



UNIVERSIDADE CATÓLICA PORTUGUESA

CENTRO REGIONAL DAS BEIRAS

DEPARTAMENTO DE ARQUITECTURA, CIÊNCIAS E TECNOLOGIA

***“ESPAÇO PÚBLICO: MOBILIDADE E PERMANÊNCIA, CIDADE E
HABITAÇÃO – ACESSIBILIDADES”***

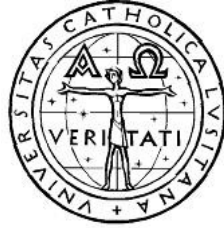


*Dissertação apresentada à Universidade Católica Portuguesa
para a obtenção do grau de mestre em Arquitectura*

Por

Victor Manuel Lopes Justino

Outubro de 2013



UNIVERSIDADE CATÓLICA PORTUGUESA

CENTRO REGIONAL DAS BEIRAS

DEPARTAMENTO DE ARQUITECTURA, CIÊNCIAS E TECNOLOGIA

***“ESPAÇO PÚBLICO: MOBILIDADE E PERMANÊNCIA, CIDADE E
HABITAÇÃO – ACESSIBILIDADES”***

*Dissertação apresentada à Universidade Católica Portuguesa
para a obtenção do grau de mestre em Arquitectura*

Orientador: Professor Doutor António da Silva Ferreira de Carvalho

Co-orientador: Professor Doutor Gonçalo de Sousa Byrne

Por

Victor Manuel Lopes Justino

AGRADECIMENTOS

A vida permite que tenhamos contacto com diferentes pessoas e culturas mostrando-nos quem realmente somos. Foi devido às vicissitudes da vida que me formei e me vou formando. Em cada contacto, em cada experiência, em cada saída à rua adquire-se muito e deixa-se um pouco de nós.

À minha família, pais, avós, tios, primos, que acompanharam desde sempre o meu percurso académico e que viram ser concretizado o sonho de criança em seguir este mundo complexo, árduo e por vezes ingrato mas apaixonante da Arquitectura, um muito obrigado. São eles os principais intervenientes, que acreditaram, acompanharam e me apoiaram sempre de uma forma incondicional. Agradeço à minha irmã pelo apoio, não só neste trabalho final como em todo o meu percurso escolar.

Agradeço aos meus orientadores, arquitecto António da Silva Ferreira de Carvalho e arquitecto Gonçalo de Sousa Byrne por todo o apoio, disponibilidade, experiência, acompanhamento e desenvolvimento deste trabalho final.

Deixo aqui também um agradecimento aos docentes com quem aprendi ao longo destes cinco anos. Foi com o contacto e aprendizagem com todos eles que alcancei os meus objectivos.

Agradeço igualmente aos meus colegas que me acompanharam ao longo do curso e que contribuíram para o meu sucesso: pelo apoio tanto dentro da universidade como fora dela. Obrigado pelas viagens, horas de trabalho, aprendizagens e sobretudo pelos momentos boémios vividos. Marcaram um percurso da minha vida que se repercute em quem sou hoje.

A todos os que se cruzaram no meu caminho e que contribuíram positivamente para a minha vida, um muito obrigado.

Por opção do autor, este trabalho foi redigido segundo as normas ortográficas anteriores ao novo acordo ortográfico.

RESUMO

Este trabalho final de projecto pretende articular vários pontos fundamentais para o bom funcionamento da cidade, tal como as acessibilidades tanto para o transeunte como para o habitante da cidade, as vivências e interacções no espaço público urbano e o modo como a arquitectura pode ser a responsável pela qualidade do espaço público, tendo sempre em conta a relação destas temáticas com o envelhecimento demográfico. Defende-se que a diversidade nas cidades é o factor mais importante para que estas ofereçam uma boa qualidade de vida, segurança, dinâmica e bem-estar tendo como resultado cidades civilizadas. Procurar saber de que modo é que o espaço público pode funcionar tanto como um meio de mobilidade e permanência, aliado à qualidade habitacional e de vivências na cidade, é o principal objectivo na elaboração e orientação deste trabalho. Parte-se de algumas premissas em constante mudança como a envolvente, população, necessidades actuais e dinâmicas locais, para se responder a um programa a implementar num sítio que é aparentemente estático, que é o terreno de implantação. Procura-se dotar esta pequena porção de cidade, de diversidade, coesão, usos e acima de tudo, de vida. Encara-se a cidade como sendo um organismo vivo em constante mutação, em que todos os órgãos que a constituem estão de certa forma interligados e onde a arquitectura tem um papel preponderante na articulação entre eles, flexibilizando-se em busca de respostas às necessidades inerentes à cidade.

Este trabalho tem um carácter fortemente relacionado com o espaço público, pois crê-se que este é o principal responsável pela qualidade da cidade, considerando-se que a cidade faz-se e desenvolve-se a partir do espaço público. É ao resolver bem o espaço público, dotando-o de acessibilidade, mobiliário urbano adequado, espaços e materiais confortáveis, pensando-se a cidade como sendo de todos e para todos que se parte para a qualidade arquitectónica dos edifícios que formam a cidade.

PALAVRAS CHAVE:

Envelhecimento demográfico; acessibilidades; mobilidade urbana; espaço público; interacção social; diversidade; Viseu.

ABSTRACT

This project final work encloses several critical points to the good action of the city, such as the accessibility for both the passer-by and the city dweller, the experiences and interactions in the urban public space, and how the architecture can be responsible for the quality of the public space, always taking into account the relationship of these issues with population aging. It is argued that the diversity in the cities is the most important factor to provide a good quality of life, safety, dynamism, and well-being, with civilized cities as the result. The main objective in the development and direction of this work is to find out how the public space can function both as a way of mobility and residence, together with the habitation quality of housing and experiences in the city. Some assumptions in constant change, such as the surrounding, the population, the current needs, and the local dynamics, have been taken into account in order to respond to a program to be implemented in a place that is seemingly static, which is the construction zone. The diversity, cohesion, habits, and above all, life will be implemented in this small portion of the city. The city is considered as a living organism in constant mutation, where all constituting parts are somehow interconnected and where the architecture has a key role in their association, leading to make them flexible in seeking answers to the needs inherent to the city.

This work has a character strongly related to the public space, because it is believed that this is the main responsible for the quality of the city, considering that the city is constructed and developed from the public space. If the public space is well solved, giving accessibility, appropriate urban furniture, and comfortable spaces and materials, the city is thinking up being of all and for all, and the architectural quality of the buildings which make the city is reached.

KEYWORDS:

Population aging; accessibility; urban mobility; public space; social interaction; diversity; Viseu.

ÍNDICE

1	0.0. INTRODUÇÃO
7	1.0. PANORAMA
9	1.1. O ENVELHECIMENTO E A RELAÇÃO COM O ESPAÇO PÚBLICO URBANO
9	1.2. ENVELHECIMENTO DEMOGRÁFICO
14	1.3. MOBILIDADE/ ACESSIBILIDADE
18	1.4. CIDADE INCLUSIVA
19	1.5. O TERRITÓRIO PORTUGUÊS
23	2.0. ESPAÇOS VERDES
25	2.1. ESPAÇOS VERDES COMO ELEMENTOS DE COESÃO SOCIAL NA MALHA URBANA
25	2.2. A IMPORTÂNCIA DA VEGETAÇÃO NAS CIDADES
27	2.3. PARQUES URBANOS
33	3.0. ESPAÇOS PÚBLICOS
35	3.1. ESPAÇOS DE CONVÍVIO E DE ENCONTRO
37	3.2. RELAÇÕES SOCIAIS NO ESPAÇO PÚBLICO URBANO
41	3.3. A RUA NA CIDADE
43	4.0. DIVERSIDADE & INTERACÇÃO
45	4.1. DIVERSIDADE GERA DIVERSIDADE
46	4.1.1. PONTOS FUNDAMENTAIS PARA A DIVERSIDADE SEGUNDO JACOBS
47	4.2. ESPAÇOS DE TODOS E PARA TODOS
48	4.3. CIDADES PARA AS PESSOAS

51	5.0. PEÃO vs. AUTOMÓVEL
53	5.1. A IMPOSIÇÃO DO AUTOMÓVEL NA MOBILIDADE DAS CIDADES
57	6.0. A COMPLEXIDADE DA ARQUITECTURA
59	6.1. COMPREENDER A ARQUITECTURA
59	6.2. DA UTOPIA À REALIDADE...
63	7.0. ESTRATÉGIA METODOLÓGICA
69	8.0. O LUGAR
71	8.1. LOCAL DE INTERVENÇÃO
72	8.2. CARACTERIZAÇÃO DA ZONA
73	8.3. A INFLUÊNCIA DO FONTELO NA CIDADE DE VISEU
76	8.4. IDENTIDADE NO ESPAÇO PÚBLICO
78	8.5. VEGETAÇÃO EXISTENTE
79	9.0. PROPOSTA
81	9.1. CONSIDERAÇÕES INICIAIS
82	9.2. CONCEITO
84	9.3. PROPOSTA VERDE
86	9.4. PROPOSTA URBANA
87	9.5. O ESPAÇO PÚBLICO COMO MODELADOR DAS VIVÊNCIAS SOCIAIS
88	9.6. TIPOLOGIAS, USOS E ESPAÇOS
94	9.7. A CLASSE SÉNIOR
98	9.8. VISEU, CIDADE ACESSÍVEL

101	10.0. A RUA
103	10.1. CARACTERIZAÇÃO DA RUA
109	11.0. O EDIFÍCIO
111	11.1. A IMAGEM
113	11.2. CONTACTO COM O EXTERIOR
123	11.3. FUNCIONAMENTO DO EDIFÍCIO
125	12.0. O FOGO
127	12.1. HABITAR
137	13.0. CONSIDERAÇÕES FINAIS
141	REFERÊNCIAS
143	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS
146	REFERÊNCIAS ELECTRÓNICAS
147	REFERÊNCIAS DE FIGURAS
149	ANEXOS
	ANEXO 1 – Painéis finais
	ANEXO 2 – Fotografias da zona de intervenção
	ANEXO 3 – Fotografias do terreno de intervenção
	ANEXO 4 – Índice de figuras

0.0.

INTRODUÇÃO

"A Arquitectura é a única criação artística que nos envolve, na qual entramos e no interior da qual nos movemos". (Baeza, 2013, p. 87)

O presente trabalho aborda essencialmente a problemática das acessibilidades nas cidades relacionada com o envelhecimento demográfico. Procura-se acima de tudo perceber de que forma a cidade pode dar resposta às exigências da população cada vez mais envelhecida, vendo sempre a cidade como um meio de mobilidade e de permanência. Trata-se por mobilidade, a facilidade como o utilizador da cidade se move no espaço público, como percorre determinado percurso, e por permanência, a forma como o utilizador da cidade usufrui dos locais de estar, de convívio que contribuem para a interacção social na malha urbana. Crê-se que um espaço público agradável possa contribuir para a melhoria da qualidade de vida nas cidades e que se reflecte também na valorização das suas habitações. Procuram-se desenvolver ambientes apropriados para todos, contribuindo o máximo possível para uma arquitectura inclusiva (Perito, 2010).

Procura-se que o espaço público seja o local de interacção social por excelência da cidade, tirando-se partido do património, história, paisagem e do seu *genius*. A qualidade urbana de uma cidade passa muito pela qualidade do seu espaço público e este deve proporcionar conforto, bem-estar, segurança e harmonia aos seus utilizadores. Só assim se parte para uma contribuição positiva para a qualidade habitacional da cidade. Porém, teve-se sempre em conta que a cidade não se apresenta a todos da mesma forma (Rémy e Voyé, 1997) e devido a isso, deve-se pensar como é que a cidade pode ser agradável para todos.

Este trabalho consiste numa parte inicial teórica, onde se procurou investigar sobre as temáticas referidas anteriormente e que fundamenta a componente prática de projecto, que consiste na elaboração de uma proposta para uma zona da cidade de Viseu. Pretende-se, a partir de uma componente teórica, consolidar as bases para se aplicar depois à prática, contribuindo para um pedaço de cidade com qualidade urbana, arquitectónica e habitacional, procurando sempre que haja um equilíbrio e que todos usufruam do mesmo espaço de uma forma saudável (Hanson, 2004, p.2).

O envelhecimento da população portuguesa é, a par destas temáticas, também alvo de investigação neste trabalho pois é uma constante que tem tendência a ser cada vez mais visível. Prevê-se que dentro de cinquenta anos a população idosa prevaleça em relação à população jovem, tornando Portugal num país cada vez mais envelhecido.

A arquitectura tem um papel preponderante na adequação do contexto a essa população, pois pretende-se, acima de tudo, proporcionar conforto às gerações vindouras. Não se deve fazer arquitectura tendo em conta apenas a realidade actual mas deve-se fazer uma antevisão

do que poderá acontecer num futuro próximo, para que a arquitectura se molde às necessidades que poderão surgir.

Neste trabalho procurar-se-á entender a arquitectura como um elemento de coesão social associado a questões de acessibilidade e mobilidade no espaço público. O espaço público em si, entendido como o vazio da malha urbana será trabalhado em função do peão, tentando fomentar relações sociais no próprio espaço público. Esta condição nunca deverá ser descurada pois as cidades devem ser vividas essencialmente no espaço público, contribuindo assim para as sensações de apropriação a determinado lugar e reforçando a identidade da cidade. Um outro aspecto importante é perceber-se a cidade como um organismo onde predomina a diversidade, pois é esta característica que define o conceito de cidade: um lugar heterogéneo com diversos usos onde coabitam diferentes indivíduos, de diferentes culturas e com diferentes formas de vida e de percepção do espaço público. A cidade deve ser encarada como um lugar onde prevaleça a ideia de conjunto e onde predomine a interacção entre indivíduos, onde o mesmo espaço é vivido por diferentes pessoas para diferentes finalidades (Jacobs, 2009).

O objecto concreto de estudo é a freguesia de S. José, em Viseu, onde se pretende tirar partido de um terreno que é caracterizado por ser um espaço ambíguo entre ambiente rural e urbano e que foi de certa forma esquecido na malha urbana da cidade. Pretende-se, acima de tudo, dotar este terreno de vida social recorrendo à arquitectura para alcançar estes objectivos, sem nunca pôr de parte o facto dos espaços públicos serem o principal meio de ligação, tanto físico como social, na cidade.

Um espaço público acessível é a preocupação inicial de uma cidade. Não faz sentido fazer edifícios acessíveis se o espaço público circundante não o é. É devido a isto que este trabalho, que procura tratar acima de tudo as acessibilidades aliadas à habitação multifamiliar, tem uma vertente fortemente urbana, onde se procurou inicialmente fazer um espaço público acessível e com qualidade, para assim dar resposta às necessidades exigidas nos edifícios multifamiliares.

O trabalho está estruturado em três partes principais. A primeira parte, constituída pelos capítulos 1 a 6, trata e analisa a teoria sobre as temáticas que são defendidas e que foram referidas anteriormente. A segunda parte, constituída pelos capítulos 7 e 8, refere-se à metodologia adoptada e à caracterização da zona de intervenção para que se compreenda melhor a zona da cidade analisada e intervencionada. Na terceira parte, apresenta-se e

explica-se a proposta que aborda diversas escalas: partiu-se da resolução da escala urbana buscando ligações à cidade (capítulo 9), trata-se da escala da rua em si que está mais relacionada com a escala do peão (capítulo 10), tratando-se depois e quase de uma forma natural, os edifícios que formam a rua e que contribuem para a dinâmica urbana (capítulos 11 e 12). Desta forma, procura-se, acima de tudo, que a proposta colmate as lacunas existentes na zona de intervenção. Ao longo da terceira parte, as soluções apresentadas são, sempre que pertinente, acompanhadas por obras de referência, que servem como modelos a seguir na elaboração do projecto em causa.

1.0.

PANORAMA

"(...) a criação artística, como a Arquitectura, exige uma enorme quantidade de conhecimentos prévios que exigem sabedoria e tempo por parte do arquitecto". (Baeza, 2013, p. 48)

1.1. O ENVELHECIMENTO E A RELAÇÃO COM O ESPAÇO PÚBLICO URBANO

Habitualmente, os idosos são vistos como o mal de todas as sociedades, mas não nos podemos ficar por esta visão estigmatizada associada a esta faixa etária. O mal não está nos idosos, mas sim na falta de preparação da cidade e da sociedade para lidar com esses idosos (Rosa, 2012). O papel do arquitecto neste tema é bastante importante, pois tendo em conta que a população mundial está cada vez mais envelhecida, é necessário que a cidade responda às necessidades exigidas por esta faixa etária que se vai assumindo cada vez mais.

