bancos de jardim tradicionais (estrutura em ferro com ripado em madeira), e tratamento do pavimento diferenciado em calçada.

A pavimentação mista existente – calçada em calcário e cubos de basalto, serão reaplicados na faixa de rodagem e na Travessa do Norte que faz a ligação à Rua Neves Costa.



FIGURA 118-TRAVESSA DO NORTE A REPAVIMENTAR



FIGURA 119- TROÇO DE VIA A PEDONALIZAR

Pelo facto dos moradores da Ruas das Parreiras terem necessidade de utilizar o espaço fronteiro à sua casa (conforme referido anteriormente), propõe-se a reformulação desse espaço.



PROPOSTA DE INTERVENÇÃO



FIGURA 120-SITUAÇÃO ACTUAL-RUA DAS PARREIRAS



FIGURA 121-PROPOSTA DE INTERVENÇÃO

Será criado um “passeio” em toda a extensão da rua (Fig.121), que permitirá instalar não só as floreiras (porque os moradores gostam de ter flores e plantas), mas também os estendais para a roupa e bancos para os moradores utilizarem (ver desenho) e usufruírem do espaço exterior.



FIGURA 122



FIGURA 123



FIGURA 124

6.7. Rua do Norte

Este arruamento serve alguns equipamentos colectivos – creche /jardim infantil e Escola e Centro de Dia no Convento da Santa Teresa de Jesus das Carmelitas Descalças, e permite também o acesso às residências existentes ao longo da Azinhaga do Serrado.



FIGURA 125-RUA DO NORTE (NORTE)



FIGURA 126-RUA DO NORTE (SUL)



FIGURA 128-LIGAÇÃO AO LARGO DO
CORETO



FIGURA 127-
ESTACIONAMENTO

O estacionamento ao longo da Azinhaga continuará a fazer-se paralelamente à via onde for possível, como se faz actualmente, e sem ser necessário proceder a marcação do mesmo no pavimento.

6.8. Travessa do Pregoeiro

Esta via funciona para além de acesso local aos moradores e utentes, empregados do comércio e restaurantes, também como via de atravessamento de trânsito nos dois sentidos, o que causa diversas perturbações dado o estrangulamento desta em dois locais – no entroncamento com a Azinhaga das Carmelitas e no troço da via mais estreito entre o cruzamento da R. Neves Costa / Rua da Fonte e o alargamento da mesma junto ao restaurante.

Com a reconstrução da Vila Rosa, foi criada uma zona pública de circulação unicamente pedonal que faz a ligação à Rua dos Táxis Palhinha, mas que, em virtude do gradeamento e das portas colocadas em cada um dos acessos (que, mesmo podendo ser abertas acabam por ser dissuasores do atravessamento) e porque estão sempre fechadas, torna este espaço numa área vazia quando podia ser mais vivido e utilizado por todos os moradores e transeuntes.

Porque a mobilidade pedonal deverá ser facilitada, esta ligação deverá pois ser mais um elo da cadeia de circuitos internos e com a envolvente (ligação com a Rua da Fonte) podendo receber também alguns bancos de jardim para ser um local mais de estadia do que de atravessamento.



FIGURA 129-TRAVESSA DO PREGOEIRO



FIGURA 130-ESTRANGULAMENTO VIÁRIO

A inexistência de estacionamento coberto em todos os imóveis mais recentes ao que se junta o estacionamento dos clientes dos restaurantes, torna o espaço público local de amontoado de viaturas e de perturbação para os peões.



FIGURA 131- VIATURAS ESTACIONADAS ALEATORIAMENTE

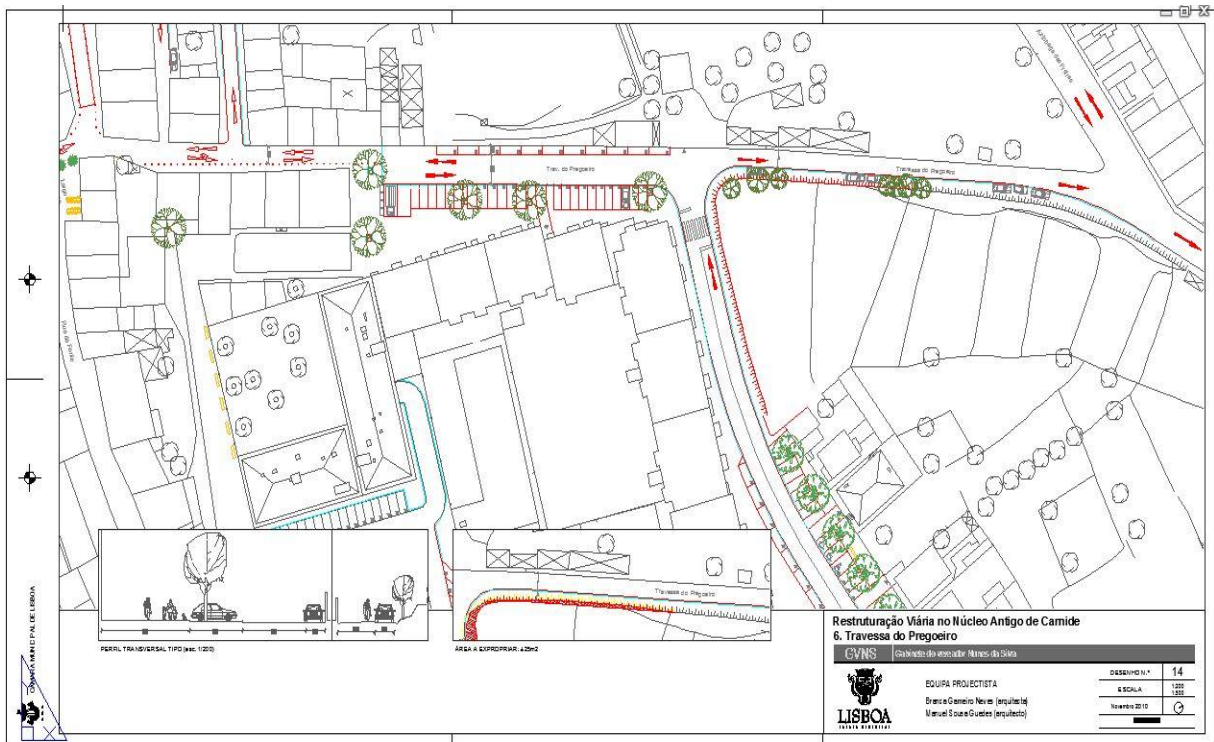
Numa primeira fase, e porque o acesso ao Centro de Saúde se faz em grande parte pelas Azinhagas, é necessário proceder à reparação total das mesmas (Azinhaga dos Carmelitas e Azinhaga dos Cerejais (Fig.132, Fig.133).