O idoso é muitas vezes visto como tendo o dever de “passar o testemunho” a gerações seguintes, sendo normalmente visto como o portador de saberes e costumes que definem a identidade de uma cultura, de um lugar. Esta é uma visão positiva da velhice que contraria a visão negativa exposta acima. Em 1980, Portugal era um dos países mais jovens da União Europeia, sendo hoje um dos mais envelhecidos. Para abrandar o envelhecimento da população cada vez mais idosa é preciso beneficiar e incentivar a natalidade e criar condições para acolher os idosos, com dignidade nas nossas cidades. Segundo Rosa, (2012, p. 19), o envelhecimento pode ser caracterizado como sendo bio-psicológico e cronológico. Um exemplo de envelhecimento bio-psicológico, é uma pessoa que não está na faixa etária de idoso, mas que apresenta factores e características que geralmente são associadas à velhice, tais como a presença de rugas, cabelos brancos, entre outros, ou então totalmente o inverso, alguém que efectivamente se encontra na 3ª idade mas que aparentemente tem uma imagem mais jovem. Desta forma, o envelhecimento bio-psicológico é algo muito abstracto e que varia de pessoa para pessoa, podendo ter a ver com a genética da pessoa em questão ou com os modos de vida e vivências que poderá ter tido. Quanto ao envelhecimento cronológico, é caracterizado como um envelhecimento inevitável, ou seja, um envelhecimento natural que resulta exclusivamente da idade.

1.2. ENVELHECIMENTO DEMOGRÁFICO

Hoje em dia, com os avanços tecnológicos e da medicina, a tendência é para a esperança média de vida ser cada vez mais elevada. Nos primórdios da Humanidade, a velhice era uma situação rara, sendo por isso valorizada. Significava experiência e sabedoria. Antes era vista como uma excepção, hoje há a tendência de ser quase uma regra.

Em geral, há a tendência para que o envelhecimento demográfico adquira uma dimensão mundial. No caso de Portugal, nas últimas cinco décadas, verificou-se um aumento considerável da média de idades. Desde 1960 até aos dias de hoje, o número de jovens diminuiu um milhão. Representavam 29% da população e actualmente é apenas de 15%, enquanto os idosos são cada vez mais numerosos; em 1960 representavam 8% da população, enquanto hoje são 19%, ou seja, houve um aumento de 1,3 milhões (Rosa, 2012, p. 27).

Portugal é considerado hoje como um dos países do mundo com a percentagem de população idosa mais elevada, ocupando o 8º lugar no *ranking* dos países mais envelhecidos, com critério de classificação definido como a proporção de indivíduos na população que têm idade igual ou superior a 60 anos (UN, 2009, citado em Lopes e Lemos, 2012). As estimativas mais recentes, de acordo com as projecções do Instituto Nacional de Estatística (INE, 2012), apontam para um peso da população com 65 anos ou mais superior já a 18% da população total no país, estando em franco crescimento, em particular, a proporção de indivíduos com 80 anos ou mais, estimada na ordem dos 5% da população portuguesa.

Tendo em conta o território nacional, estamos perante um perfil demográfico bastante diversificado, marcado por assimetrias que reproduzem, em larga medida, aquilo que são os eixos estruturantes de um modelo de desenvolvimento socioeconómico caracterizado pela litoralização e pela concentração urbana em alguns poucos pólos de atracção, que acabam por esvaziar várias regiões do país, nomeadamente dos seus grupos populacionais mais jovens (Lopes e Lemos, 2012). Os jovens tendem a fixar-se maioritariamente no litoral do país, nomeadamente nas zonas metropolitanas de Porto e Lisboa, pois é onde existem melhores condições de vida numa sociedade que se caracteriza por ter uma relação bastante forte com os meios urbanos. Estamos perante uma sociedade que valoriza um estilo de vida diferente do que tradicionalmente existe no campo, e que acaba por dar origem ao que Georg Simmel designou por *atitude blasé*. Caracteriza-se, acima de tudo, por ser uma atitude calculista com um certo distanciamento social. Simmel defendia que

“(…) se aos incessantes contactos públicos das pessoas nas grandes cidades correspondessem as mesmas reacções interiores dos contactos que têm lugar na pequena localidade, onde cada um conhece e tem uma relação activa com quase todas as pessoas que encontra, estaríamos completamente atomizados interiormente e cairíamos numa condição mental deplorável.” (Simmel, 2001, p. 36)

É desta forma que as cidades, em regra geral, se caracterizam nos dias de hoje. Este facto tem de ser tido em conta e questionado, na medida em que se percebe, se o que está a

acontecer é positivo ou negativo para o desenvolvimento das cidades. Esta questão de relação social entre população é da maior importância quando se fala em populações idosas, pois estas ainda mantêm relações de vizinhança e partilha social mesmo em cidades (o que acontece naturalmente em meios rurais).

Tendo em conta o inevitável envelhecimento demográfico de Portugal, não depende dos arquitectos e urbanistas alterar essas previsões, pois a evolução prevista depende sobretudo da diminuição da taxa de natalidade e do aumento da esperança média de vida. Depende, sim, dos arquitectos e urbanistas melhorar a qualidade de vida da população, seja ela qual for, mais ou menos envelhecida. É necessário ter esta noção, não do panorama actual, pois os projectos não são feitos para o presente, mas perceber de que forma irá contribuir para o futuro da população, neste caso, de Viseu. É importante estar ciente que a população está num envelhecimento crescente e que estamos a projectar, cada vez mais, para uma população envelhecida. Perante isto, há que pensar a arquitectura com esta finalidade, e pensá-la sobretudo, a longo prazo.

Na Figura 1, é perceptível a territorialização do envelhecimento demográfico, onde é perfeitamente visível a assimetria entre o litoral e o interior, muito associada à presença de locais que ainda permanecem rurais no interior do país.

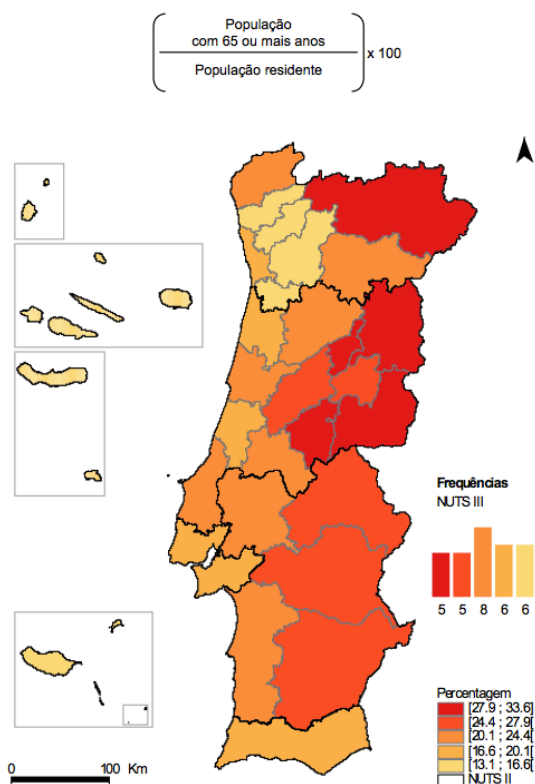


Fig. 1 – Percentagem de idosos, 2011.

Fonte: Instituto Nacional de Estatística, 2012, p.21.

Tendo em conta os dados do Instituto Nacional de Estatística, mostrados anteriormente, é importante adequar o que se projecta à população existente no território em causa, neste caso, à população maioritária da cidade de Viseu, que se caracteriza por ser uma população envelhecida e com tendência a envelhecer cada vez mais.

Tal como é visível nas projecções da Figura 2, a tendência é que Portugal se torne num país cada vez mais envelhecido. Desta forma, a arquitectura deve ter em conta estes factos, pois o mais importante é responder às necessidades da população existente e vindoura.

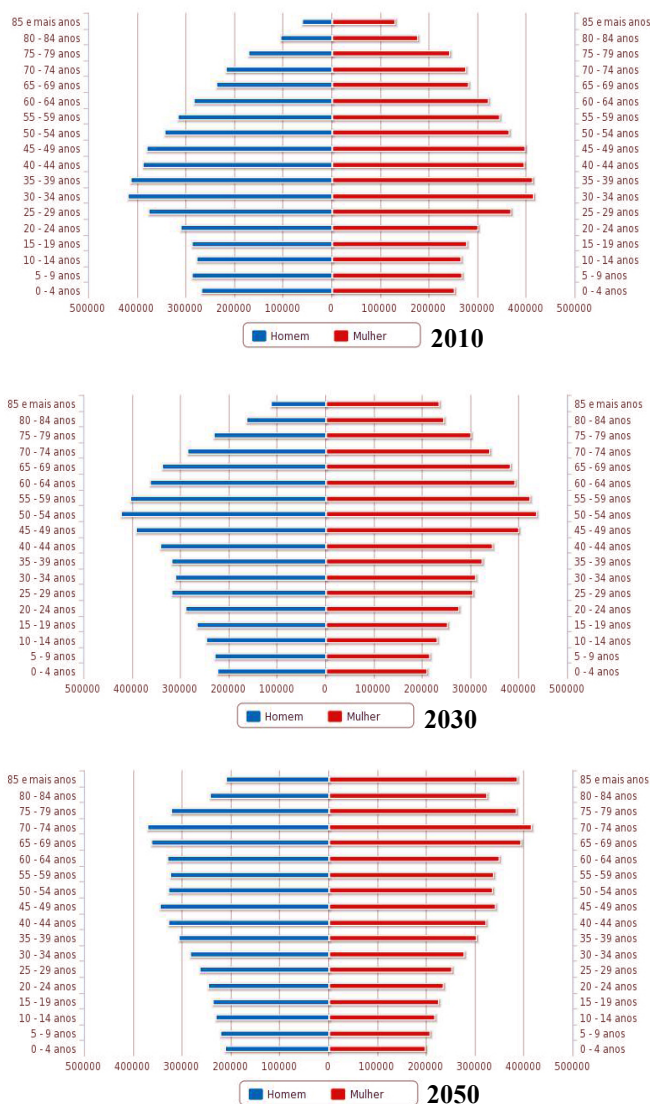


Fig. 2 – Projecções da população residente de 2010 a 2050.

Fonte: Instituto Nacional de Estatística, 2013.

Tendo em conta a pirâmide etária relativa ao ano de 2010 (Figura 2), percebe-se que a maior parte da população portuguesa tem aproximadamente entre 25 e 64 anos, o que se traduz numa sociedade ideal na medida em que, teoricamente seria uma sociedade

predominantemente activa, considerando-se a idade activa até aos 64 anos. As projecções mostram que a tendência é que a população envelheça cada vez mais, chegando a um ponto em que a população idosa (e na maior parte reformada, não activa) se sobrepõe à população mais nova, tendo consequências negativas em termos da economia do país e, mais grave, do crescimento demográfico. Estima-se que, em 2060, a população idosa seja praticamente o dobro da população jovem.

Com este constante aumento do envelhecimento demográfico surgiram novos ideais como o “*Aging in place*”, a partir do qual se procura perceber e discutir as mudanças que ocorrem no envelhecimento e no seu ambiente envolvente, elegendo a manutenção da pessoa no seu meio natural (Pynoos, 2001; Pynoos, Caraviello e Cicero, 2009, citados em Martin, *et al.*, 2012). É importante que o idoso permaneça na habitação actual de modo a que a sua vida se desenrole de uma forma natural reafirmando o seu relevante papel na manutenção da independência funcional e da actividade social, não só ligado à habitação em si, mas em tudo o que envolva as suas vivências, como o contacto social e usufruto do espaço público.

Este conceito de “*Aging in place*” pode ser explicado como a capacidade do idoso permanecer na própria residência, mesmo quando confrontado com a necessidade crescente de apoio por mudanças de vida, como o declínio da saúde, a viuvez ou a perda de rendimentos (Pastalan, 1990, citado em Martin, *et al.*, 2012). É importante que o idoso se sinta independente mesmo quando na realidade não o possa ser totalmente. O facto do idoso se sentir um objecto nas mãos de algum cuidador, ou colocado num lar que mude radicalmente a sua forma de vida, pode ser prejudicial na medida em que psicologicamente sente que a sua saúde está em declínio. Por isso, é importante que o idoso se sinta bem não só na sua habitação como no espaço público próximo, de modo a ter um contacto directo com ambientes exteriores e conseqüentemente com convivências no espaço público, pois segundo Guyton, é essencial que os idosos estejam em contacto directo com o sol, que contribui para o metabolismo ósseo no corpo humano (Guyton, 2002, citado em Dorneles e Bins Ely, 2006) e para o bem-estar emocional do idoso. É uma mais-valia ter este facto em conta e pensar-se no espaço público da cidade como sendo também um espaço terapêutico para os idosos.

1.3. MOBILIDADE/ ACESSIBILIDADE

Com a idade, surgem diversas alterações nos seres humanos, sejam elas biológicas, psicológicas e sociais, que poderão originar uma certa vulnerabilidade e dependência. Segundo um estudo denominado Inquérito Nacional às Incapacidades, Deficiências e Desvantagens (INIDD), em 2007, cerca de 9% da população portuguesa apresentava necessidades especiais, sendo a restrição na locomoção, a situação mais comum e a que apresenta maior significância na população com idade igual ou superior a 75 anos (CET/ISCTE, 2008, citado em Martin, et al. 2012). A questão das acessibilidades e mobilidade nas cidades é um tema recorrente e que deve ser sempre tido em conta, pois é um facto que está presente na população mundial, não só relativamente aos idosos, que têm normalmente algum tipo de incapacidade motora, mas também às restantes faixas etárias. A probabilidade de uma pessoa ter algum tipo de condicionalismo motor ao longo da vida, que poderá ser uma fractura nos membros inferiores, uma incapacidade temporária ou algum tipo de doença que condicione a mobilidade, é muito elevada e a arquitectura deve estar preparada para estas possibilidades, garantindo sempre o conforto e mobilidade das pessoas afectadas por estes condicionalismos.

Com o avançar da idade, aumentam os riscos das doenças crónicas não transitáveis ou degenerativas, como problemas cardiovasculares, Alzheimer, entre outras, e aumentam as dificuldades de mobilidade. É neste campo que entra o contributo do arquitecto: o desenho do espaço urbano deve ser confortável e acessível para todos. Não basta que se desenhe algo para a maioria da população, que normalmente é activa e sem problemas consideráveis de mobilidade, mas sim, que se pense, acima de tudo, em quem tem qualquer tipo de incapacidade. É necessário que haja um equilíbrio e que todos usufruam do mesmo espaço de uma forma saudável (Hanson, 2004, p. 2).

É importante pensar no planeamento das cidades, nomeadamente do espaço urbano como algo acessível a todos. Deve ser o mais inclusivo possível, recorrendo a materiais, mobiliário, e outro tipo de elementos adequados a todos. Porém, apesar de todos os esforços e todas as medidas de ordenamento e planeamento das cidades é praticamente impossível fazer uma cidade totalmente inclusiva, pois nunca se conseguirá alcançar uma solução ideal para todos. Ou seja, a exclusão é quase inevitável. No entanto, deve haver consciência da realidade e perceber que é praticamente impossível oferecer uma acessibilidade perfeita a todos, por

isso há que reduzir ao máximo os possíveis casos de exclusão, contribuindo para um espaço público socialmente heterogéneo (Hanson, 2004, p. 14).

Hoje em dia o que se espera da habitação em si e dos edifícios, em geral, é totalmente diferente do que se esperava há cinquenta anos. Actualmente as pessoas valorizam a flexibilidade e a capacidade do ambiente em adaptar-se às condições que se alteram, como uma mudança na estrutura familiar, uma deficiência temporária ou permanente, uma limitação do utilizador do edifício, entre outros (Perito, 2010).

Com o passar dos anos, as pessoas sofrem várias alterações no organismo que influenciam directamente a sua capacidade de mobilidade, impondo-lhes restrições. Perante isto, é importante proporcionar à população, e em particular aos idosos, independência, segurança e conforto, possibilitando-lhes que usufruam dos espaços exteriores e não se restrinjam aos seus lares apenas porque o espaço público os atormenta. Este é um aspecto importante na necessidade de espaços públicos agradáveis e confortáveis para todos na cidade. Com a aposentação, as pessoas têm tendência a refugiar-se mais nas suas casas pois deixam de ter contacto profissional e social com outras pessoas. É de modo a contrariar esta tendência que é importante que as cidades ofereçam condições para que se use mais os espaços públicos.

Quando se fala em acessibilidades pensa-se quase automaticamente em pessoas com mobilidade reduzida que, de uma forma geral, se resume a pessoas em cadeiras de rodas. Porém, a mobilidade reduzida vai muito mais além disto: aplica-se a pessoas com incapacidades não só físicas e sensoriais, como invisuais, surdos, entre outros, mas também incapacidades cognitivas.

É importante que o mobiliário de acessibilidade a espaços públicos seja adequado a todos os utilizadores pois aqueles funcionam como zonas de coesão social, que por sua vez contribuem para os sentimentos de pertença ao local. Este aspecto nunca deve ser descurado pois está intrinsecamente relacionado com o nosso património. É importante que todas as classes sociais e faixas etárias se sintam confortáveis com o espaço público disponível.

Quando se trata de fazer locais acessíveis para idosos deve-se ter especial cuidado ao mobiliário urbano e a todos os elementos que constituem esse local. Deve estar desprovido de qualquer tipo de objecto que possa provocar quedas ou dificultar a mobilidade do idoso.

O facto de uma pessoa não possuir 100% das suas capacidades também entra neste parâmetro, porque de certa forma se sente incapacitada para se mover em total segurança e confiança no espaço público.

Além de incapacidades deste cariz devem ser consideradas também pessoas com mobilidade reduzida, nomeadamente idosos e pessoas que por algum motivo se sentem incapazes de fazer determinada tarefa, como obesos, altos, baixos, entre outros. Ou seja, cada caso é particular e deve ser sempre tido em conta. Esta interpretação nasce da forma como o mobiliário e equipamentos urbanos estão à nossa disposição.

Habitualmente, o mobiliário e equipamentos urbanos são calculados tendo por base a média da população de um determinado país ou cultura, mas podem não ser totalmente ergonómicos para todos. É nesta questão que se deve ter especialmente cuidado. Quando se trata de fazer uma cidade inclusiva (Hanson, 2004), deve-se pensar inicialmente em quem tem incapacidades que dificultem uma perfeita mobilidade na cidade. Deve-se ter em conta que os espaços acessíveis são um direito de todos e não uma necessidade.

É o que explica Benktzon (1993, citado em Hanson, 2004) através da sua “*design pyramid*” (Figura 3) que ilustra, de uma forma bastante clara, os princípios que se devem ter em conta quando se pensa em criar acessibilidades para todos; se se desenhar para quem tem mais limitações (topo da pirâmide), todos os outros poderão utilizá-los e será útil para todos.

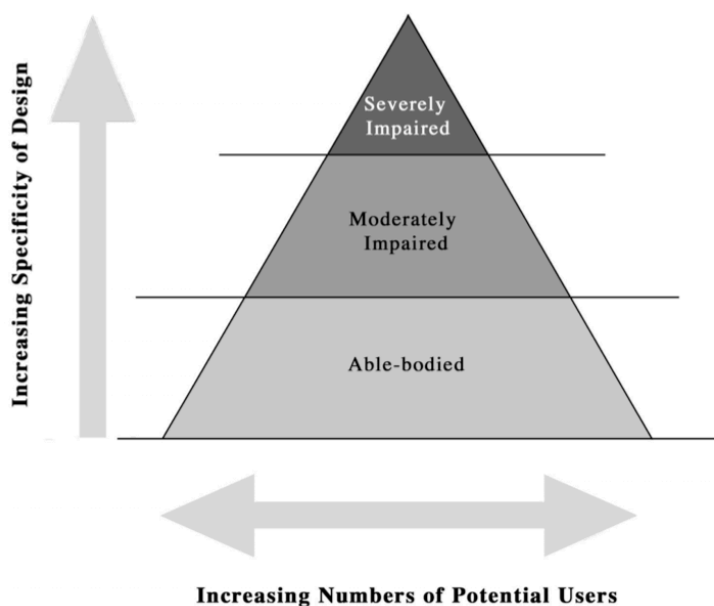


Fig. 3 – “*design pyramid*” de Benktzon.

Fonte: Benktzon, 1993, citado em Hanson, 2004.

De uma forma geral, quando se projecta tem-se em conta a maioria dos possíveis utilizadores, representados na Figura 3 pela base, que de uma forma pragmática, provavelmente é o mais óbvio. No entanto, deve haver uma mudança nesta forma de pensar. Deve-se inverter as prioridades que à partida parecem absurdas: projectar não para a maioria das pessoas mas para quem tem mais necessidades, pessoas com qualquer nível de incapacidades.

Caso se ignorem as pessoas que o topo da pirâmide engloba, poderá estar-se a promover a exclusão social, e estar a fazer-se uma cidade, que à partida é agradável, assustadora e perigosa para a população com determinado tipo de incapacidade (Giradet, 1996 citado em Hanson, 2004).

O espaço deve ser acessível e bem perceptível recorrendo a todos os sentidos, de preferência. Deve ser de fácil acesso tanto para surdos, invisuais, deficientes motores, entre outros. É importante que os espaços estejam dotados de informação de fácil percepção, podendo-se recorrer a: a) objectos, cores, contrastes, mais ligados à visão; b) sinais sonoros, como semáforos ou outro tipo de informação sonora, ligados à audição; c) vegetação sensitiva, tirando partido do olfacto; e d) adopção de texturas (tacto) (Lima, 2004, citado em Bins Ely e Dorneles, 2006).

As possíveis restrições, em qualquer projecto, devem ser uma preocupação constante, porque quando projectamos, tentamos fazê-lo para todos. É importante que os espaços não sejam restritos a pessoas com determinadas características mas sim, disponível a todos. Esta é a imagem ideal quando se projecta algo, mas este ideal é de certa forma utópico pois é praticamente impossível. O Desenho Universal (Bins Ely, *et al.*, 2006) procura integrar todo o tipo de utilizadores e engloba outro conceito, o Jardim Universal, complemento do Jardim Sensorial. Deve haver sempre uma especial atenção para a existência de diferentes tipos de incapacidades por parte de quem se desloca no espaço público, que podem ser invisuais, pessoas com deficiências físicas, psíquicas, surdos, crianças, analfabetos, entre outros.

1.4. CIDADE INCLUSIVA

As habitações, à semelhança do espaço público, deverão também ser o mais inclusivas possível, cumprindo normas de acessibilidade e adequabilidade, evitando o recurso a degraus, corredores e portas estreitas, e casas de banho inacessíveis no andar de acesso ao exterior. Deverão incluir também uma gama de recursos adaptativos que facilitem a segurança e a prevenção de quedas, entre outros (Jordana e Maisel, 2010, citado em Martin, *et al.*, 2012). Se pensarmos as habitações e edifícios tendo em conta estas necessidades, que são cada vez mais exigidas por parte da população existente, estaremos a contribuir para que os idosos e pessoas com incapacidades motoras se sintam inseridas na sociedade, resultando em espaços e cidades inclusivas.

Uma arquitectura inclusiva garante ambientes apropriados, não só para idosos ou pessoas portadoras de deficiência, mas para todos (Perito, 2010).

O termo “Universal Design” (Desenho Universal) foi utilizado pela primeira vez pelo arquitecto Ronald Mace nos Estados Unidos, em 1985, influenciando a mudança de paradigma no desenvolvimento de projectos urbanos, de arquitectura e design. Mace deslocava-se em cadeira de rodas e sentia, mais do que qualquer outra pessoa, todos os constrangimentos, dificuldades e até a impossibilidade de usar determinados espaços. Assim criou o conceito de Desenho Universal. Para este arquitecto, o Desenho Universal aplicado a um projecto consiste na criação de espaços e produtos que possam ser usados por todas as pessoas, na máxima extensão possível (Clemente, 2012).

O que se procura essencialmente nos projectos inclusivos é, acima de tudo, espaços que possam ser utilizados por todos, sem depender, por exemplo, da necessidade de adaptação ou elaboração de um projecto especializado para pessoas com deficiências. Desta forma favorece-se a biodiversidade humana proporcionando uma melhor ergonomia a todos (Clemente, 2012)

Com o avançar da idade, o tempo de permanência nas habitações torna-se cada vez mais intenso, devido às aposentações e à vida familiar que normalmente é mais sedentária, ligado à permanência na casa, entre outros. Simultaneamente, os idosos continuam a ter a necessidade de participar no convívio social a que estão habituadas. O seu isolamento, sob qualquer óptica, é prejudicial, sendo responsável muitas vezes por depressões, desesperança e dependência facilmente verificáveis em núcleos destinados a abrigar idosos (Perito, 2010).

1.5. O TERRITÓRIO PORTUGUÊS

Há uma tendência cada vez maior das pessoas habitarem nas cidades e em Portugal já é bem perceptível. Nas zonas amarelas da Figura 1, onde a população é mais jovem, regista-se também uma maior concentração populacional, nomeadamente nas zonas metropolitanas de Lisboa e do Porto, tal como se observa na Figura 4.

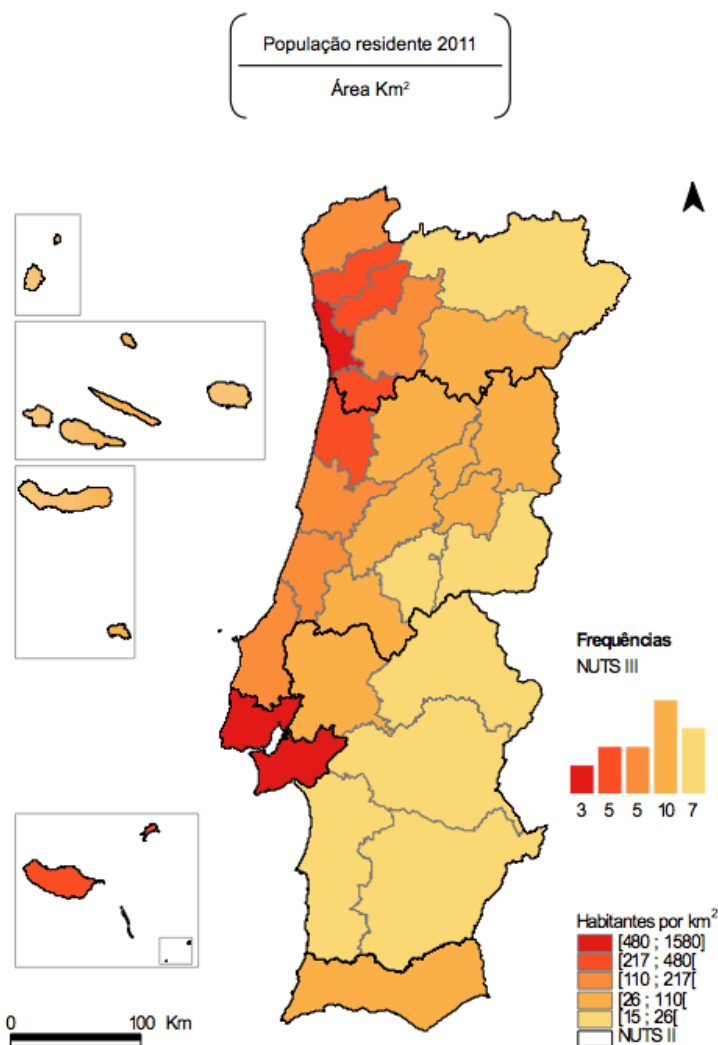


Fig. 4 – Densidade populacional, 2011.

Fonte: Instituto Nacional de Estatística, 2012, p.19.

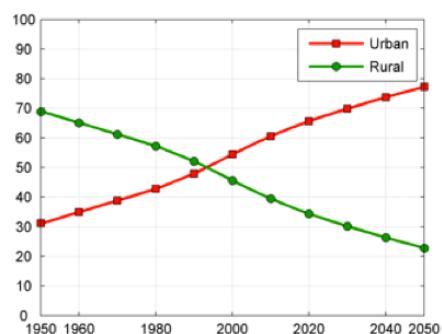


Fig. 5 – Evolução da proporção entre Urbano e Rural em Portugal

Fonte: United Nations, 2012.

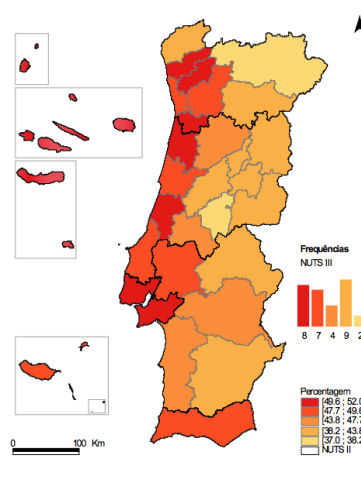


Fig. 6 – Taxa de emprego, 2011.

Fonte: Instituto Nacional de Estatística, 2012, p.50.

Desta forma, há a tendência de existir uma maior concentração populacional nas grandes cidades que, curiosamente, no território português se localizam no litoral. Esta é uma tendência que tem vindo a ser ampliada cada vez mais, como é visível na Figura 5. As

previsões é que esta fixação nas cidades aumente com o passar dos anos, prevendo-se que em 2050, 80% da população portuguesa habite em meios urbanos. Os factores para este facto são diversos mas prendem-se maioritariamente pela predominância de empregos (Figura 6) e de melhores condições de vida. Poderão ser também preponderantes as ligações rodoviárias, que facilitem os movimentos pendulares, o clima, mais ameno no litoral, entre outros. Numa sociedade que é caracterizada cada vez mais pela globalização e pela velocidade de troca de informação, é importante que as cidades estejam interligadas entre si. No caso de Portugal, o território está bem servido de infra-estruturas rodoviárias rápidas, nomeadamente auto-estradas, que facilitam estas trocas, e movimentos pendulares (Figura 7).

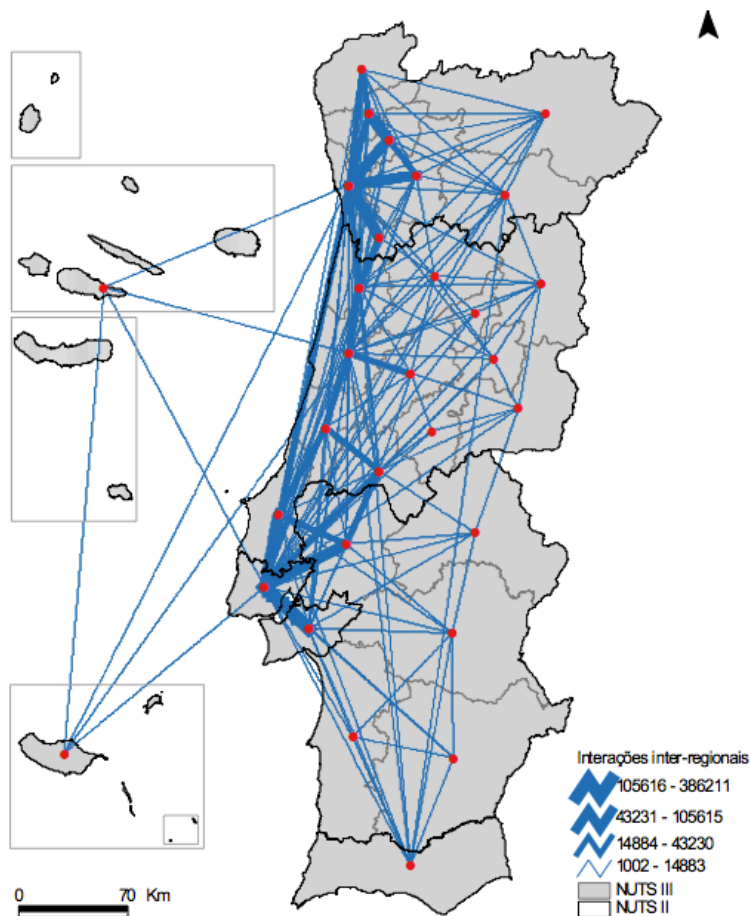


Fig. 7 – Movimentos pendulares (interacções regionais), 2011.

Fonte: Instituto Nacional de Estatística, 2012, p.35.

Observando a Figura 7, rapidamente se percebe que os principais pólos coincidem com as zonas de maior densidade populacional, que são as zonas do Porto e de Lisboa. Pode-se afirmar, então, que as grandes cidades são os principais potenciadores económicos que têm

repercussões na sociedade actual, motivo pela qual existem maiores concentrações populacionais nas grandes cidades.

Esta é uma característica não só de Portugal mas também mundial. No início do século, Carlos Fortuna afirmava que em cinquenta anos a população mundial a viver em cidades rondaria os seis biliões, o que representava de uma forma geral, o dobro da população urbana do início do século XXI (Fortuna, 2002). Devido a isto, é inevitável pensar na cidade como sendo o principal elemento da definição da vida mundial e procurar adaptar a cidade actual ao futuro, construindo-se não apenas mais cidade, mas também cidade acessível a todos e melhor para todos.

2.0.