FIGURA 132-
DEGRADAÇÃO DO
PAVIMENTO



FIGURA 133-DIFÍCIL CIRCULAÇÃO VIÁRIA E
DE PEÕES



PROPOSTA DE INTERVENÇÃO

Far-se-á o aumento da largura dos passeios fronteiros aos edifícios e a ligação de toda a zona pedonal, sem gradeamento, que desaparecerá, ficando mais ampla, e com melhor circulação dos peões para melhor usufruto de todo o espaço, e onde deverão ser instalados alguns bancos de jardim.



FIGURA 134-GRADAMENTO A RETIRAR



FIGURA 135-INEXISTENCIA DE MOBILIÁRIO URBANO

6.9. Azinhaga dos Carmelitas

Apesar de terem sido colocados pilaretes para impedir o estacionamento no passeio já de si muito estreito, os automobilistas continuam a estacionar na via, causando graves problemas de circulação e impedindo que os carros de socorro e os serviços camarários diários

(carros do lixo) circulam, vendo-se obrigados a pedir, muitas vezes, o reboque para retirar as viaturas em transgressão.



FIGURA 136-ZONA A
PEDONALIZAR



FIGURA 137-
ESTACIONAMENTO A
REORDENAR

LOCAL DE ENTRADA NA NOVA ZONA 30

A intervenção nesta via, contempla a reformulação dos estacionamentos de ambos os lados e o alargamento da parte do arruamento que entronca com a Travessa do Pregoeiro. No entanto, e para evitar o estacionamento abusivo, proceder-se-á à colocação de pilaretes de borracha no lado sul da via, a partir da curva com a Travessa do Pregoeiro até á distância que possibilite a passagem das viaturas.

Prevê-se a sobre-elevação de uma passadeira junto à Rua General Henrique de Carvalho, demarcando, como aviso, a entrada numa zona mais restrita ao tráfego automóvel.

A diferença de material do pavimento, eliminando o betuminoso e reconstruindo-o em cubos de granito ou basalto, começará pela própria passadeira que deverá ser construída também com cubos do mesmo material e calcário branco.



FIGURA 138-SITUAÇÃO ACTUAL-
AZINHAGA CARMELITAS

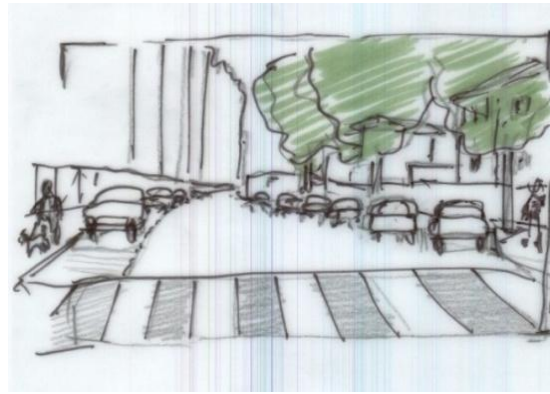


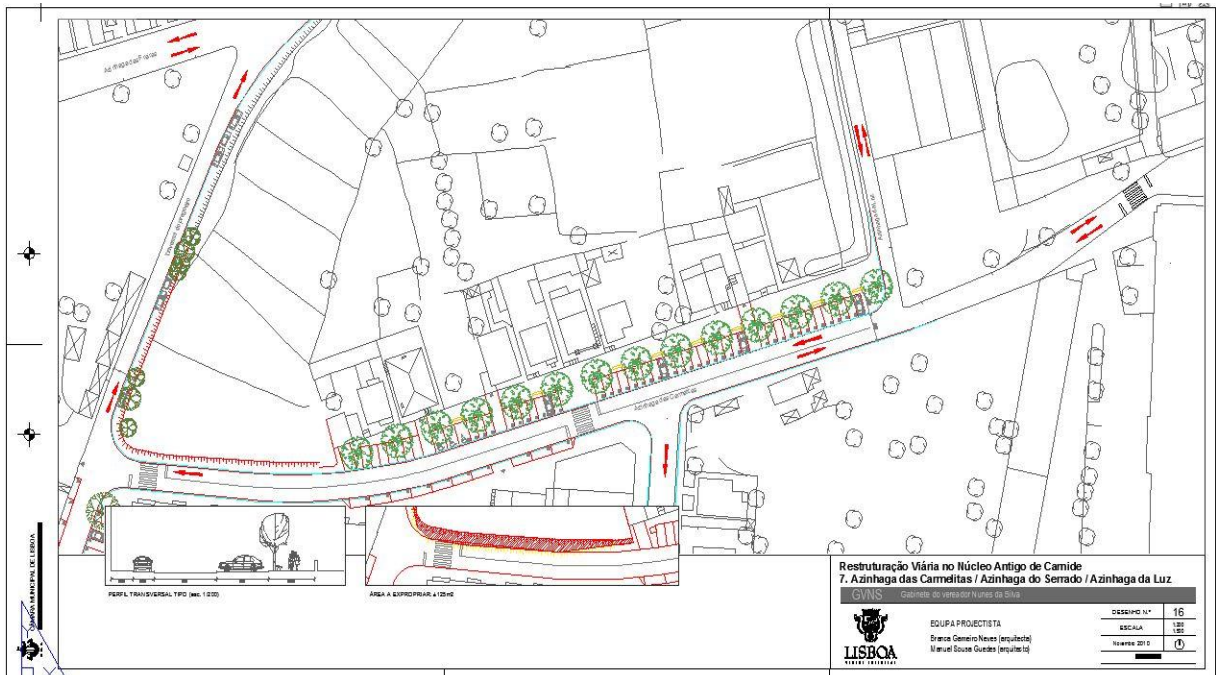
FIGURA 139-PROPOSTA DE PASSADEIRA
DAS SOBRE-ELEVADA



FIGURA 140- SITUAÇÃO ACTUAL-
AZINHAGA DAS CARMELITAS



FIGURA 141- PROPOSTA DE
INTERVENÇÃO



PROPOSTA DE INTERVENÇÃO



FIGURA 142-SITUAÇÃOACTUAL



FIGURA 143-EXEMPLO A
APLICAR

Com a colocação de pilaretes de borracha, deverão ser retirados os pilaretes metálicos que foram colocados no passeio, e que o reduziram, impedindo a fluida circulação de peões.