ESPAÇOS VERDES

"Arquitetura e Natureza convivem perfeitamente, dialogam, mas nunca se fundirão nem se confundirão. Isso seria não ter percebido nada". (Baeza, 2013, p. 84)

2.1. ESPAÇOS VERDES COMO ELEMENTOS DE COESÃO SOCIAL NA MALHA URBANA

Deve haver um cuidado especial na construção de qualquer espaço verde nas cidades, de modo a nunca excluir qualquer tipo de indivíduo. É importante que, caso se modele o terreno, as variações de níveis sejam feitas com suavidade e sem obstáculos; o terreno deve estar desprovido de qualquer tipo de objecto que possa provocar quedas ou dificultar a mobilidade de qualquer tipo de indivíduo (idosos, pessoas com mobilidade condicionada, entre outros). Desta forma, o terreno deve ser de fácil acesso tanto para surdos, invisuais, deficientes motores, entre outros (Cavalcanti, 2001, citado em Bins Ely e Dorneles, 2006). A escolha da vegetação é uma preocupação que deve estar sempre presente também na medida em que funciona como elemento de guia para invisuais. Todos os outros sentidos também devem ser estimulados como o uso de sons, por exemplo de água corrente. Toda esta variedade de elementos enriquecem e valorizam o espaço público pela sua diversidade informacional. Portanto, o espaço deve ser acessível e, de preferência, ser bem perceptível recorrendo a todos os sentidos.

Para combater uma possível exclusão social, deve recorrer-se a um desenho urbano adequado a todos, pois é uma mais-valia que as cidades sejam social e etariamente heterogéneas porque têm muito a ganhar se a população se sentir segura e confortável com o espaço público, contribuindo para a ideia de comunidade e reforçando a identidade de uma cidade ou um local. Estes valores imateriais, inerentes às vivências e às sensações de apropriação de um determinado espaço contribuem positivamente para a saúde da própria população.

2.2. A IMPORTÂNCIA DA VEGETAÇÃO NAS CIDADES

“Uma cidade além de ser uma parcela integrada da paisagem, não deve constituir apenas um agregado de blocos de betão armado separados por arruamentos asfaltados, sem quaisquer espaços verdes, nem árvores ou arbustos nas respectivas artérias.” (Paiva, 2005, citado em Pereira, *et al.*, 2006, p. 8)

Como refere o biólogo Jorge Paiva, as cidades não podem ser constituídas apenas por edifícios e pavimentos asfaltados. Deve-se planejar espaços destinados a vegetação no espaço público.

As árvores, e a vegetação em geral, são elementos estruturantes importantíssimos nas cidades, das quais depende a melhor circulação do ar e da água, a manutenção do equilíbrio dos ecossistemas, de modo a, de certa forma, contrabalançar o artificialismo do meio urbano que tanto afecta a saúde psicossomática das populações, e ainda a de valorizar a escala e a proporção dos volumes edificados (Cabral e Telles, 2005).

A árvore sempre teve uma presença bastante forte nos meios urbanos, normalmente em parques urbanos, zonas verdes das cidades, ladeando vias, em alamedas, quintais e jardins privados. Porém, com a crescente impermeabilização dos solos nas cidades, com a criação de logradouros e novas infra-estruturas viárias a árvore quase que está a ser expulsa das cidades. Devido a este facto surge a necessidade de perceber a importância que as zonas verdes têm no bom funcionamento das cidades.

No que concerne ao conforto humano no ambiente, também as árvores têm um papel fulcral e directo nos meios urbanos, trazendo várias vantagens. Entre elas, destaca-se a contribuição para a estabilização e melhoria microclimática, por exemplo, os espaços de convivência social que poderão proporcionar, redução da poluição atmosférica, diminuição da poluição sonora, pois poderão funcionar como barreiras amenizadores de som, melhoria significativa da estética da cidade, que em conjunto, têm influência na qualidade de vida nas cidades.

Os espaços verdes também contribuem para a absorção da radiação ultravioleta, dióxido de carbono, entre outros. Há a referir também que a vegetação está intrinsecamente relacionada com a fauna, componente ecológica essencial para as cidades (Palomo, 2003). Existem inclusivamente estudos que demonstram que o facto de existir fauna diversificada nas cidades é o reflexo da qualidade ecológica e simultaneamente da qualidade ambiental de uma determinada cidade (Palomo, 2003).

Para além das vantagens referidas anteriormente, a vegetação nas cidades também se torna essencial para um bom funcionamento dos espaços públicos, através da sua contribuição para a criação de espaços de lazer, lúdicos, entre outros. A vegetação poderá ser entendida deste modo como fazendo parte do mobiliário urbano. As zonas verdes das cidades, incluindo parques urbanos, praças ajardinadas, entre outros, têm de ser encarados como fazendo parte integrante da cidade pois funcionam como locais de encontro, partilha, lazer e coesão social.

Os espaços verdes nas cidades funcionam como a respiração do tecido urbano e contribuem para a convivência entre grupos sociais. Este é um ponto importante quando se fala em sensações de apropriação ao espaço; é importante que a população usufrua dos espaços públicos das cidades, pois só assim estará em contacto com o seu património. Os espaços verdes proporcionam espaços recreativos, para socializar e relaxar, proporcionando também locais de descompressão dentro de uma malha urbana (Guedes, 2008).

“Nos tempos de hoje, a paisagem e a cidade não podem ser opostos. Toda a cidade é considerada um sistema articulado da paisagem. Os seus elementos fazem, de facto, parte desta paisagem e não podem ser somente um conjunto de mais e mais edifícios.” (Guedes, 2008)

A afirmação supra-citada da autoria da arquitecta paisagística Rita Guedes, descreve claramente a importância que os espaços verdes têm na cidade. A cidade e os espaços verdes são indissociáveis pois funcionam em conjunto em prol da qualidade urbana. Não se pode pensar em fazer cidade apenas construindo cada vez mais, mas devem ser reservadas áreas para espaços verdes porque deverão fazer parte do urbanismo. Esses espaços verdes devem ser pensados em projecto e não devem ser o resultado dos espaços sobrantes da malha urbana. Deve-se perceber que os espaços verdes são tão ou mais importantes que os espaços habitacionais.

2.3. PARQUES URBANOS

Em seguimento do ponto anterior, relacionado com a importância dos espaços verdes nas cidades, o parque urbano, é o expoente máximo da presença da vegetação nas cidades.

Até ao século XIX, os parques resumiam-se a propriedades privadas. Só na segunda metade do século XIX é que surge o conceito de parque urbano, não pela sua designação mas pelo seu carácter. Surge na medida em que funciona como um espaço público criado de raiz, assumido como um elemento de composição da malha urbana (Pardal, 2006, p. 62).

A designação de “parque urbano” é uma novidade do século XX, porém a importância da existência de tal porção de solo urbano destinada exclusivamente a vegetação, já havia sido percebida há muito e em Portugal sobrepõe-se em parte à noção de Quinta e em parte à de Tapada de Caça (Cabral e Telles, 2005).

Em geral, os parques urbanos são caracterizados pela sua área verde ser maior do que a área pavimentada. São espaços com uma área considerável e que estão providos de equipamentos e espaços para actividades variadas, como por exemplo, o desporto.

Os parques urbanos são geralmente destinados ao recreio, embora possam ter também uma vertente comercial. O parque urbano aparece para, de certa forma, proporcionar a um ambiente urbano um carácter mais naturalista, apesar de na maior parte não ser totalmente natural, pois é fruto da mão dos indivíduos. É a intenção de contrabalançar a artificialidade representada pela construção com a naturalidade dos espaços verdes. A necessidade da existência de parques urbanos associa-se ao equilíbrio dos ambientes urbanos, amenizando os problemas que a cidade cria, como, por exemplo, a poluição.

Um parque urbano contém espécies autóctones, responsáveis pelo equilíbrio e suporte da estrutura, mas também poder-se-á encontrar espécies exóticas de carácter ornamental (Rego, 1984, citado em Pereira, 2011).

A ideia de parque urbano surge da necessidade de proporcionar contacto com a natureza que cada vez falta mais na vida quotidiana do Homem. Desta forma, consegue-se uma relação directa da cidade com a Natureza, purifica-se a atmosfera urbana fixando e fazendo depositar as poeiras e microorganismos em suspensão no ar (Cabral e Telles, 2005).

Os parques urbanos normalmente possuem diversos tipos de vegetação como relvados, prados, maciços arbóreos e arbustivos aliados sempre a zonas pavimentadas e caminhos que ligam ao exterior (Rego, 1984, citado em Pereira, 2011). Estes caminhos também podem contribuir para que o parque seja, além de uma zona de estar e lazer, uma zona de passagem que ligue vários pontos da cidade.

Os parques criam uma nova espacialidade nas malhas urbanas, fomentando novas formas de relacionamento entre as pessoas, contribuindo assim para uma maior coesão social (Pardal, 2006, p. 44).

Em regra geral, os parques, funcionam como sendo obras de arte ao dispor do público, são locais que funcionam cada vez melhor, quanto mais os utilizadores se apoderarem dele. O parque é encarado por Sidónio Pardal, como sendo um valor cultural e que se afirma pelo mérito paisagístico (Pardal, 2006, p. 46).

Um parque só se afirma como obra de arte, se apropriado emocionalmente pelos habitantes da cidade no seu quotidiano (Pardal, 2006, p. 46). É um espaço que vive muito da sua simbologia e impacto que tem na malha urbana. Esse impacto, normalmente é positivo, mas há que ter em conta que um parque urbano também pode ser um acto paisagisticamente falhado, quando, porventura, a cidade não necessita de tal área destinada a uma obra desta envergadura. Pois tal como refere Olmsted, “o parque deve, tanto quanto possível, ser um complemento da cidade” (Olmsted, 1992, citado em Pardal, 2006, p. 68). O que pode acontecer, é que a cidade pode não precisar deste complemento devido a diversos factores. Na construção de um parque urbano deve-se ter sempre em conta a densidade e a população da aglomeração urbana em questão. Geralmente só é justificável a existência de um parque urbano em aglomerados com mais de vinte e cinco mil habitantes (Lobo, *et al.*, 1990, citado em Pereira, 2011).

O que se pretende com um parque urbano é que seja bem integrado na cidade, e se isso acontecer tornar-se-á certamente num novo centro. Pode-se dizer que a grande função de um parque urbano (ou espaço público exterior) é iminentemente social, pois de uma forma geral destina-se à sociedade, na maior parte das vezes habitantes da zona, mas não só, tendo uma grande importância na vida social e na saúde das pessoas. O convívio no espaço público traz diversas vantagens e deve ser fomentado nas cidades, não só na medida em que favorece a saúde, como também é um forte meio de sociabilidade que se revela cada vez mais importante com o avançar da idade.



Fig. 8 – Jardim da Cordoaria, Porto.

Fonte: Elaboração própria.

Como é visível na Figura 8, os espaços verdes, à semelhança dos parques urbanos, são locais de encontro e de convívio principalmente por pessoas idosas. É importante que todo o mobiliário de acessibilidade a estes espaços seja adequado a todos os utilizadores, pois funcionam como zonas de coesão social, que por sua vez contribuem para os sentimentos de pertença ao local. Este aspecto nunca deve ser descurado pois está intrinsecamente relacionado com o nosso património. É importante que todas as classes sociais e faixas etárias se sintam confortáveis com o espaço público disponível. É aqui que entra a colaboração dos parques urbanos e espaços verdes nas cidades, em geral.

Pode acontecer também que os parques urbanos estejam associados a elementos naturais, como rios, lagos, matas, entre outros, actuando como complemento a estes.

Um aspecto indispensável quando se desenha um parque urbano é perceber e identificar o seu ecossistema. É uma mais-valia utilizar o que a Natureza nos oferece pois é ambiental e economicamente inteligente. Devemos acima de tudo perceber as características do local em questão e adaptar a nossa intervenção aos elementos naturais de que dispomos (ao clima, relevo, entre outros). Desta forma, conseguiremos que a proposta seja bem integrada e que a Natureza não a rejeite. O solo, o clima e todos os elementos naturais associados de que dispomos, devem ser a base de partida para qualquer intervenção que façamos, e por isso deve ser tudo adequado a este, contrariando intervenções opostas em que se adequa o terreno à intervenção.

O nosso clima mediterrâneo proporciona um usufruto regular dos espaços exteriores devido ao elevado conforto ambiental ao longo do ano. Este clima ameno e suave é propício para se usufruir dos espaços exteriores quase durante todo o ano. As esplanadas têm assim uma importância acrescida, pois funcionam como locais de encontro, polarizadores dos próprios parques urbanos que fomentam o convívio (Manso, 2001). Normalmente, estes espaços, para serem convidativos, devem estar aliados a mobiliário urbano adequado a todos, de modo a que sejam o máximo inclusivos.

Existe cada vez mais a necessidade de ocupar os tempos livres de adultos e idosos nas cidades. Assim, com a criação de áreas destinadas ao público em geral, desenvolvem-se também os sentimentos de vizinhança e convivência entre os habitantes, que irão influenciar (positivamente) na qualidade de vida da população e na sua identificação social e cultural.



Fig. 9 – Parque do Fontelo, Visu | ponto central.

Fonte: Elaboração própria.

Os parques urbanos devem localizar-se nos centros das cidades, servindo directamente zonas residenciais populosas. É uma mais-valia que as pessoas que habitam ou trabalham junto a parques urbanos tenham contacto com a paisagem do parque, nem que seja a partir de uma varanda ou através de uma janela. É importante criar o máximo de oportunidades de contacto com a paisagem dos parques (Pardal, 2006, p. 34).

Os parques são locais efémeros e que para estes funcionarem as pessoas têm de lhes dar utilidade para serem um sucesso ou então, se não os usam, são um fracasso. Os parques são um caso de espaços públicos particulares porque tem um uso monofuncional que poderá ser prejudicial. Porém os parques que estão associados aos bairros são mais eficientes pois funcionam como locais de passagem, de estar, locais lúdicos e que, porventura, poderão ter uma vertente comercial (Figura 9). Jane Jacobs alerta para as possíveis consequências que um parque mal pensado poderá ter na cidade:

“(…) os parques bem localizados, que assim poderão dar em troca à vizinhança prazer e alegria, em vez de sensação de vazio.” (Jacobs, 2009, p. 121)

3.0.

ESPAÇOS PÚBLICOS

"Os espaços exteriores públicos são os espaços de interacção social de excelência da cidade". (Cabrita, 1995, p. 101)

3.1. ESPAÇOS DE CONVÍVIO E DE ENCONTRO

“Ao Homem não bastam as galerias de pintura; ele necessita de emoção, do dramatismo que é possível fazer surgir do solo e do céu, das árvores, dos edifícios, dos desníveis e de tudo o que o rodeia, através da arte do relacionamento.” (Cullen, 2009, p. 30)

Tal como refere o autor acima citado, para se responder às necessidades do Homem não basta investir em edifícios propriamente ditos (referência às galerias de pintura). É necessário pensar-se que os espaços de estar e de reunião social são também muito importantes para o bom funcionamento das cidades. É necessário tirar-se partido da Natureza e de toda a envolvente, fomentando as relações sociais nos espaços públicos que determinam a vida das cidades.

Os pequenos espaços públicos junto a habitações são complementares dos grandes espaços da cidade. As praças, praças ajardinadas, ou bolsas de alargamento de rua são importantes para a vida social à escala do bairro. Ficam valorizados com a proximidade de equipamentos comerciais, que propiciam a criação de esplanadas e outro tipo de pontos de reunião. É importante que estes espaços estejam aliados a bons acessos, não só automóveis mas sobretudo pedonais e porventura até a uma ciclovia (Manso, 2001).

Os espaços verdes nas cidades tornam-se essenciais para um bom funcionamento dos espaços públicos, através da sua contribuição para a criação de espaços de lazer, lúdicos, entre outros. As zonas verdes das cidades têm de ser encaradas como fazendo parte integrante da cidade pois funcionam como locais de encontro, partilha, lazer e coesão social.

Os espaços exteriores, principalmente os que possuem algum tipo de vegetação sempre foram caracterizados por uma dinâmica social relativamente forte em qualquer época do ano. São locais de convívio e encontro de várias gerações, de recreio e de diversos tipos de apropriações do espaço, pela população.

A população urbana vive, na maior parte, em apartamentos demasiados pequenos para dar conforto à família. Os parques urbanos e espaços verdes em geral, vêm colmatar essas lacunas, uma vez que as pessoas não possuem espaços exteriores próprios. São considerados como pontos de encontro, como zonas de desafogo no tecido urbano e revelam-se autênticos espaços de recreio, de encontro, de contemplação, de paz, indispensáveis à saúde mental da população urbana (Pardal, 2006).

“Os cruzamentos são locais estratégicos de uma cidade (...) através dos quais o observador (...) se desloca. Podem ser essencialmente junções, (...) um entrecruzar ou convergir de vias, momentos de mudança de uma estrutura para outra. (...) Estão, de igual modo, ligados ao conceito de bairro, devido ao seu carácter de núcleo, que, por sua vez, é o foco intensivo, o centro polarizador do bairro.” (Lynch, 2009, p. 52)

Os cruzamentos referidos por Lynch nas cidades coincidem na maior parte das vezes com espaços públicos onde existe vida social. Jane Jacobs, por sua vez, na sua obra “Morte e Vida de Grandes Cidades” (2009) refere também a importância dos cruzamentos nas cidades e alerta também para a necessidade de existência de quarteirões e ruas curtas. A autora defende que as ruas longas e sem cruzamentos com outras são impositivas e não possibilitam a escolha por parte dos indivíduos. As ruas devem ser cortadas para propiciar mais esquinas. As esquinas, nas cidades, são muitas vezes procuradas para a fixação de comércio pois são zonas de cruzamento e por vezes marcam nós importantes na cidade. Jacobs defende que com ruas curtas há uma maior permeabilidade urbana e existem assim mais percursos alternativos, propiciando uma maior mobilidade nas cidades e trajectos menos monótonos. Isto faz com que o espaço público seja mais vivido pois existe mais cruzamento de pessoas e uma malha urbana mais fluída.

Os cruzamentos nas cidades são locais que propiciam o contacto entre utilizadores do espaço público. Este tema é importante pois contribui directamente para os sentimentos de pertença ao espaço público que, conseqüentemente, reforça a identidade de um local e/ou população. Os idosos têm uma relação muito próxima com este tema pois, como já foi referido, são eles que passam o testemunho às gerações vindouras e são, geralmente, os mais assíduos utilizadores dos espaços públicos urbanos. Por isso, devem ter uma atenção especial, devendo tirar-se partido destes factos e continuar a fomentar este tipo de relações sociais.

A arquitectura deve desenvolver-se em direcção a uma arquitectura universal, em que haja uma preocupação constante com o futuro e o bem-estar do utilizador, e que se adapte às mudanças que ocorrem com o passar dos anos. Se estas preocupações forem consideradas desde a fase de projecto, a acessibilidade e a adaptabilidade não serão menosprezadas nem encarecerão a obra, e resultarão, quase de uma forma espontânea, na organização e conceito do edifício (Perito, 2010). Perante isto, é necessário pensar a arquitectura para todas as vicissitudes que ocorrem ao longo da vida, tornando os espaços o mais acessíveis possível.

É importante, também, que todas as pessoas, independentemente da sua condição, se sintam integradas no espaço público e nas suas habitações. A cidade deve ser pensada como

um organismo com vários elementos que se complementam uns aos outros sem pôr de parte pessoas com algum tipo de incapacidades. Deve ser encarada como um espaço de convivência entre pessoas diferentes, com diversidade cultural e com vários estilos de vida, entre outros. As cidades são hoje, palco de uma grande diversidade cultural no mesmo espaço, onde coexistem diferentes indivíduos (Rémy e Voyé, 1997). Hoje em dia, e cada vez mais, é extremamente importante pensar na cidade como sendo o local de habitação e convivência entre pessoas, pois os meios urbanos têm cada vez mais impacto à escala mundial, sendo perceptível também à escala do continente português devido à concentração populacional crescente em cidades, tal como discutido no ponto 1.5.

3.2. RELAÇÕES SOCIAIS NO ESPAÇO PÚBLICO URBANO

“O espaço público é o principal património comum dos habitantes da cidade. Nas suas diversas formas – rua, praça, terreiro, jardim ou parque – é um elemento primordial da estruturação dos tecidos urbanos. É igualmente um elemento central da organização do ‘mapa mental’ que cada um faz para si e lhe permite reconhecer-se e orientar-se na cidade e um palco onde se exprimem a vivência individual e colectiva da cidade. Pela forma como se organiza e é construído e pelo modo como é usado e mantido, o espaço público, exprime muito do que é cada cidade e a sociedade que nela habita.” (Campos, s.d., citado em Brandão, 2008, p. 7)

Tal como refere Vítor Campos, é o espaço público o principal elemento das relações sociais na cidade e o que melhor define a sua identidade. Este tema da identidade é bastante lato pois pode ter proporções variadas. A população, como um elemento dinâmico faz também parte da identidade da cidade pois determina vivências e a manutenção dos costumes, entre outros. Porventura, este é o tipo de identidade mais difícil de se manter, a identidade que é caracterizada por questões imateriais. Porém, é este tipo de identidade o mais genuíno porque é inimitável. É a cultura, os costumes e o património imaterial em geral, que mais fortemente marcam a identidade de uma cidade. Para se alimentar esta noção de identidade, o espaço público tem aqui, um papel preponderante porque na maior parte das vezes é palco desta mesma identidade. A identidade, caracterizada acima de tudo pela memória colectiva, é definida por adição de referências e por enlaces entre várias memórias, que podem estar ligadas ao passado, a pessoas e acontecimentos especiais, a alterações técnico-económicas, a hábitos culturais ligados ao espaço público, entre outros (Brandão, 2008, p. 14). De uma forma geral, o espaço público é o denominador comum entre todas estas definições. O espaço público nas cidades é algo que merece toda a atenção pois é ele que determina a cidade.

Funciona como espaço de convívio, de relações sociais, de ligação na malha urbana, entre outros. O espaço público tem de ser encarado como o principal elemento de coesão e definidor da malha urbana.

É importante, acima de tudo, que o espaço público promova a inserção social. Este contacto no espaço público é um factor importante para reforçar relações de vizinhança. A existência de oportunidades de contacto pela presença de crianças e jovens estimulam as relações tanto entre eles como entre os pais (Cabrita, 1995, p. 85). É importante fazer espaços públicos que possam ser usados por diferentes pessoas para diferentes fins, pois contribui para a identidade das cidades.

“O aglomerado urbano já constitui novamente uma unidade significativa para a interacção social mais vinculada ao habitar” (Cabrita, 1995, pp. 98, 99).

Tal como refere António Reis Cabrita, a interacção social mais ligada ao habitar, processa-se na maior parte das vezes nos espaços públicos inerentes aos edifícios de habitação envolvendo grupos de crianças, espaços próximos das habitações envolvendo jovens e idosos, espaços porventura mais longínquos da habitação, mais recatados, procurados por adolescentes e adultos jovens, espaços acolhedores e facilmente acessíveis para a maior parte dos moradores, onde se possam sentir à vontade e confortáveis, em equipamentos colectivos, entres outros (Cabrita, 1995, p. 99). Não existe um espaço tipo para haver interacção social. Esta procura vai ao encontro da satisfação das necessidades de cada indivíduo.

“As relações que se processam na interacção social são de diferente natureza e, consoante essa natureza, assim se desenvolvem em diferentes locais” (Cabrita, 1995, p. 101).

A procura pelo espaço de interacção social mais indicado para cada um pode depender de diversos factores, como o estado de espírito, necessidades pessoais, e até mesmo, o clima. O que há em comum entre todos estes espaços é que estão relacionados sempre com o espaço público, mais ou menos afastados das habitações dos moradores. É por isso, que os espaços públicos, e tendo em conta que são diariamente utilizados, necessitam de uma especial atenção. Os espaços públicos contíguos aos edifícios devem ser acolhedores, confortáveis e sem obstáculos físicos, ou seja, devem ser espaços onde, essencialmente, qualquer tipo de indivíduo, independentemente da sua faixa etária, cultura ou etnia se sinta confortável, tanto em termos de mobilidade, como em termos de permanência.

“A noção de cidade como local de reunião, de contacto social, de ponto de encontro, foi assumida como incontroversa através da história da nossa civilização até ao século XX. Essa reunião poderia surgir tanto no Fórum de Pompeia como à volta do pelourinho, sem no entanto perder o seu carácter de ritual próprio do Homem.” (Cullen, 2009, p. 105)

Cullen dá também relevância à questão dos espaços públicos nas cidades e defende que esteve sempre inerente à arquitectura. Os espaços públicos das cidades são locais onde desde sempre aconteceram interações sociais. Um dos papéis da arquitectura é definir estes palcos de interacção social, delimitando e caracterizando estes espaços, tal como acontecia no Fórum de Pompeia.

A arquitectura é um contributo importante para a caracterização das cidades, pois é a arquitectura que define a malha urbana e esta, por sua vez, define a cidade. Porém a arquitectura não subsistiria se não existisse espaço público. Levanta-se a hipótese de que hoje em dia, esta percepção está a cair no esquecimento e está a pensar-se a cidade apenas em termos económicos, encarando o espaço público como algo que está ao serviço dos arquitectos e que é secundário. É necessário inverter isto e percebe-se que é o espaço público que define a cidade e que não é um espaço resultante da construção dos edifícios, mas como sendo a regra para a cidade, e que são os edifícios que se adaptam ao espaço público. Deve-se entender a cidade como sendo o espaço público, o principal fundador da forma urbana, o espaço entre os edifícios que configura o domínio da socialização e da vivência comum, como bem colectivo da comunidade (Brandão, 2008, p. 18).

A arquitectura, mais propriamente a forma de ordenação da própria arquitectura, influencia fortemente as vivências no espaço público, pois a rua, que tem características sobretudo viárias, deveria ter, à luz das ciências sociais e humanas, um carácter mais virado para as vivências interpessoais, pois como defende o sociólogo Rogério Proença Leite, o que interessa realmente para as questões sociológicas não é o espaço urbano em si, mas o espaço social da rua (Leite, 2006, p. 24). Ou seja, é necessário fazer cidade trabalhando-se os vazios e não privilegiando a construção em prol da vida social da cidade.

Quando se trata o conceito da identidade admite-se sempre uma referência de interactividade, em que as relações com o que é exterior, são constitutivas da identidade (Brandão, 2006, citado em Brandão 2008, p. 14). De uma forma individual, a identidade poderá ser também caracterizada pelos sentimentos de pertença, ou vivências. A cidade não se apresenta a todos da mesma forma (Rémy e Voyé, 1997). Essas sensações podem depender de

vivências associadas a esses espaços, memórias de infância, uma certa familiaridade ao lugar, entre outros. As sensações de pertença ao lugar são evidenciadas fazendo com que os habitantes usufruam vivamente dos espaços exteriores. Estas sensações de pertença ou de apropriação a um determinado espaço têm diversas causas e podem ser definidas como sendo um

“processo que relaciona o sujeito com o espaço ou os objectos e pressupõe, no sentido positivo, uma empatia, um desejo, um domínio ainda que parcial ou apenas psicológico.”
(Cabrita, 1995, p. 55)

Estes sentimentos de apropriação dependem essencialmente da continuidade do uso (Brandão, 2008, p.7), e pode ser definido por diversos factores, como sendo um espaço de reunião habitual, por influência de memórias associadas ao local, devido às relações de vizinhança, entre muitos outros.

Jacobs evidencia as relações de vizinhança nos bairros, que poderão funcionar como um “auxílio quando surge um problema muito grande” (Jacobs, 2009, p. 134). Esta interacção social inerente ao bairro é um aspecto positivo para o bom funcionamento e segurança da cidade, tal como a fixação de usos diversificados e vida no espaço público. Jacobs defendia o movimento da rua e a interacção dentro e entre os bairros. A malha destes deveria estar articulada com o resto da cidade, tornando assim a cidade viva e coesa.

A apropriação dos espaços (tanto públicos como privados) contribuem para os sentimentos de pertença ao lugar, que terão repercussões no modo como se vive esse determinado espaço, no seu uso e principalmente contribui para a própria identidade do lugar.

Porém, a apropriação, por não ser uma coisa palpável, pode ser definida por diversos graus de intensidade em função da afectividade por parte de quem usa os espaços, da maior ou menor clareza na leitura do meio em causa e a sua mutabilidade (Cabrita, 1995, p. 55).

A apropriação do espaço público pode surgir devido a diversas causas, como a procura de um abrigo, sombras por conveniência, e procura de um ambiente aprazível (Cullen, 2009, p. 25). O grau de apropriação por parte dos utilizadores dos espaços varia de pessoa para pessoa. As relações de vizinhança são definidas essencialmente como sendo o contacto entre pessoas que habitam numa certa proximidade física. Este contacto poderá ir do simples reconhecimento de alguém como morador num determinado bairro ou rua até às relações de amizade e convivência mais frequente, mais intensa (Cabrita, 1995, p. 83).

3.3. A RUA NA CIDADE

A rua é vista como sendo o espaço social por excelência das cidades e onde tudo acontece. A rua é a própria cidade. É o vazio onde as pessoas se movem, socializam, ou seja, são os órgãos vitais das cidades (Jacobs, 2009, p. 29). Jane Jacobs dá vários exemplos de insegurança nas cidades. Defende que as ruas que à partida são secundárias mas que, pelo seu carácter são mais pedonais são, regra geral, as mais seguras. Jacobs afirma que “uma rua movimentada consegue garantir segurança; uma rua deserta não” (Jacobs, 2009, p. 35).

Para Jacobs, o espaço público social das cidades é a rua em si, pois é nas ruas que a dinâmica das cidades se observa. É um espaço que serve como zona de estar e de convivência entre diferentes pessoas que por vezes não se conhecem intimamente mas nem pretendem conhecer. As ruas têm uma grande importância para que as cidades sejam vividas. A autora afirma ainda que grande parte dos contactos no espaço público são “absolutamente triviais” (Jacobs, 2009, p. 60). A autora defende também que as ruas devem ser largas, pois podem ser mais importantes do que os parques para as crianças. Estas procuram as ruas para brincar porque são espaços contíguos às suas habitações e susceptíveis de funcionarem como espaços de recreio de uma forma espontânea. A rua é vista como um espaço na cidade que contribui para o crescimento das crianças pois são palco de trocas de informação e, de certa forma, como um ambiente saudável de aprendizagem autodidacta para as crianças.

A rua, em si, deve também apresentar diversidade aos seus utilizadores. Essa diversidade reflecte-se também nas vivências da mesma rua que se irão alternando dependendo da hora do dia. É importante que as ruas tenham uma movimentação equilibrada ao longo do dia, pois isso traz também segurança à rua (Jacobs, 2009, p. 35), além de contribuir para a sua dinâmica.

Jane Jacobs defendia que a diversidade de usos, de culturas, de motivos de procura, entre outros, era a chave de ouro para o bom funcionamento da cidade e que, quanto mais diversidade a cidade tivesse, mais segura ela seria, pois mais olhos atentos existiriam.

O espaço da cidade onde esta diversidade ocorre com mais evidência e intensidade, é sem dúvida a rua, que é palco de cruzamento de pessoas que a podem procurar para vários fins: passeio, fins comerciais, fins lúdicos, ou porque simplesmente moram nessa rua e têm necessidade de a usar frequentemente. A rua é vista, segundo Jacobs como sendo o espelho da cidade.

O comércio tem aqui um papel preponderante pois é visto por Jacobs como o principal motivo de atracção da rua (para visitantes). Porém, a rua não deve apenas conter comércio, nem muito menos o mesmo tipo de comércio. Deve oferecer diversidade a todos os níveis para que a mesma rua seja utilizada por diversas razões e a diversas horas do dia. A rua também deve ser encarada não só como estando ao serviço dos clientes e moradores mas também para pessoas que vagueiam pois, são acima de tudo, locais públicos usados porventura apenas para espairecer, como locais de lazer.

De uma forma geral, a cidade deve ser flexível, adaptando-se a vários usos dependendo do horário, ou seja, uma cidade é eficiente se tiver dinamismo independentemente da hora do dia. Jane Jacobs afirma que

“(…) a eficiência significa, em primeiro lugar, que as pessoas que utilizam as ruas em horários diferentes devem utilizar exactamente as mesmas ruas. (...) Eficiência significa, em segundo lugar, que as pessoas que utilizam as mesmas ruas em horários diferentes devem incluir pessoas que utilizem algumas das mesmas instalações. (...) Por fim, eficiência significa que a mistura de pessoas na rua em determinado momento do dia deve ser razoavelmente proporcional ao número de pessoas presentes em outros horários do dia.” (Jacobs, 2009, pp. 179,180)

4.0.

DIVERSIDADE & INTERACÇÃO

"Todos sabem que uma quantidade imensa de pessoas concentra-se nos centros das cidades e que, se não houvesse tal concentração, não haveria centro urbano que se prezasse." (Jacobs, 2009, p. 222)

4.1. DIVERSIDADE GERA DIVERSIDADE

É necessário encarar a cidade como um organismo onde predomina a diversidade, tanto formal, como de usos e de culturas, entre outros. A diversidade é algo que está presente em todas as cidades e é com o complemento de todos os elementos que formam a cidade que se devem fazer cidades coesas, contribuindo para a qualidade de vida da população.