7. Estacionamentos existentes e previstos

Carnide apresenta um valor de 1,08 estacionamento/fogo (dados do PML / TIS) o que significa que para os residentes não há propriamente carência de estacionamentos.

A questão só se agrava devido à utilização do espaço público para estacionamento de utentes de equipamentos e de serviços que vêm procurar estacionamento não tarifado, mesmo que fique longe dos locais a utilizar, já mencionados.

O verdadeiro agravamento na ocupação do espaço público (estacionamento e não só) em Carnide, dá-se por ocasião dos Jogos de Futebol no Estádio do Benfica, nos Santos Populares e durante o mês de Setembro, aquando da realização da Feira da Luz, que condiciona o trânsito no Largo da Luz e não há alternativas para o estacionamento dos visitantes.

Das contagens de estacionamento efectuadas pela CML em diversos momentos, verificou-se que para os residentes, estes são suficientes, como já acima mencionado, sendo a procura externa de utentes que congestiona as ruas e espaços públicos em especial à hora das refeições (acesso aos restaurantes) e durante a semana, agravando-se, na maior parte das vezes, ao fim de semana.

Assim, o número mínimo de veículos registados ronda os quase 300 veículos (282) contabilizados num sábado de Agosto, e o número máximo de 500 viaturas (492) no início do mês de Outubro.

ESTACIONAMENTOS À SUPERFÍCIE

Local	Existentes	Propostos	Saldo
Estrada da Correia	20	32 (6 +27)	+13
Estrada da Pontinha	20	28	+8
Largo do Coreto (***)	24	0	-24
Largo Jogo da Bola	18	72	+54
Travessa do Jogo da Bola	10	4	-6
Rua Maria Brown	0	34	+34
Rua da Fonte	11	0	-11
Rua do Machado	58	3 Cargas /descargas + 37	-18
Rua da Mestra	22	18	- 4
Rua das Parreiras	37	12	-25
Rua Neves Costa	60	25	-35
Rua do Norte	36	34+2 (Cargas /Descargas)	0
Azinhaga das Carmelitas	72	62+10= 72	0
Rua dos Táxis Palhinhas	55	54 (1 lugar p/contentores)	-1
Travessa do Pregoeiro	33	34 + 2 (Cargas/Descargas)	+3
Trav. Pregoeiro (Azinhaga)	16	18 (*)	+2
Azinhaga das Freiras	54	54	0
TOTAL	546 Lugares	536 Lugares	+114 / - 124 = - 10
Silo na R. do Machado	-	+/- 106 Lugares	+/- 106 Lugares

QUADRO 8

(**) De acordo com as contagens efectuadas pelo Departamento de SR e Tráfego (Agosto e Outubro 2010) - ocupação mínima 282 lugares e ocupação máxima 492 lugares

(***) A intervenção no Largo do Coreto e a eliminação de lugares de estacionamento vai criar alguma premência nos estacionamentos nas ruas limítrofes pelo que será necessário proceder à redefinição de lugares de estacionamento para residentes

7.1. Silo automóvel

A carência de estacionamento é um dos problemas de mais difícil resolução, pois não existem em Carnide terrenos nem edifícios municipais para o efeito, como já foi referido anteriormente. Daí que a existência de uma antiga fábrica de papel, localizada na Rua do Machado, é apresentada como uma proposta para esse fim, solução que está a ser estudada com o proprietário e em colaboração com a EMEL (Empresa Municipal de Estacionamento), com vista a criar cerca de 106 lugares de estacionamento coberto.



FIGURA 144- ANTIGA FÁBRICA DE PAPEL



FIGURA 145- LOCAL IDEAL PARA SILO AUTOMÓVEL

8. Pavimentação e repavimentação das vias

Todos os arruamentos de Carnide, desde as zonas centrais até às Azinhagas, foram pavimentados na sua origem por cubos de basalto, e os passeios quando existem por calçada em vidro.

Este núcleo de interesse histórico, apresenta ainda nalgumas das suas ruas, vestígios da antiga pavimentação em cubos de basalto, que nalguns locais foi sendo coberta por sucessivas camadas de betuminoso que por sua vez também foi sendo sucessivamente remendado.

Por isso, o que de facto existe actualmente é um conjunto de remendos mistos de calçada e alcatrão, que causam sérios problemas não só à circulação automóvel mas, em especial, à circulação dos peões.

O facto agrava-se devido à não existência de passeios em muitos arruamentos, o que obriga o peão a circular em simultâneo com o automóvel quase sempre sem segurança.

A irregularidade dos pavimentos e dos materiais aplicados, torna a circulação de quem anda a pé, de bicicleta ou com carrinhos de bebé, assim como de pessoas em cadeira de rodas, incómoda, desconfortável e muitas vezes provocando ocorrências mais ou menos graves devido à queda (em particular de pessoas idosas).

À medida que as camadas de alcatrão se desgastam, vemos sob estas os vestígios do pavimento original, o qual deve ser retirado e reutilizado no mesmo local mas refazendo na totalidade o arruamento em causa.

Nas situações em que se propõe a não reutilização no local de onde é retirado, deve ser aplicado nas outras zonas onde é proposto.

Deste modo, alia-se o útil ao económico, pois o custo da obra não contemplará aquisição de novo material.

O levantamento de tipos de pavimento definiu a área de pavimentos existentes e de pavimentos propostos, cuja estimativa faz prever um aumento de área de pavimento em cubos de granito e de basalto, assim como de calçada em vidro e de cubos de calcário, com uma redução muito significativa do pavimento em betuminoso (ver Quadro em Anexo II).

8.1. A calçada tradicional e artística

Uma das componentes mais importantes da intervenção no espaço público relaciona-se com o tipo e a qualidade dos materiais dos pavimentos nas zonas pedonais e do mobiliário urbano a instalar.

Nesta zona de interesse histórico, e porque as pré-existências deverão, neste caso, ser mantidas e melhoradas, o material de pavimentação das zonas pedonais, deverá ser por excelência, a tradicional calçada portuguesa.

Assim, e para a repavimentação das ruas e respectiva pedonalização com restrição da circulação automóvel, propõe-se uma intervenção que:

1. Permita a aplicação das diversas técnicas de execução da calçada artística nas zonas a pedonalizar, uma vez que são métodos de assentamento da pedra que deverão ser preservados e utilizados preferencialmente em zonas históricas da cidade como esta.
2. Devido á falta de mão-de-obra especializada (calceteiros), seja criada uma acção de formação em que os locais de ensino prático sejam as zonas de intervenção no Núcleo Histórico de Carnide.