O sociólogo Zygmunt Bauman tratou com certa ênfase esta questão da diversidade nas cidades. Bauman defendia que se pode “aprender a arte de viver com a diferença, respeitando-a, salvaguardando a diversidade de um e aceitando a diversidade do outro” (Bauman, 2009, p. 89). Segundo o sociólogo, a cidade é um local de convivência entre diversas pessoas, em que todos devem ser respeitados. A cidade deve ser um espaço de todos e para todos. A arquitetura tem aqui um papel preponderante, na medida em que também deverá encarar a cidade como um conjunto de espaços acessíveis a todos, recorrendo à procura de mobiliário urbano adequado a todos e tendo em conta que os espaços públicos devem ser desprovidos de qualquer tipo de barreira que condicione a acessibilidade a quem quer que seja. Estas adaptações no espaço público apresentam-se como estímulo para uma melhoria no desenvolvimento individual (Lawton, 1998, citado em Martin, *et al.*, 2012) por potenciarem o equilíbrio entre as necessidades de pessoas com características diversificadas como idosos e deficientes, entre outros, e o ambiente.

Jacobs (2009) defende que a cidade deve ser vista como um todo, e não pelos seus usos separadamente. Defende que a cidade não deve ser vista como um conjunto de partes separadas, mas sim que funciona como um organismo vivo mas totalitário, com usos que dependem uns dos outros para subsistirem. Acima de tudo, deve haver uma diversidade de usos e que não se deve distribuir uma só função a zonas que são revitalizadas. Deve-se procurar e estimular a diversidade de usos.

Quando se pensa na cidade não se pode pensar num conjunto de zonas; uma zona da cidade que seja habitacional, outra com uma vertente mais comercial e assim sucessivamente. Isto iria resultar em grandes movimentos pendulares e desertificação de certas zonas em determinados períodos do dia. É importante que estes diferentes usos coexistam em simultâneo e de uma forma eficaz entre eles.

4.1.1. PONTOS FUNDAMENTAIS PARA A DIVERSIDADE SEGUNDO JACOBS

Jacobs (2009) defende que as cidades devem atender a quatro condições principais para que ofereçam diversidade e por conseguinte, funcionarem.

Jane Jacobs (2009) definiu que, para existir diversidade nas cidades, deve haver:

- 1) Necessidade de existirem usos principais combinados. Deve-se atender a mais do que uma função principal, de preferência a mais de duas;
- 2) Necessidade de existência de quarteirões e ruas curtas para que haja oportunidade de haver percursos alternativos;
- 3) Necessidade de existirem edifícios de diferentes idades e com diferentes estados de conservação;
- 4) Necessidade de haver uma densidade suficientemente alta de pessoas.

A primeira condição para a diversidade é que se deve atender a mais do que uma função. Para que a cidade funcione deve haver mais do que uma função principal e que a diversidade gera diversidade.

Para as ruas terem dinâmica as pessoas devem frequentar a rua a várias horas do dia (Jacobs, 2009, pp. 179, 180) A rua deve oferecer diversidade aos seus utilizadores. A existência permanente de movimentação traz segurança à rua, aliado sempre aos aspectos económicos. O comércio é também um factor importante para a existência de diversidade nas cidades pois os diferentes tipos de comércios atraem diferentes tipos de pessoas com diferentes fins a diferentes horas do dia. São elementos dinamizadores importantes das cidades. As ruas também recebem pessoas que não as procuram apenas para o comércio e para os moradores. Funcionam também como locais de lazer, para espairecer. Isto é o que se procura numa zona onde existe diversidade.

A diversidade nas cidades passa também por existirem edifícios antigos e com distintos estados de conservação. Jacobs defende que para uma cidade funcionar deve haver edifícios antigos com diferentes estados de conservação para que o preço de fixação por parte dos serviços, comércio e habitação varie. Se estivermos a falar de uma zona histórica totalmente reabilitada, o preço dos imóveis irá naturalmente subir, prevendo-se efeitos de gentrificação, pois os centros das cidades passam a estar apenas acessíveis a pessoas com uma certa posse financeira e isso irá certamente influenciar os usos e anular a diversidade que se pretende para o bom funcionamento das cidades.

A autodestruição da diversidade nas cidades pode ocorrer em qualquer parte das cidades e faz com que os centros urbanos se alterem constantemente e mudem de lugar (Jacobs, 2009,

p. 268). Esta destruição é provocada essencialmente pelo poder económico. Quando existe uma boa diversidade numa zona da cidade, esta passa a ter muito dinamismo, fazendo com que a procura, principalmente por parte do comércio, seja maior, expulsando, de uma forma sistemática os tipos de usos menos lucrativos. Esta mudança pode contribuir para que a diversidade se perca e, por conseguinte, o dinamismo da rua também. O ideal é obter uma relação equilibrada entre a oferta e a procura de ruas e bairros diversificados e cheios de vida.

4.2. ESPAÇOS DE TODOS E PARA TODOS

Em seguimento do ponto anterior onde se falou em diversidade nas cidades, há a referir um tipo de espaço público que fomenta a diversidade e uma relação saudável e harmoniosa entre todos os elementos que usam o espaço público: os espaços ou ruas partilhadas.

Para que um espaço partilhado funcione, não basta fazer um espaço em que o automóvel e o peão partilhem o mesmo espaço. É necessário dotá-lo de elementos para que o peão se sinta seguro e confortável neste espaço. É impreterível recorrer a mobiliário urbano adequado para que funcione.

Numa cidade é importante que existam diversas formas de mobilidade e não se cingir apenas ao automóvel. Há que desenhar cidade a pensar nestas diversas formas de mobilidade: boa mobilidade para o automóvel, para ciclomotores, bicicletas, peões, entre outros. Dentro deste último, poderá haver peões com diversas limitações como idosos, crianças e pessoas com mobilidade reduzida. A cidade deve ser pensada em função de todos estes elementos dando especial importância ao peão.

É importante também promover uma mobilidade ecológica que poderá estar inerente por exemplo à promoção do uso da bicicleta e automóveis eléctricos na cidade. Para isso, o espaço público deverá oferecer condições para que estes meios de transporte tenham condições para circular, como estacionamento para eles destinados, locais para recarregamento de baterias eléctricas, entre outros.

Num espaço partilhado há também a necessidade de acomodar diversas actividades sociais assim como utilizações informais associadas a cinemas, cafés, esplanadas, restaurantes, entre outros.

O facto de existir esta multiplicidade de usos numa mesma rua, partilhada por várias pessoas, por diferentes formas para diferentes fins, faz com que surjam novas actividades, tal

como pequenos concertos de rua, divulgando assim também a cultura de uma cidade, tirando partido do espaço público, que por sua vez irá dar dinâmica e identidade à cidade.

4.3. CIDADES PARA AS PESSOAS

“É dentro de cada unidade de quarteirão e de rua que se cria a identidade e a diferença dentro do tecido urbano.” (Pardal, *et al.*, p. 60)

Tal como demonstra Pardal na citação supra-citada, a rua, espaço de convívio por excelência da cidade, é o espaço que mais contribui para a sua identidade.

Antes do século XX, as interações sociais estavam focadas essencialmente na rua e no espaço público em si. Com o aparecimento do automóvel como principal elemento de mobilidade, esta tendência de se usufruir do espaço público tem-se vindo a perder. O espaço público era visto como uma troca e interação de culturas e estatutos sociais. Com as ruas partilhadas, pretende-se que essas características voltem a fazer parte da cidade. No caso de New Road, em Brighton (Figura 10), esta mudança é bastante perceptível; com a intervenção nesta rua conseguiu-se aumentar 62% do tráfego pedonal, 22% do uso de bicicletas e 600% de actividade neste espaço público, reduzindo-se 93% de tráfego motorizado (Gehl Architects, 2007), fazendo com que todas as formas de mobilidade funcionem harmoniosamente e sem conflitos, remetendo sempre a figura do peão para primeiro plano.



Fig. 10 – New Road, Brighton.

Fonte: Gehl Architects, 2007.

Segundo a Figura 11, os peões devem ter prioridade perante os outros utilizadores. Numa rua partilhada, os automóveis, que geralmente se opõem ao resto dos utilizadores, passam para último lugar, privilegiando modos de mobilidade mais ecológicos e mais virados para o uso colectivo. Além da questão da mobilidade, os espaços públicos passam desta forma a ser mais apelativos para serem usados e vividos pedonalmente, contribuindo para uma maior coesão social na malha urbana. A cidade é, desta forma, planeada em função do peão que passa a ser o protagonista do espaço público.

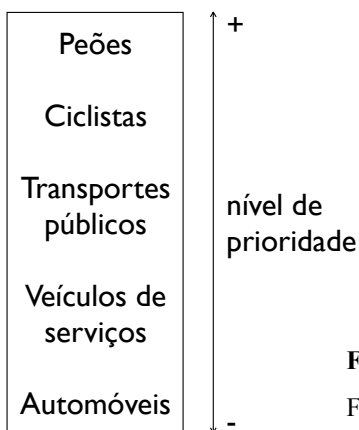


Figura 11 – Hierarquia ideal do desenho das ruas partilhadas.

Fonte: Thrift, 2008, p.2.

É importante criar, acima de tudo, ruas civilizadas de forma a assegurar que todos os utilizadores se sintam seguros e façam o percurso de uma forma agradável e confortável. (Thrift, 2008, p.2). O facto de hoje em dia não se considerarem as ruas totalmente civilizadas deve-se ao facto de serem sujas, desagradáveis, vandalizadas, resultando em problemas sociais e ambientais (Thrift, 2008, p.2). Isto pode dever-se à falta de manutenção das cidades, porém é difícil perceber-se a origem destes problemas pois funciona como uma bola de neve: o espaço público das cidades mal planeado leva ao não uso por parte da população, que por sua vez, por não serem usados não suscitam a fixação de diversidade de usos, levando depois à desertificação dos espaços e consequentemente à degradação e vandalismo. Se a cidade fosse planeada tendo como base o bem-estar e conforto das pessoas seria, de uma forma natural, cuidada por parte das pessoas, uma vez que o vandalismo é um reflexo da insatisfação por parte da população.

Os espaços partilhados são um dos exemplos de ruas civilizadas onde existe respeito entre todos os elementos a constituem. Aparecem essencialmente para que tenham usos diversificados e conseqüentemente diferentes dinâmicas ao longo dia.

A teoria por detrás do termo de “espaço partilhado” passa pelos condutores se tornarem mais hesitantes, também por não haver marcas rodoviárias, contribuindo assim para que a velocidade do tráfego automóvel diminua (Thrift, 2008, p.3). Só este facto já torna as ruas mais seguras e agradáveis, convivendo assim todos os elementos em harmonia (peões, bicicletas, carrinhos de bebés, automóveis, entre outros).

As ruas devem ser usadas e acessíveis pelo maior número possível de pessoas sendo fundamental para a criação de ruas civilizadas. Se os princípios de desenho universal (tratado no ponto 1.4.) forem considerados na concepção de uma rua partilhada, os espaços poderão ser usados por todos inclusivamente por pessoas com algum tipo de incapacidade visual, motora, entre outras.

As ruas partilhadas e civilizadas são locais onde as necessidades das pessoas têm prioridade em relação aos automóveis. As ruas, para serem civilizadas, devem oferecer vários benefícios às comunidades, oferecendo lugares para interacção social, proporcionando espaços seguros e promovendo actividades lúdicas e princípios de sustentabilidade ambiental (Thrift, 2008, p.6), que podem passar por incitar o uso de várias formas de mobilidade como a bicicleta, patins, trotinetes, entre outros.

Os benefícios económicos que surgem da criação de melhores ruas podem ser significativos uma vez que ruas civilizadas melhoram a imagem de uma área, levando a um maior uso, contribuindo para o desenvolvimento económico e identidade local e atraindo também mais tipos de comércio (Thrift, 2008, p.6).

Hoje em dia, apesar de se ter noção de todas as vantagens de ruas partilhas, estas ainda são uma minoria, continuando-se a planear a cidade em função do automóvel e cometendo-se frequentemente os mesmos erros. Idealizar ruas partilhadas ainda é uma tarefa complexa porque é necessário compatibilizar as prioridades de diversos utilizadores. Se este investimento inicial fosse ponderado, as cidades tornar-se-iam cada vez mais seguras, práticas e agradáveis para todos. O principal objectivo é tornar as ruas civilizadas como norma e não como excepção (Thrift, 2008, p.6).

5.0. PEÃO VS AUTOMÓVEL

"Enquanto as vias motorizadas são fluidas e impessoais, os caminhos para peões, insinuantes e ágeis, conferem à cidade a sua dimensão humana." (Cullen, 2009, p.56)

5.1. A IMPOSIÇÃO DO AUTOMÓVEL NA MOBILIDADE DAS CIDADES

A cidade contemporânea tem muitas vezes um carácter impessoal devido ao facto de se tornarem cada vez mais fluídas com a crescente preocupação em regrar-se a cidade através de infra-estruturas rodoviárias (Figura 12). Uma cidade é fluída no sentido em que é pensada muitas vezes apenas como um local de atravessamento com recurso aos automóveis, remetendo a figura do peão e a sua relação com a cidade para segundo plano.



Fig. 12 – Estrada da Circunvalação, Visu.

Fonte: Elaboração própria.

É importante referir que a cidade deve ter acima de tudo um carácter humano (Cullen, 2009, p. 56), valorizando as redes de caminhos pedonais, que fazem com que a cidade seja facilmente transitável, ligando diversos pontos da malha urbana através de degraus, pontes, pavimentos ou de qualquer tipo de elementos que, de certa forma, facilitem a acessibilidade aos espaços.

A mobilidade é um tema que está presente cada vez mais na população mundial. O mundo global rege-se cada vez mais pela mobilidade e transacções de informação, procurando-se cada vez mais velocidade. A sociedade em si procura a maior velocidade possível, tanto física (em deslocações do ponto A a B), como velocidade de execução de tarefas, entre outros. Os automóveis têm vindo a tornar-se cada vez mais rápidos e a cidade tenta acompanhar também essa evolução, fazendo-se por vezes cidades para os automóveis e

não para as pessoas. O método de se fazer cidade e estradas em si, passa muito pela mentalidade de que uma estrada eficiente é aquela que permite uma condução mais fácil num menor tempo de condução (Thrift, 2008, p.2). Este argumento é totalmente válido quando se pensa na cidade como um local de atravessamento e não de convivência, de estar e de relações sociais. As estradas não devem ser apenas locais de atravessamento automóvel mas devem ser também encaradas como locais onde se usufrua do espaço público de diferentes formas, por exemplo, a pé, de bicicletas e com carrinhos de bebés.

As diferentes formas de utilização de estradas têm sido pouco consideradas, banalizando-se, em função do automóvel. Porém, e apesar de se continuar a fazer cidades onde predominam infra-estruturas rodoviárias, as leis governamentais reconhecem que as estradas centradas no tráfego automóvel têm vindo a criar lugares disfuncionais nas cidades (Thrift, 2008, p.2).

O automóvel é visto na cidade como um elemento negativo e por vezes tenta-se resolver a cidade dando resposta às necessidades do automóvel, pois é, à primeira vista o aspecto mais importante das cidades. Jane Jacobs, na sua obra “Morte e Vida de Grandes Cidades” (2009) vem contrariar esta tendência que era bastante perceptível nas cidades americanas dos anos 50 e que se observa ainda actualmente nas cidades europeias, defendendo que o mais importante é criar cidade para as pessoas. O automóvel é apenas um acessório que, apesar de não poder ser descurado, também não se deve sobrepor ao peão. Deve haver um equilíbrio entre estes dois elementos para que a cidade funcione.

O automóvel tem vindo a afirmar-se cada vez mais nas cidades actuais e tem vindo a ocupar a maior parte do espaço público reduzindo o espaço reservado para peões a estreitas faixas de passeio de ambos os lados de uma grande artéria dominada pelo automóvel. Duas consequências principais desta invasão do automóvel nas cidades são o desaparecimento da diversidade e da identidade das superfícies pavimentadas e a invasão das zonas reservadas a peões (Cullen, 2009, p. 123).

A solução pode não passar por retirar o automóvel da cidade pois tornar-se-ia inacessível devido à dependência cada vez maior da utilização do automóvel, mas poder-se-ia reduzir estas situações nefastas para o bom uso e bem-estar na cidade através, por exemplo, de um sistema de prioridades para controlar os fluxos motorizados, ou reservar, por exemplo, uma rua ou um largo unicamente a peões (Cullen, 2009, p. 123). É necessário haver uma

conciliação entre os diversos elementos que constituem a cidade sem cair no exagero de fazer cidades unicamente para peões ou para automóveis.

É importante que o peão tenha o seu espaço na cidade mas também é muito importante que se garanta o acesso a ambulâncias e a carros de bombeiros em toda a cidade. É uma questão de saúde e segurança pública que se deve articular com o bem-estar e conforto público.

6.0.

A COMPLEXIDADE DA ARQUITECTURA

"A arquitectura não é feita simplesmente pela adição de planos, cortes e alçados (...). É impossível explicar com precisão o que é – os seus limites não são de forma alguma bem definidos. De um modo geral, a arte não deve ser explicada, deve ser experimentada."
(Rasmussen, 2007, p. 9)

6.1. COMPREENDER A ARQUITECTURA

Para que a arquitectura resulte é necessário que tenha vida, que seja usada, pois tal como refere Rasmussen, uma arquitectura “sem vida, torna-se numa monstruosidade” (Rasmussen, 2007, p. 13), mesmo que esta seja dotada de grande beleza. Pode ser uma arquitectura muito bela, cumprindo todas as regras e exigências de harmonia, de conforto, de qualidade construtiva, mas caso seja desadequada para o meio e para as exigências a que pretende dar resposta será, certamente, um fracasso.

Rasmussen, no seu livro “Viver a arquitectura” (2007) exemplifica esta necessidade de se fazer arquitectura para responder às exigências em causa, fazendo acima de tudo uma arquitectura que se integre no meio. Rasmussen refere que o que pode ser perfeitamente correcto e natural num determinado meio cultural, pode facilmente estar errado num outro meio, e o que é adequado e próprio numa geração torna-se ridículo para a seguinte, quando as pessoas adquirem novos gostos e hábitos (Rasmussen, 2007, p. 11). É necessário, acima de tudo, perceber o contexto em que se está inserido, fazendo arquitectura para dar resposta às exigências e aos problemas existentes. Uma boa qualidade arquitectónica resulta da coordenação entre a sua utilidade, a sua firmeza e a sua beleza: *firmitas, utilitas, venustas*. Esta tríade definida por Vitruvius, há mais de dois mil anos, continua hoje em dia a ser aplicável à realidade e certamente irá perdurar.

É necessário aliar todos os parâmetros tendo sempre em conta todas as hipóteses possíveis, pois os “actores”, como refere Rasmussen, estão sempre a mudar e desempenham diversos tipos de papéis. Ou seja, não se faz arquitectura para um tipo específico de pessoas, com os mesmos gostos e que buscam o mesmo na arquitectura, mas sim para pessoas diferentes, com diferentes formas de vida, diferentes culturas, e que usam e vêem a mesma arquitectura de formas diferentes, pois “a arquitectura é produzida por pessoas comuns para pessoas comuns; portanto, deve ser facilmente compreensiva a todas as pessoas” (Rasmussen, 2007, p. 14).

6.2. DA UTOPIA À REALIDADE...

O arquitecto Alberto Campo Baeza defende que a arquitectura que é feita sem uma ideia clara que a sustente é uma banalidade. As ideias têm de ser acima de tudo exequíveis (Baeza, 2013, p. 13), caso contrário nunca passarão de utopias.

Antes de construir, é necessário pensar-se no que se quer construir e, mais importante, se é possível construir-se. A arquitectura deve ser pensada de uma forma pragmática e realista tendo sempre em conta a sua exequibilidade, tanto em termos construtivos, técnicos e financeiros. Fazer-se uma obra de tal forma complexa que sejam necessários meios técnicos e sistemas construtivos dispendiosos, quando por exemplo, se pretende uma obra económica, não é de todo uma boa obra. A obra ideal deverá ir em conta à satisfação e adaptação por parte do programa, arquitecto, técnicos e consumidor final (cliente e/ou utilizador). Quando não se verificar uma concordância entre todos estes elementos definidores do projecto, certamente que a obra será um fracasso. Deve haver a preocupação de se conciliar todos os elementos que constituem o projecto, de modo a fazer-se uma arquitectura que responda às necessidades do problema inicial (Figura 13).



Fig. 13 – Elementos definidores do projecto.

Fonte: Elaboração própria.

O que se pretende demonstrar com o esquema da Figura 13 é que todos os elementos definidores do projecto estão sempre relacionados entre si. Definiram-se estes elementos por se crer que sejam os mais relevantes na execução de um projecto de arquitectura. Partiu-se de dois elementos principais: o problema e o programa e desenvolveu-se o esquema em torno destes pontos iniciais de projecto. O importante, e o que se procura demonstrar, é que um projecto de arquitectura resulta da concordância entre diversos factores. Caso se abdique de qualquer um destes elementos, põe-se em causa a exequibilidade arquitectónica.

A ideia é sempre o mais importante em qualquer proposta. É necessário primeiro idealizar o que se pretende construir pois, como escrevia Louis Sullivan em 1901: “não podeis criar sem pensar e não podeis pensar de verdade sem criar no vosso pensamento” (Sullivan citado em Baeza, 2013, p. 13).

São as ideias, aliadas ao conhecimento, à cultura de cada arquitecto e ao relacionamento com o programa, que se rege a matriz e o sentido do projecto. Sem ideias não há arquitectura, pois sem ideias a arquitectura é vazia (Baeza, 2013, p. 13).

A ideia deve ser, desde o início, algo concreto e preciso, ao contrário da poesia, em que a ideia pode ser difusa (Baeza, 2013, p. 19). A arquitectura busca acima de tudo a materialização das ideias, e tendo em conta que esta materialização é real, palpável, nunca deve ser um acaso. A ideia tem de ser trabalhada e testada em projecto para que, construída, possa corresponder ao programa e às expectativas iniciais. Esta correlação com a poesia, explicada por Baeza no seu livro “*Principia Architectonica*”, é bastante racional e real. Estas duas disciplinas, que aparentemente não se relacionam (arquitectura e poesia), podem de facto ensinar-nos algo. As relações entre as duas disciplinas são por vezes óbvias, pois como refere Baeza:

“em Arquitectura, não será válida uma ideia que não possa ser construída materialmente. Pela mesma razão que não seria válida uma ideia em Poesia se não pudesse ser traduzida em palavras.” (Baeza, 2013, p. 19)

7.0.

ESTRATÉGIA

METODOLÓGICA

"Arquitectura é geometrizar." (Siza, 2012, p. 27)

A estratégia metodológica adoptada neste trabalho final de projecto centra-se essencialmente em aliar e relacionar três aspectos importantes para o bom funcionamento da cidade: indivíduo – cidade – sociedade. Procura-se, acima de tudo, dotar o terreno de intervenção de vida urbana onde estes três elementos convivam em harmonia por intermédio da arquitectura. Está-se a fazer uma parte de cidade que se pretende que esteja articulada com a malha consolidada da cidade, como também que funcione como uma zona de ligação entre vários pontos da cidade que estão actualmente desconexos. Desta forma, a intervenção procura ser um elo de ligação entre diversos pontos da envolvente do terreno de intervenção, procurando igualmente que funcione como um novo pólo de interacção social na cidade de Viseu (Figura 14). Aqui entra a figura do indivíduo para quem se projecta e que é o principal responsável pela dinâmica na cidade. Este é um contributo que se pretende que seja útil em prol da sociedade, visto que a intervenção aborda diversos assuntos como a melhoria da mobilidade na cidade, uma preocupação em inserir socialmente a classe sénior na vida urbana e oferecendo a esta pequena parte de cidade uma diversidade de usos e formas de interacção social no espaço público urbano.

Partiu-se de uma análise rigorosa ao local, de modo a perceber as potencialidades e fragilidades da zona de intervenção, procurando uma proximidade com as necessidades do local, modo de vida dos habitantes, topografia do terreno, entre outros. Como refere a citação de Álvaro Siza na página de rosto deste capítulo, procurou-se acima de tudo geometrizar a proposta de intervenção, pois a geometria é provavelmente a regra mais comum e eficaz da arquitectura, aliando-a sempre com princípios da teoria da arquitectura. A intervenção busca uma certa simplicidade formal valorizando o contacto da arquitectura com o indivíduo. O projecto foi pensado procurando o conforto e bem-estar proporcionado pela arquitectura tanto no espaço público como nos espaços privados da intervenção.

Partiu-se de uma base teórica que se veio consolidando ao longo dos anos, para dar resposta ao programa e servir de ponto de partida para a prática. Porém, o processo não foi linear, havendo avanços e recuos no desenvolvimento da solução, retornando frequentemente à investigação teórica para colmatar lacunas que foram aparecendo durante a execução do projecto.



Fig. 14 – Vista aérea da cidade de Viseu.

Fonte: A Terceira Dimensão – Fotografia Aérea, 2011.



8.0.

O LUGAR

"Christian Norberg-Schulz defende que a vida humana não pode desenvolver-se em qualquer parte, esta pressupõe um espaço que seja na realidade um pequeno cosmos, um sistema de lugares, para a qual é necessário que capturem o seu "genius". (Gil e Pires, s.d., p.6)

8.1. LOCAL DE INTERVENÇÃO

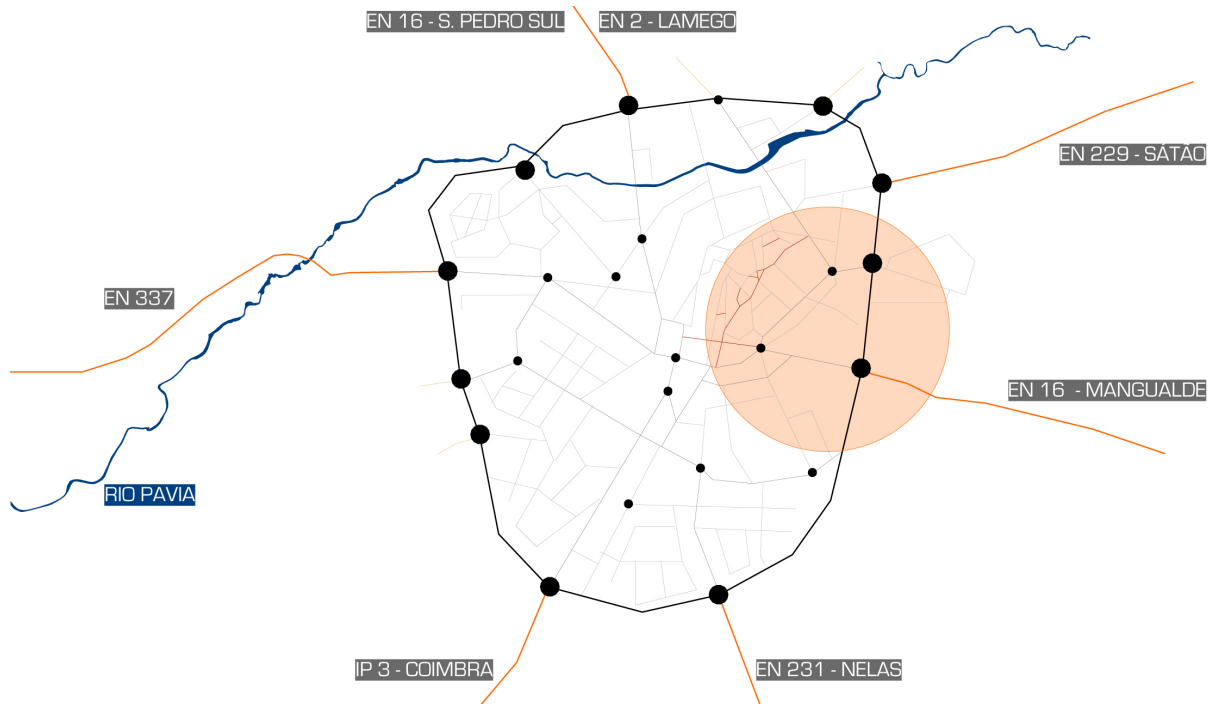


Fig. 15 – Localização da zona de intervenção | Hierarquia viária da cidade de Viseu.

Fonte: Elaboração própria em colaboração com Benjamin Pereira, Márcio Cancela e Nuno Abrunhosa.

O local de intervenção (Figura 15) situa-se a Este da malha consolidada da cidade de Viseu junto a vias de ligação ao exterior da cidade nomeadamente as Estradas Nacionais 16 e 229. Está directamente relacionada com a zona histórica de Viseu e com o Parque do Fontelo, fazendo a transição entre estes dois contrapontos.

A cidade de Viseu caracteriza-se por ser um ponto de convergência de seis vias principais de acesso à cidade que estão distribuídas de uma forma equilibrada em torno da malha da cidade, que é também caracterizada pelas rotundas que marcam grande parte dos nós rodoviários de Viseu.

É importante referir que existem algumas vias de carácter pedonal na zona de intervenção (marcadas a vermelho na Figura 15), que reflectem o carácter comercial e de relação directa com o peão inerente à zona histórica.

8.2. CARACTERIZAÇÃO DA ZONA

A área de intervenção caracteriza-se pela malha consolidada da cidade de Viseu, a Oeste, contrapondo com o carácter fortemente natural do Parque do Fontelo, a Este.

A cidade de Viseu, em si, é regida segundo uma hierarquia viária bastante definida, na qual se destaca a Estrada da Circunvalação que rodeia toda a cidade. Esta estrada tem como principal função tornar o tráfego da cidade mais fluído, e facilitar as ligações rodoviárias ao exterior da cidade. Apesar da sua existência facilitar a mobilidade automóvel devido às rápidas ligações a vários pontos da cidade e ao seu exterior, à escala humana, tem repercussões negativas na medida em que funciona como um elemento de corte no sentido Este/Oeste. Contrariar este facto é um dos principais objectivos da intervenção.

Além da proximidade com a malha histórica da cidade e o Parque do Fontelo, a zona de intervenção faz a ligação entre os jardins de Santo António, a Noroeste, e de Santa Cristina, a Sudoeste. Estes são espaços públicos com uma forte dinâmica diária, pois localizam-se junto a edifícios marcantes, nomeadamente a Escola Secundária Emídio Navarro, o Teatro Viriato e o fundo da Rua Direita, e o Seminário Maior de Viseu, respectivamente. Caracterizam-se também por serem zonas de passagem entre vários pontos da cidade, assim como zonas de convivência.

Há também uma grande proximidade com equipamentos escolares como infantários e escolas de 1º, 2º e 3º ciclos.

No meio de todas estas zonas, existe um terreno, que ficou de certa forma esquecido no tempo, mas que apresenta diversas potencialidades pois pode funcionar como um elemento importante de coesão da malha urbana desta zona da cidade.

O terreno em si, caracteriza-se pela presença de traseiras de edifícios, existência de 3 socalcos, relação intrínseca com o Bairro da Misericórdia e um contacto directo com a circunvalação.

Este terreno faz a transição entre duas zonas bastante distintas na cidade: a Oeste, a existência do centro da cidade de Viseu, onde predomina uma normal diversidade inerente às cidades, com grande multiplicidade de usos, serviços, escalas, culturas, entre outros, e uma zona a Este, o Parque do Fontelo, onde o uso é mais homogéneo. É uma zona procurada para a prática de desporto, para fins de lazer, como um espaço de abstracção da cidade.

8.3. A INFLUÊNCIA DO FONTELO NA CIDADE DE VISEU

O Parque do Fontelo (Figura 16), para além de ser o parque urbano da cidade de Viseu por excelência, sendo utilizado como destino de lazer, convívio, cultural, entre outros, é também frequentemente utilizado como uma zona de passagem, de ligação pedonal entre a cidade consolidada com os aglomerados urbanos da sua periferia. Contribui, desta forma, para a coesão da cidade na medida em que é um elemento de ligação entre a cidade de Viseu e Gumirães e o Bairro de Santa Eugénia. Assim, e apesar destes aglomerados se situarem na periferia da cidade, são lidos como fazendo parte da malha urbana de Viseu, pois a mancha arbórea do parque do Fontelo funciona como um elo de ligação entre estas diversas zonas.



Fig. 16 – Fotografia aérea do parque do Fontelo.

Fonte: Bing Maps, 2013.

A cidade de Viseu é caracterizada pela presença constante de vegetação e considerada como uma das cidades mais arborizadas do país. Possui diversos alinhamentos arbóreos ladeando as ruas e duas manchas verdes urbanas: o Parque Aquilino Ribeiro, junto ao rossio, e o Parque do Fontelo, este de maior escala e com mais presença na malha urbana.

No Parque do Fontelo existem diversas espécies arbóreas (muitas delas centenárias) que marcam assim uma grande diversidade de ambientes.

A história do Fontelo remonta ao século XII (1187), chamado inicialmente de Quinta do “Fontanello” (Pereira, *et al.*, 2006).

Durante oito séculos, a Quinta do Fontelo pertenceu à Igreja, mais propriamente ao episcopado de Viseu e, com o Bispo D. João Homem, iniciou-se a construção do Paço que fora complementada com a construção da Capela de Santa Martha, remontando ao século XV.

O Parque do Fontelo tem cerca de 10 hectares e localiza-se a Nordeste do centro da cidade. A sua flora é de grande importância pela dominância de espécies autóctones. O Parque do Fontelo é uma referência botânica, não só à escala local como também nacional. Constitui um valioso património natural devido à sua vasta colecção dendrológica (Pereira, *et al.*, 2006).