FIGURA 146-PAVIMENT MISTO



FIGURA 147-PAVIMENTO EM CALÇADA



FIGURA 148



FIGURA 149

As técnicas para assentamento da calçada em cubo grande 10x10 (neste caso para vias de trânsito automóvel) devem ser as tradicionais, assim como o assentamento da calçada em vidro deve respeitar as técnicas de execução feitas por calceteiros especializados.

8.2. Métrica da pavimentação – Modelo

Tendo com base o levantamento dos tipos e quantidades de pavimentos existentes no Núcleo Histórico de Carnide (Quadro – Anexo II), verificou-se que as percentagens correspondem a:

Cubo granito	Cubo calcário	Basalto irregular	Vidraço	Betuminoso
1.281	474	2.474	4.920	16.646
5%	2,5%	10%	20%	62,5%

A partir da análise métrica dos diferentes pavimentos podemos criar um modelo para uma via com 2m de passeio, 5m para estacionamento e 3m para a faixa de rodagem e que permite uma comparação com a situação existente e com a proposta, considerando que o betuminoso seria aplicado nas faixas de rodagem, o vidraço nos espaços pedonais e os cubos e calçada irregular nos estacionamentos.

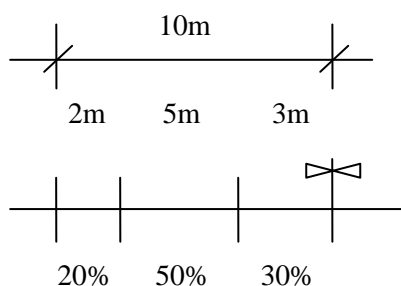


FIGURA 150-PERFIL TIPO DE ARRUAMENTO

Teríamos então:

	Existente	Modelo
Faixa rodagem	62,5%	30%
Zonas pedonais	20%	20%
Estacionamento	17,5%	50%

Na situação existente, há a notar uma clara insuficiência de espaço de estacionamento ou o uso do pavimento em betuminoso para esse efeito.

Esta confrontação pressupõe que o número de pisos do edificado não ultrapassa os 3 ou 4 pisos e que os passeios existam ao longo das vias, não se prevendo amplos espaços pedonais.

Vejamos agora a proposta

	Zonas pedonais	Estacionamento	Faixa rodagem
Modelo	20%	50%	30%
Existente	20%	17,5%	62,5%
Solução/Proposta	32%	42%	26%

Comparando a solução e o existente com o modelo, verifica-se que a solução prevê uma franca redução de ocupação pelas zonas de circulação automóvel (faixa de rodagem), o estacionamento aproxima-se bastante do modelo e aumenta-se significativamente o espaço pedonal, sendo de esperar uma forte qualificação do espaço urbano estudado.

Trata-se, obviamente, de meros indicadores métricos mas que em princípio induzem a uma solução muito positiva sob o ponto de vista de qualificação urbana do local.

Apesar de existir ainda um défice quanto à área de estacionamento comparando com o modelo, haverá que garantir a resolução deste problema, visto que um estacionamento insuficiente, ainda que por pequena margem, pode impedir a real qualificação do espaço público. Por isso as medidas para diminuir a procura na via pública passarão pela necessidade de um silo automóvel (ver 7.1.) e a criação de parques periféricos que responderão à procura suscitada principalmente pelos estabelecimentos de restauração.

9. Cargas e descargas

A inexistência de um conjunto de regras a cumprir para as cargas e descargas, como os locais específicos para as mesmas e o horário em que se podem efectuar, permite que aquelas sejam efectuadas a qualquer hora do dia e onde calha pelos fornecedores.

Os muitos restaurantes e estabelecimentos comerciais que são abastecidos diariamente, localizam-se nas vias principais – Rua da Fonte, Rua Neves Costa, Travessa do Pregoeiro e o início da Rua do Norte - pelo que é nestas vias que os camiões e as carrinhas dos fornecedores ali estacionam. O tempo de duração do estacionamento é muito variável, podendo ser de 5 a 15m, dependendo do tipo de carga e descarga que efectuam, variando também o momento do dia em que são feitas.

De manhã efectua-se o abastecimento dos frescos, podendo prolongar-se pela hora do almoço, o que complica sobremaneira a circulação e o estacionamento. Durante o dia efectuam-se os restantes abastecimentos, mas neste estudo não foram efectuadas contagens específicas para aferir da quantidade de viaturas e das horas em que efectuam as c. e d., mas somente a localização de lugares para as mesmas.



FIGURA 151
FOTOS DA AUTORA



FIGURA 152

Assim estabelecemos lugares na Travessa do Pregoeiro, na Rua do Machado, na Rua do Norte e no início da Rua da Fonte, devendo posteriormente sere definidos os respectivos horários.

10. Faseamento da intervenção para o reordenamento viário

A urgência primeira - reduzir e minimizar a circulação de veículos automóveis, e em particular o tráfego de atravessamento, disciplinar e reduzir o estacionamento de não residentes, e requalificar os pavimentos das vias - pode ser posta em prática sem custos demasiado elevados, pois poderão utilizar-se meios internos dos serviços camarários tais como substituição e utilização de sinalização vertical, pinturas nos pavimentos de passadeiras e outra sinalização horizontal, reparações pontuais e mais urgentes dos pavimentos, construção de passadeiras sobre-elevadas e colocação de floreiras e pilaretes em borracha em zonas específicas .

Para uma segunda fase de intervenção para a qual é necessário efectuar diversos procedimentos até à execução em obra, já serão necessários mais meios financeiros e técnicos, pois o objectivo de repavimentar as vias e zonas pedonais e de requalificar diversos espaços públicos, obrigará a um maior investimento.

1ª Fase – Intervenções a curto prazo

Numa primeira fase de intervenção pretende-se executar no terreno algumas pequenas obras, que, sem custos elevados, permitirão efectuar um reordenamento da rede viária e dos estacionamentos que contribuirão também para uma qualificação do espaço público pedonal.

Estas pequenas intervenções serão essencialmente do seguinte teor:

- a) Pinturas nos pavimentos – passadeiras, traços contínuos
- b) Revisão da sinalética vertical e horizontal
- c) Colocação de floreiras e outros elementos dissuasores de estacionamento
- d) Colocação de passadeiras sobre elevadas ou lombas

2ª Fase – Intervenção a médio prazo

Uma 2ª fase de intervenção, requer obras de maior dimensão no terreno.

Compreende todas as intervenções nos arruamentos em termos de pavimentação e das redes de infra-estruturas. Assim teremos as seguintes intervenções:

- a) Repavimentação das ruas do Núcleo Antigo de Carnide,
- b) Construção do Parque de estacionamento no Largo do Jogo da Bola
- c) Reordenamento viário e de espaço público do Largo do Malvar com arranjo paisagístico do Chafariz
- d) Repavimentação da Azinhaga do Serrado e Azinhaga da Luz

11. Intervenções específicas no espaço público

A intervenção na rede viária tanto a nível de alterações de sentido de trânsito como condicionamento de algumas vias, só por si não contribuirá para a requalificação urbana, que só se completará com a total repavimentação das vias e passeios, assim como a reabilitação e recuperação de alguns dos edifícios e espaços públicos, e em particular das Azinhagas como já referido. Por outro lado a qualificação de todo o espaço público pressupõe não só uma intervenção em todos os pavimentos, mas também no mobiliário urbano, na sinalética, no sistema de iluminação e luminárias e candeeiros, e no próprio design da publicidade de estabelecimentos comerciais.

Assim, e complementar à intervenção nos pavimentos e espaços públicos, deverá ser elaborado o estudo da iluminação pública nas Azinhagas, substituindo os postes e cabos aéreos ainda existentes (ver figuras abaixo), e de modo que a mesma faça valorizar e realçar os muros (quando ainda existentes) que as ladeiam.



FIGURA 153



FIGURA 154

a) Projecto de requalificação do Largo do Coreto

A intervenção no Largo do Coreto, que compreende a requalificação deste espaço público, foi aprovada no âmbito do orçamento participativo da CML, por um número significativo de cidadãos que querem ver este espaço público intervencionado e requalificado.

Será instalado um quiosque de flores, substituindo o improvisado espaço que a florista ocupa todos os fins-de-semana, há mais de 20 anos, estando previsto também um quiosque de restauração com esplanada.

b) Outras intervenções propostas

As intervenções no espaço público, decorrentes da correcção viária, e que anteriormente foram descritas, (Rua da Fonte /Rua dos Táxis Palhinhas, Azinhaga das Galhardas, Largo do Malvar/Estrada da Correia) contemplam alterações que têm por objectivo qualificar o espaço público, proporcionar um acréscimo de zonas de (bem) estar para os peões com a inclusão de mobiliário urbano, em particular de bancos de jardim, ajardinamentos e plantação de elementos

arbóreos e outros, sempre com o intuito de proporcionar ao cidadão um ambiente equilibrado e amigável. Também a preocupação com a mobilidade de cidadãos portadores de deficiência ou dificuldade física está patente nas propostas de nivelamento sempre que possível dos pavimentos de circulação pedonal e viária, da eliminação de barreiras arquitectónicas nos passeios e outras zonas públicas, e no tipo de material de revestimento que nesta proposta tem o desafio de fazer conciliar o desejável com o possível, ou seja, manter os elementos tradicionais (cubos de granito e de basalto), tornando-o o menos agressivos à circulação, complementando-os com materiais e revestimentos mais modernos e de superfícies não rugosas.

O cumprimento da legislação específica (DL 163/06) será tido em linha de conta nos projectos de execução, sem no entanto esquecer as características históricas e patrimoniais deste Núcleo de interesse histórico.

12. Participação da população

O processo de participação da população, dinamizado pela Junta de Freguesia de Carnide, tem permitido discussões alargadas com os residentes e comerciantes do Núcleo Histórico de Carnide quanto às intervenções necessárias para resolver os problemas do trânsito e da ocupação do espaço público.

A mobilização para a votação dos residentes nos projectos incluídos no orçamento participativo anual que a Câmara Municipal de Lisboa promove, levou a que alguns deles tenham sido aprovados e a verba cabimentada, nomeadamente para a Requalificação do Largo do Coreto (referida anteriormente) e para outros projectos de requalificação de espaços públicos, entre os quais o Largo da Luz.

Tanto um como outro, verão as obras serem iniciadas em breve, o que poderá ajudar à continuidade das intervenções no restante núcleo histórico.

Tanto as reuniões do executivo da Junta de Freguesia como as do Grupo Comunitário de Carnide, e outras tantas reuniões que se efectuaram para apresentar e debater o estudo aqui proposto, tiveram a participação dos representantes dos comerciantes e dos moradores, assim como a presença da Polícia de Segurança Pública, a Polícia Municipal, representantes de Associações locais culturais e de Apoio Social e, sempre que necessário, dos departamentos camarários directamente envolvidos nos projectos e na implementação dos mesmos.

Nem sempre as opiniões são consentâneas com a realidade e com o que é possível e aceitável fazer no terreno, pois cada um quer ver salvaguardados os seus interesses pessoais.

No entanto, das discussões têm surgido propostas que, quando tecnicamente possíveis, são levadas em conta para a subsequente realização no terreno.



FIGURA 155-REUNIÃO DO GRUPO COMUNITÁRIO DOS MORADORES DE CARNIDE

Nota final²⁹

O estudo viário e de requalificação do espaço público para Carnide, foi iniciado pela autora desta dissertação, na qualidade de técnica superior da Câmara Municipal de Lisboa em 2010 com os técnicos do DPI (Departamento de Planeamento de Infra-estruturas da CML), tendo sido desenvolvido no Pelouro da Mobilidade e concluído em 2011.

O estudo foi apresentado à Junta de Freguesia e à população para conhecimento e para apreciação das alterações previstas.

O Projecto de Requalificação para o Largo do Coreto, foi elaborado pelo DEP / DMAU -Direcção Municipal de Ambiente Urbano da CML e entrará em obra brevemente.

Em Agosto de 2011, foi efectuada uma alteração de sentidos de trânsito (experimental) para reduzir o tráfego de atravessamento no Núcleo Histórico, e iniciar o processo de requalificação do espaço público que contará com diversas intervenções durante o ano de 2012 (mudança de alguns pavimentos, marcação de entradas e saídas que definirão esta zona como área de mobilidade suave).

²⁹*Os desenhos em CAD da proposta global e das intervenções parcelares em cada rua e zona apresentadas nesta dissertação, foram executados pelo Arqtº Manuel Sousa Guedes do Pelouro da Mobilidade da Câmara Municipal de Lisboa e colaborador no presente estudo*

CAPITULO V – CONCLUSÕES

A requalificação urbana tem na intervenção no seu espaço público pedonal um “aliado” que pode e deve contribuir para a qualidade de vida de todos os cidadãos, para o que é necessário que essas intervenções tenham em linha de conta a memória do local, o seu uso, a sua forma material e imaterial, as suas vivências e a sua envolvente construída, assim como as suas interligações com os espaços contíguos.

É necessário que perante novas formas de habitar, e novas formas de pensar a cidade, os habitantes cada vez mais exigem, os espaços públicos sejam atractivos, despertem novos modos de interacção e participação colectiva, e surpreendam os seus utilizadores proporcionando-lhes actividades diferentes e sensações de bem-estar.

Esse bem-estar, associado à noção de segurança, conforto e comodidade do mobiliário urbano, à iluminação e ao tipo de pavimentação, à qualidade estética e à manutenção do próprio espaço público, permite uma boa e cada vez maior sociabilização (tão necessária e importante num quadro de quase desagregação de valores e de relações interpessoais) e uma vivência saudável que é imprescindível para que os cidadãos se sintam bem e felizes.

Assim, tanto as pequenas intervenções no espaço físico, como a que foi efectuada no Largo de S. Domingos, como as de maior dimensão e abrangência, como a que se propõe para o Núcleo Histórico de Carnide, são, a escalas diferentes, projectos cruciais para a requalificação do espaço público pedonal em particular e do espaço público em geral.

A construção de uma nova identidade para um local, ou o reforço da existente, foram os objectivos destas intervenções no espaço público e o seu fio condutor. Noutra nível, mas também com grande impacto na requalificação urbana do espaço público pedonal, o programa de animação lúdico / cultural que se realizou semanalmente no Terreiro do Paço durante 80 domingos, foi um pretexto para a apropriação de um espaço “vazio” que se foi enchendo da presença dos habitantes da cidade, criando uma nova alma e novos hábitos de uso que permanecem na memória e que antecederam uma requalificação física efectiva.

No caso de estudo para o Núcleo Histórico de Carnide, foram aplicados todos os conceitos subjacentes à boa qualidade do espaço público pedonal (pois aqui trata-se de privilegiar o peão), desde a eliminação de barreiras e conflitos à mobilidade de peões e à introdução de elementos de acalmia da circulação viária, até ao pormenor da pavimentação com o objectivo de ter um “produto” global que cubra todas as exigências para a preservação da essência de uma das zonas ainda semi-rurais de Lisboa.

Nesta fase do projecto a única conclusão que se pode tirar é que este tipo de processo de intervenção no espaço público é lento, não é pacífica a sua implementação quando existe uma participação efectiva da população, o que obriga a uma constante aferição na sua aplicação no terreno. Todavia, a conjugação de todas estas “condicionantes” é a chave para um resultado final de qualidade.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- “ Buenas prácticas en accesibilidad universal, Primera Selección de Realizaciones”, Junta de Comunidades de Castilla -La Mancha, 2006
- “ Lisboa: O desafio da Mobilidade”, Edição da CML- Licenciamento Urbanístico e Planeamento Urbano –Lisboa XXI, Julho de 2005
- “ Urban Regeneration: from Government to Governance – a practical outline, ReUrBA2 and Stipo Consult, 2005
- “Arte Urbana”, Edição da Parque Expo 98,
- “Atlas da Carta Topográfica de Lisboa” sob a direcção de Filipe Folque: 1856-1858, CML, Departamento de Património Cultural, Arquivo Municipal de Lisboa.
- “Cidades Europeias Sustentáveis” , Relatório de Peritos sobre o Ambiente Urbano , C. Europeia – D. G. Ambiente, Segurança Nuclear e P. Civil, Bruxelas, Março de 1996.
- Borthagaray, Andrés, “Conquistar a Rua! Compartilhar sem dividir/ Instituto para a Cidade em Movimento, S. Paulo, 2010
- “Diagnostico Sócio-Urbanístico da Cidade de Lisboa” , Colecção de Estudos Urbanos – Lisboa, Edição da CML- Licenciamento Urbanístico e Planeamento Urbano ,Outubro de 2004
- “Lisboa de Frederico Ressano Garcia, 1874-1909”, CML, Fundação Calouste Gulbenkian – Abril /Maio, 1989
- “Model Design Manual for living streets “, Coordenação de Ryan Snyder Associates e Transportation Planning for Livable Communities, Los Angeles ,2011
- “Normas e regulamentos técnicos de Construção e Acessibilidade “ (DL 163/06 e RAMP)
- “Técnicas da Calçada - Manual do Formando” – edição da CML - DMRH/DFSHS/Divisão de Formação, 2006
- ASCHER, François, ”Novos princípios do urbanismo, novos compromissos urbanos - um léxico”, Prefácio de Nuno Portas, Livros Horizonte, 2010
- AYMONINO, Carlo, “O significado das cidades”, Colecção Dimensões, Editorial Presença, 1975
- BACON, Edmund N., “Design of cities, Penguin Books, Maio de 1973
- BARRADA, Eduardo Martins “Empedrados artísticos de Lisboa”, 1985
- BARATA, J.P.Martins, “A Doença da Cidade”, Livros Horizonte, 1977
- BARATA, J.P.Martins, “Pensar Lisboa”, Livros Horizonte, 1989

- BORJA, Jordi, e MUXI, Zaida “ El Espacio Público, Ciudad e Ciudadania”, Electa, 2003
- BRANDÃO ALVES, Fernando M., “Avaliação da Qualidade do Espaço Público Urbano. Proposta Metodológica”, Textos Universitários C. Sociais e Humanas, Ministério da Ciência e Ensino Superior, F. C. Gulbenkian Janeiro 2003.
- CABRERA, Ana, NUNES, Marília e DIAS Henrique, “Olhar o Chão “, Imprensa Nacional, Casa da Moeda, (1990)
- CARVALHO, Jorge, “ Ordenar a cidade”, Quarteto, 2003
- CENTENO, Yvette (Coordenação) e FREITAS, Lima de, “A simbólica do Espaço, Cidades, Ilhas, Jardins”, Editorial Estampa, Lisboa 1991.
- COELHO, António Baptista, “Humanização e vitalização do espaço público”, LNEC, 2005
- URBANISTAS, Conselho Europeu de, “A Visão do Conselho Europeu de Urbanistas sobre as cidades do Século XXI”, 20 de Novembro de 2003.
- COUTO, Dejanirah , « História de Lisboa », Editora Gótica, 2ª edição, 2004
- CULLEN, Gordon, “El paisaje urbano”-Tratado de estética urbanística, Editorial Blume, Abril 1981
- Diversos Autores, “Humanização e vitalização do Espaço Público”. LNEC, Cadernos Edifícios nº 4, Outubro de 2005
- DUARTE GIL, Brigitte Eunice - “Mobilidade pedonal no espaço público - Caso de Estudo e Aplicação ao Projecto em Sete Rios”, UTL, IST (Dissertação de Mestrado), 2009
- FARIA, Miguel Figueira de (coordenação), « Praças Reais, passado, presente e futuro », Livros Horizonte, 2008
- FERREIRA, António Fonseca, “ Gestão Estratégica de Cidades e Regiões”, 2ª edição, Fundação Calouste Gulbenkian, Serviço de Educação e Bolsas, Março de 2007.
- FRANÇA, José Augusto, “Lisboa: urbanismo e arquitectura”, Biblioteca Breve, Instituto de Cultura e Língua Portuguesa, 1980
- GEO- Gabinete estudos Olisiponenses da CML - Consulta e recolha de diversa documentação avulsa sobre Carnide
- GHIEL, Jan, “Humanización del Espacio Urbano- La vida social entre los edificios”, Editorial Reverté, 2004
- INNERARITY, Daniel , “El nuevo espacio público”, Espasa, 2006
- LOBO, Manuel Costa, PARDAL, Sidónio, CORREIA Paulo V.D., “Normas Urbanísticas, Volume II, Desenho Urbano, Apreciação de Planos, Perímetros Urbanos”,

UTL, 2ª edição, DGOTDU, 1998.















- LYNCH, Kevin, « A boa forma da cidade », Edições 70, 1981
- LYNCH, Kevin, « L’image de la cité”, 1976
- MUNFORD, Lewis, ”A cidade na História, sua origens, transformações e perspectivas”, Martins Fontes, Editora Universidade de Brasília, 1982
- PARTIDÁRIO, Maria do Rosário, “ iQuau - Indicadores de Qualidade do Ambiente Urbano” , DGOTDU, Dezembro 2000
- PELHAM, Silvia Paula, DipArch (*Cant*), R.I.B.A, “ Evolução Construtiva dos Edifícios de Alvenaria – Planeamento Singular Lisboaeta – (séc. XVIII - séc. XX) Reabilitação Ambiental dos Edifícios de Alvenaria”, UTL, Faculdade de Arquitectura – Departamento de Tecnologias, (Tese de Doutoramento), 2011
- PEREIRA, Maria Madalena Dias Calhau Esquível, “Praças públicas sustentáveis - Caso de renovação das praças”, UTL, IST (Dissertação de Mestrado), Novembro 2008
- Plano de Urbanização Carnide – Luz, CML / Outubro 2005 e respectiva revisão de 2011
- QUIVY, Raymond e CAMPENHOUDT, Luc Van, “Manual de Investigação em Ciências Sociais”, Gradiva, 2ªedição, 1998.
- RAMALHETE, Filipa (coordenadora) “Praça do Comércio, Percepção e representação do espaço: presente e futuro”, UAL, Outubro 2009.
- RAMOS, Manuel João e Mário J. Alves, ”The walker and the city”, Edição ACAM-M, 2010
- RIVERSIDE, Lord Rogers of, Chair of the Final Report of the Urban Task Force “Towards an Urban Renaissance”, Department of the Environment, Transport and the Regions, London, 1999.
- ROSA, Walter, “A urbe e o traço - Uma década de estudos sobre o urbanismo português" Almedina, 2002
- RUANO, Miguel, “Ecurbanism- sustainable Human Settlements : 60 case studies , GG, 2ª edição 2002
- SERDOURA, Francisco M. e NUNES DA SILVA F., "Espaço Público. Lugar de Vida Urbana”, Engenharia Civil - UM, Número 27, 2006
- SHORT, John Rennie, ”The urban order”, An introduction to cities, culture and power”, Blackwell Publishers,1996
- SITE, Camilo, “L’art de bâtir les villes »-L’urbanisme selon les principes artistiques, D.Vincent, L’Equene, 1980
- TÁVORA, Fernando, “Da organização do espaço”, prefácio de Nuno Portas, edições do











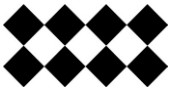



Curso de Arquitectura da ESBAP, 2ª edição de 1982.





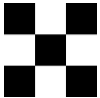

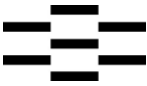







- Vários autores, "Manual de Metodologia e Boas práticas para a elaboração de um Plano de Mobilidade Sustentável", desenvolvido pelos Municípios do Barreiro, Loures e Moita, e a empresa Transitec - Portugal
- Vários autores, "Lisboa, Conhecer, Pensar, Fazer", CIUL, Edição da CML, 2001
- Webgrafia diversa
- WOOD, Phil e LANDRY, Charles, "Intercultural City, Planning for diversity advantage", Earth scan, London, Sterling VA , 2008














ANEXO I
TAXONOMIA DOS MOTIVOS DECORATIVOS DA CALÇADA ARTISTICA EM LISBOA











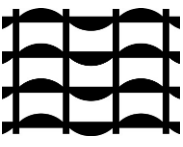
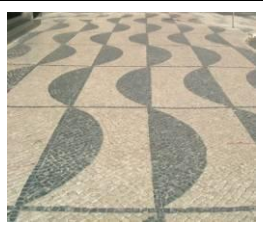
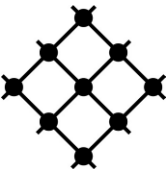

Motivo	Taxonomia	Exemplo
	<p>Estrela de quatro pontas</p> <p>Estrela Filipina</p>	
	<p>Estrela de cinco pontas inteira</p> <p>Estrela de cinco pontas sem botão</p>	
	<p>Estrela de seis pontas inteira</p> <p>Estrela de seis pontas sem botão</p>	
	<p>Estrela de seis pontas com botão</p>	
	<p>Estrela de seis pontas com botão de fantasia</p>	
	<p>Estrela de oito pontas inteira</p> <p>Estrela de oito pontas sem botão</p>	

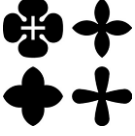







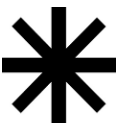





Motivo	Taxonomia	Exemplo
	Estrela de oito pontas com botão	
	Quadrados ensarilhados	
	Bandeira de Cidade	
	Cruz de Cristo e Cruz Latina	
	Cruz Aguçada	
	Cruz de Guerra	
	Losangos inteiros	















Motivo	Taxonomia	Exemplo
	Losangos avulsos vazados	
	Losangos furados	
	Quadrados inteiros	
	Quadrado vazado	
	Quadrados em linha	
	Quadrados brancos e pretos em superfície	
	Hexágono estreito vazado	











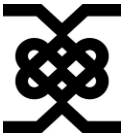

Motivo	Taxonomia	Exemplo
	Colchetes	
	Grelha Grade	
	Quina de quadrados	
	Troço de faixa	
	Círculo, Bola, Pérola	
	Argola Anel	
	Triângulos inteiros	


Motivo	Taxonomia	Exemplo
	<p>Tranqueta</p> <p>Tranquilhas</p>	
	<p>Ouros inteiros</p>	
	<p>Ouros vazados</p>	
	<p>Círculos, Bolas ou Pérolas com Fantasia</p>	
	<p>Divisas</p> <p>Esquadros</p>	
	<p>Faixa quebrada ou em ziguezague</p>	
	<p>Cobras</p>	
	<p>Cércea de Tenaz e Palmetas</p>	













Motivo	Taxonomia	Exemplo
	Gregas	
	Gregas comprimidas	
	Arabesco	
	Ondas do Mar largo	
	Mandrágoras	
	Malhas de Fantasia	
	Malhas de Rede	



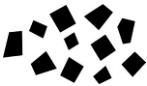











Motivo	Taxonomia	Exemplo
	Flores de quatro pétalas	
	Girassol	
	Florão de seis pontas de Seta	
	Florão de Setas e Lanças	
	Florão de Barras	
	Florão de Batoque ou de Maçarocas	
	Florão de Palmetas ou Bacalhaus	

Motivo	Taxonomia	Exemplo
	Florão de Ramadas	
	Rosetas	
	Rosetas de Bico de Papagaio	
	Folhas Flores de Ramos	
	Pé de Trepadeira	
	Laureis	
	Pinhas	

Motivo	Taxonomia	Exemplo
	Lises	
	Lises e Arcos de Moca	
	Liras	
	Brincos	
	Candeeiros	
	Laços	

Motivo	Taxonomia	Exemplo
	<p>Aranhas</p>	
	<p>Caracoleta Caracolão</p>	
	<p>Vírgulas</p>	
	<p>Lagartos</p>	
	<p>Ossos</p>	

Motivo	Taxonomia	Exemplo
	<p>Pontas de Seta</p> <p>Aparos</p>	
	<p>Archotes</p> <p>Tições</p> <p>Fogaréus</p>	
	<p>Pinças</p> <p>Tesouras</p>	
	<p>Coroas</p>	
	<p>Caravelas e Naus</p>	
	<p>Golfinhos</p>	

Motivo	Taxonomia	Exemplo
	Animais (Aves e Bichos)	
	Salpicos singelos	
	Troféus Mosca (Bairrada)	
	Letras	
	Datas	
	Brasões e Emblemas	
	Comerciais Publicitários	

Fonte:

- BAIRRADA, Eduardo Martins “Empedrados artísticos de Lisboa”, (1985)
- “Técnicas da Calçada – Manual do Formando” – edição da CML - DMRH/DFSHS/Divisão de Formação, 2006
- Fotografias da calçada tiradas em Lisboa pela Autora

ANEXO II
QUADRO DE PAVIMENTAÇÃO EXISTENTE E PROPOSTA PARA CARNIDE

INTERVENÇÃO NO NUCLEO HISTÓRICO DE CARNIDE	ÁREA PAVIMENTO EXISTENTE						ÁREA PAVIMENTO PROPOSTO						OBSERVAÇÕES	
	Cubos granito 10x10 (m ²)	Cubos basalto irregular (m ²)	Cubos calcário 10x10 (m ²)	Calçada vidraço (m ²)	Betuminoso (m ²)	Lancil (ml)	Cubos granito 10x10 (m ²)	Cubos basalto irregular (m ²)	Cubos calcário 10x10 (m ²)	Calçada vidraço (m ²)	Betuminoso (m ²)	Lancil (ml)		
Estrada da Pontinha	1018	15	---	---	---	---	1018	15	---	---	---	---	---	---
Estrada do Correia (Norte)	---	---	---	486	712	---	---	---	600	---	---	---	---	Executar com o Largo Malvar + 433m ² área ajardinada
Estrada do Correia (Sul)	---	---	---	706	3157	---	---	---	411	1134	1336	---	---	+ 270m ² área ajardinada
Largo do Malvar	---	---	---	---	---	---	---	163	52	522	---	---	---	---
Rua Neves Costa	---	---	---	422	1282	---	782	---	300	618	---	---	---	---
Rua Neves Costa (cota elevada)	263	---	---	---	---	---	263	---	---	---	---	---	---	---
Largo do Coreto	Contabilização no Projecto DEP/DMAU													
Rua do Machado	---	634	---	---	1441	---	539	---	400	1141	---	---	---	---
Travessa do Machado	---	---	---	7	56	---	---	---	---	63	---	---	---	---
Travessa do Jogo da Bola	---	---	---	32	443	---	---	---	380	181	---	---	---	+ 9m ² área ajardinada
Largo do Jogo da Bola	---	---	474	955	---	---	---	---	1500	147	---	---	---	---
Travessa do Cascão	---	---	---	14	160	---	---	---	369	---	---	---	---	---
Travessa do Malvar	---	---	---	---	174	---	---	---	---	192	---	---	---	+ 110m ² área ajardinada
Largo da Praça / Rua da Fonte	---	---	---	79	727	---	---	---	846	---	---	---	---	---
Rua da Fonte (poente)	---	---	---	827	1648	---	---	---	283	1037	905	---	---	+ 231m ² área ajardinada
Rua Maria Brown	---	---	---	272	1994	---	---	---	502	1354	1558	---	---	---
Rua dos Táxis Palhinhas	Só foi contabilizada a entrada para esta rua e integrada na Rua da Fonte (poente)													
Travessa do Pregoeiro (Azinhaga)	---	---	---	---	405	---	184	---	---	---	405	---	---	Área terreno expropriar 25 m ²
Travessa do Pregoeiro (Norte)	---	---	---	446	1059	---	---	---	308	595	544	---	---	---
Travessa do Pregoeiro (Sul)	---	---	---	53	287	---	---	---	340	---	---	---	---	---
Azinhaga dos Carmelitas	---	---	---	528	2896	---	---	---	843	1707	1315	---	---	Área terreno expropriar 125 m ²
Rua das Parreiras / Rua da Mestreira	---	1825	---	57	---	---	---	---	1448	450	---	---	---	---
Rua do Norte (intervenção)	---	---	---	36	205	---	---	---	240	---	---	---	---	(da R. Neves Costa à R. Parreiras)
TOTAIS	1281	2474	474	4920	16646	---	2786	178	8822	9141	6063	---	---	---