A grande variedade de espécies autóctones, algumas delas notáveis, faz com que o Parque do Fontelo seja muito mais do que um jardim da cidade. É sobretudo um meio transmissor de património natural e uma zona que fomenta as relações sociais e o contacto com a Natureza. É um destino bastante usual de passeio, de concentrações e funciona quase como um cartão de visita da cidade, devido à sua localização (junto a entradas principais para a cidade) e ao facto de se tornar palco de eventos culturais, artísticos, desportivos, entre outros. Mais que um parque, o Parque do Fontelo é um pólo dinamizador da cidade de Viseu, sendo mote para diversos temas e propiciando várias experiências a quem o visita.

Desde campos de futebol a piscinas

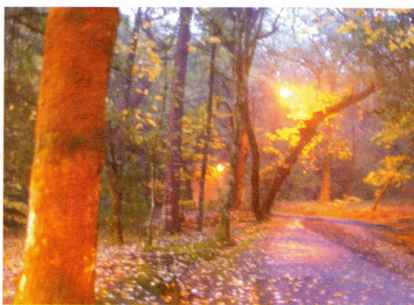
O parque do Fontelo apresenta as mais variadas valências

A Mata do Fontelo é um dos grandes pulmões da cidade de Viseu, mas vale muito mais do que isso, uma vez que alberga árvores multicentárias, nomeadamente desde que o bispo D. Miguel da Silva as mandou plantar no século XVI.

Com efeito o Parque, dada a sua biodiversidade - espécies arbóreas e arbustivas -, está para ser classificado como Jardim botânico, processo que se encontra a decorrer há já algum tempo.

Pelas razões atrás expostas falámos com diversas pessoas sobre o espaço, mais concretamente com um elemento da Associação dos Amigos do Fontelo, com o responsável pela exploração do Café do Fontelo e com cidadãos que procuram aquele espaço para passear e praticar desporto.

Ocupando uma vasta área a nascente da cidade, o Fontelo fazia parte da Quinta do Faço dos Bispos, que teve o seu maior esplendor no século XVI, com o bispo D. Miguel da Silva. A mata é rica em espécies vegetais e árvores (castanheiros e carvalhos) que devem ter acompanhado toda a história



São várias as espécies arbóreas e arbustivas no Fontelo

de Viseu no último milénio. O bispo D. Gonçalo Pinheiro mandou edificar ali uma pequena capela dedicada a S. Jerónimo, de que apenas restam ruínas. Na parte mais baixa, com melhor aptidão agrícola, instalou-se a Estação Agrária de Viseu. A parte restante constitui o maior espaço verde público da cidade e tem sido utilizada para implantação de importantes equipamentos de lazer e desporto. Possui hoje um está-

dio, com bancadas renovadas, piscinas, courts de ténis, pavilhão polivalente, vários campos de treinos e ainda um parque de campismo e um parque infantil. Junto ao antigo Portal do Fontelo constitui-se a sede do Instituto português da Juventude.

Diversos equipamentos

Transpondo o Portal do Fontelo tem-se acesso à chamada Carreira dos Cavalos - a actual

Avenida de Fontelo -, ao fundo da qual está o Faço Episcopal do Fontelo, agora Solar do Vinho-do-Dão.

O também chamado Parque Florestal do Fontelo é actualmente composto pela Mata, pelo Pavilhão Gimnodesportivo, pelas Piscinas Municipais - exterior e interiores -, pelo Pavilhão de Judo, por um campo de futebol de cinco e de Hoquei em patins, por dois campos de futebol de 7, em



O complexo desportivo do Fontelo



O Pavilhão multiusos

relva artificial, dois campos de futebol de 11, sendo um para treinos (relva artificial), assim como por estádio de futebol

com 14 mil lugares sentados, pista de atletismo sintética, 'court' de ténis e por um circuito de manutenção.

Fig. 17 – Artigo de jornal sobre o Fontelo.

Fonte: Diário de Viseu, 2008

Tal como refere o artigo publicado pelo Diário de Viseu (Figura 17), o Parque do Fontelo possui árvores multicentárias, que oferecem a esta zona da cidade uma imagem e

características ímpares. O Fontelo é denominado como sendo um dos grandes pulmões da cidade de Viseu. A mata do Fontelo possui diversas espécies vegetais e árvores, nomeadamente castanheiros e carvalhos que, terão acompanhado toda a história de Viseu no último milénio. Porém, não é apenas caracterizado pela sua mancha arbórea, possuindo outros atributos, tais como importantes equipamentos de lazer e desporto, nomeadamente um estádio, *courts* de ténis, um pavilhão polivalente, vários campos de treino, um parque de campismo, um parque infantil e todo um percurso desportivo dentro da própria mata, possibilitando que se usufrua de uma forma relaxada e diferente (na vertente desportiva) de toda a área do parque (Figuras 18 e 19).



Fig. 18 – Parque do Fontelo, Viseu; Circuito de Manutenção.

Fonte: Elaboração própria.

O Parque do Fontelo é uma zona procurada frequentemente para a prática de desporto, tendo em conta que a existência do Circuito de Manutenção propicia e atrai utilizadores para este fim (Figura 18).



Fig. 19 – Parque do Fontelo, Viseu | Ponto de exercício.

Fonte: Elaboração própria.

De entre as actividades referidas, aquela que ganha especial destaque é efectivamente o desporto. O Fontelo oferece excelentes condições para a prática desportiva, não só devido aos seus equipamentos (campos de futebol, piscinas, *skate park*, entre outros), mas sobretudo devido ao Circuito de Manutenção do Fontelo, onde o utilizador tem um percurso com vários pontos de exercícios com dificuldades variadas dependendo da condição física de cada um (Figuras 18 e 19).

8.4. IDENTIDADE NO ESPAÇO PÚBLICO

A identidade inerente ao espaço público da zona de intervenção pode ser dividida em dois pontos principais: a identidade para os habitantes e para os visitantes ou não habitantes na zona. O que se pretende é representar a forma como diferentes pessoas se identificam (ou não) com o espaço público em análise.

Poder-se-á afirmar que os habitantes se sentem confortáveis naquela zona e têm um grande sentimento de pertença ao local, tal como existem fortes relações de vizinhança. Isto deve-se ao facto da maior parte dos habitantes habitarem neste local há muitos anos. Em geral, os habitantes definem a zona como sendo um espaço com características bastante rurais. Um dos habitantes (morador há cerca de trinta anos na Rua das Bocas) referiu mesmo que “vivemos no centro da cidade, mas parece que estamos na aldeia”. O facto de ser uma

zona, na maior parte habitacional, e não ser uma zona de passagem (existência de uma rua sem saída, paralelismo com a Avenida Capitão Silva Pereira) faz com que aquele espaço seja apenas usado por habitantes, chegando ao ponto dos visitantes serem vistos como intrusos quando entram no bairro. Os jardins públicos, são um dos exemplos desta apropriação, porventura exagerada, por parte dos habitantes, pois estão muito relacionados com quem habita no bairro, sendo usufruídos quase de uma forma exclusiva por estes.

Para visitantes ou não habitantes, a zona é caracterizada como sendo uma zona morta da cidade, onde não existe vida social, pois não existe diversidade e motivos que atraiam pessoas ao local (Figura 20).

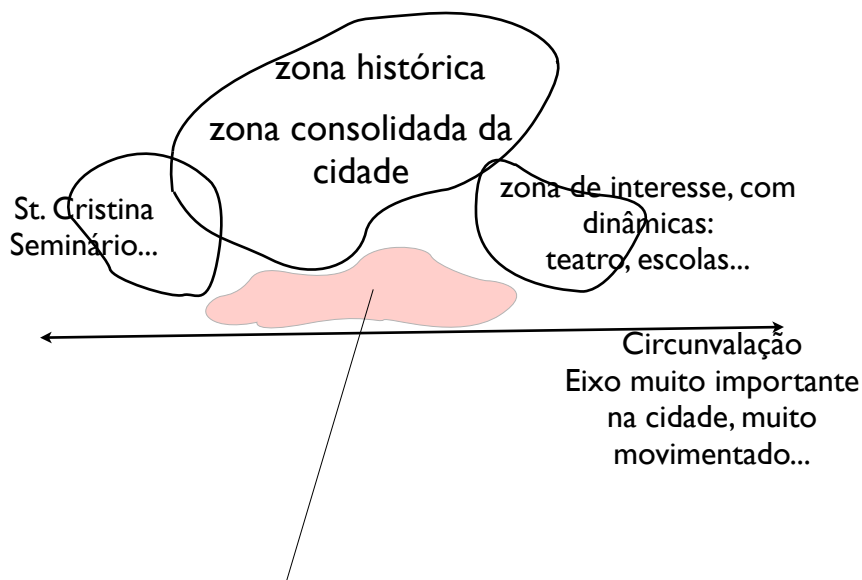


Fig. 20 – Esquema de caracterização da zona de intervenção.

Fonte: Elaboração própria.

- zona sem interesse, pois não oferece motivos para os visitantes se deslocarem lá.
- há espaços públicos mas não são muito acolhedores.
- sentem-se intrusos porque os habitantes fazem parte daquele espaço.
- inexistência de comércio.
- o terreno central não tem qualquer tipo de uso.

Porém, quem passa na circunvalação não fica indiferente à vista para a Sé, principalmente à noite. A Sé de Viseu, e todo o seu conjunto histórico, marca a zona de intervenção, devido à relação visual e física com a malha antiga da cidade. Para os visitantes ou não moradores nesta zona, um ponto forte que marca a identidade desta zona da cidade é indubitavelmente a relação constante com a Sé.

8.5. VEGETAÇÃO EXISTENTE

A zona de intervenção é marcada, indiscutivelmente, pela presença do Parque do Fontelo, referido anteriormente. Além da mancha arbórea deste parque, a zona é também marcada por alguns alinhamentos de árvores, que ladeiam grande parte das vias, não só desta zona mas de toda a cidade e também por algumas alamedas, nomeadamente na Rua Maria do Céu Mendes e na Travessa dos Plátanos.

A vegetação associada ao espaço público é uma constante na cidade de Viseu, motivo pela qual é conhecida como sendo uma cidade jardim. A zona é igualmente marcada por duas quintas privadas, a Oeste do terreno de intervenção, a quinta dos Pessanha e a Este, a quinta de S. Miguel. A primeira localiza-se na Avenida de Capitão Silva Pereira e possui variadas espécies arbóreas tais como Castanheiros, Palmeiras, Laranjeiras, Camélias, Azevinhos, entre outros. Por sua vez, na quinta de S. Miguel existem sobretudo Castanheiros, Robínias, Carvalhos, Oliveiras e Aveleiras. Em relação à vegetação associada aos eixos viários encontramos essencialmente *Celtis australis* (Lódão) sobretudo na Estrada da Circunvalação, Castanheiros da Índia na Avenida de Capitão Silva Pereira, Plátanos na Rua Maria do Céu Mendes e diversas espécies associadas aos espaços públicos, tais como Cedros, Camélias, Oliveiras, Choupos, Figueiras, Tílias, Nogueiras, entre outras (Figura 21).



Fig. 21 – Espécies arbóreas na zona de intervenção | Sem escala.

Fonte: Augusto, 2012.

9.0.

PROPOSTA

"A função essencial de uma cidade deve tornar-se evidente, após uma simples vista de olhos pela planta." (Cullen, 2009, p. 113)

9.1. CONSIDERAÇÕES INICIAIS

Como foi referido no ponto 8.1., e é perceptível na fotografia aérea da Figura 16, a zona de intervenção é caracterizada por dois contrapontos bastante distintos: a Oeste, a malha consolidada da cidade de Viseu e a Este, o maciço arbóreo do Parque do Fontelo, zona verde protegida. Entre estes dois ambientes, localiza-se um terreno caracterizado pela ausência de usos e pela presença de traseiras de edifícios (Figura 22).

O declive do terreno é a primeira premissa a considerar na elaboração do projecto urbano. O relevo do terreno é o principal factor de inspiração do desenho urbano e é a partir deste que se vai orientando a malha urbana. O relevo é um recurso que está ao nosso dispor e do qual se deve tirar partido e que nos permite, para além de ser utilizada a força da gravidade, proporcionar diversidades, nomeadamente diversidades de vistas (Pardal, *et al.*, 1991, p. 25).

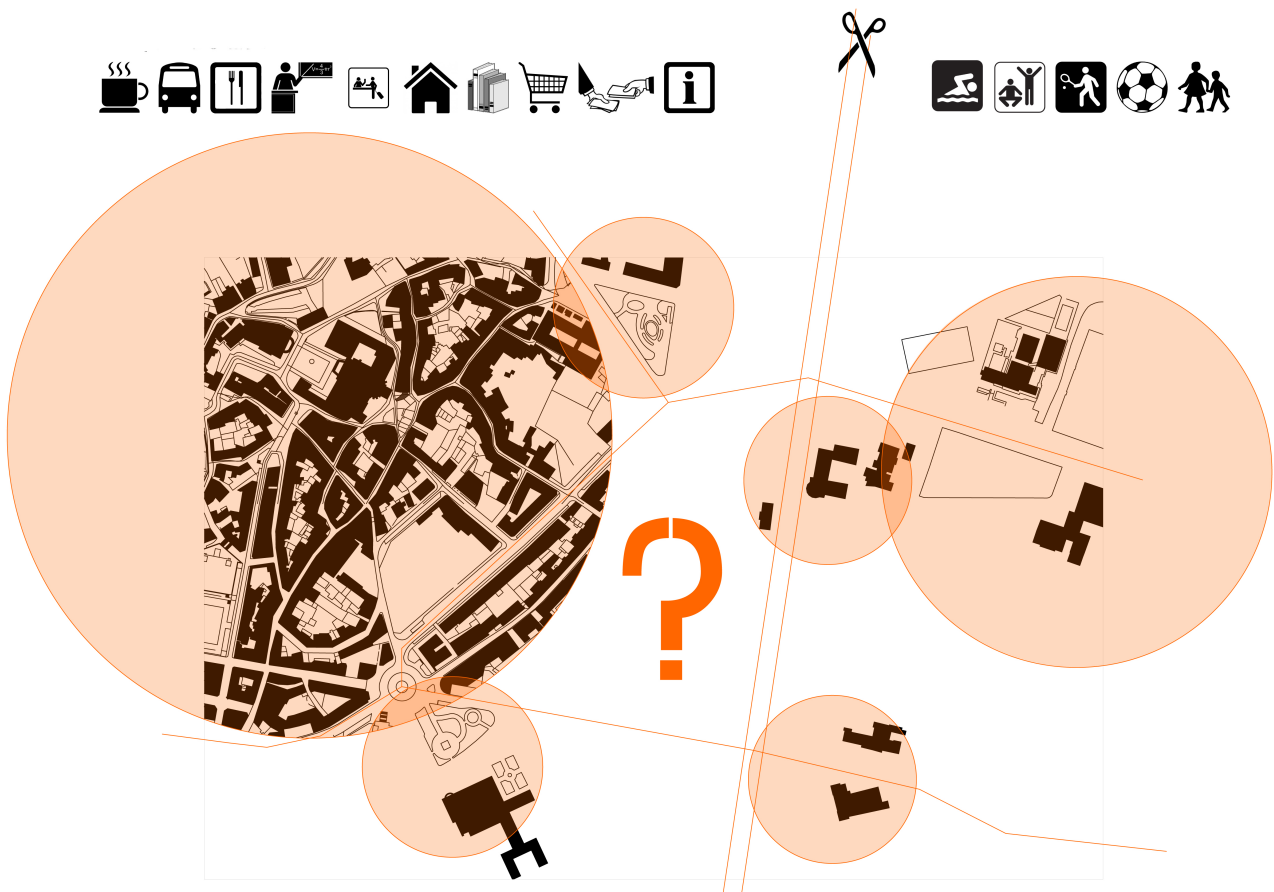


Fig. 22 – Caracterização do lugar.

Fonte: Elaboração própria.

9.2. CONCEITO

É necessário haver uma “ideia clara para colocar de pé qualquer arquitectura.” (Baeza, 2013, p. 13)

O principal objectivo é fazer com que as diferentes zonas identificadas pelos círculos laranjas da Figura 22, se aglutinem entre si, entendendo este lugar como um todo. É importante que os círculos menores se liguem ao círculo maior (representando a cidade consolidada). Para isso é necessário que o terreno central, indicado através do ponto de interrogação, funcione como um elo de ligação no sentido Este/Oeste, principalmente. O que se propõe é prolongar a cidade em direcção a Este, aglutinando-se por sua vez com a mancha verde do Parque do Fontelo, mancha esta que, por sua vez, será prolongada em direcção à malha da cidade (Figura 23).



Fig. 23 – Objectivos gerais | Sem escala.

Fonte: Elaboração própria.

Uma das preocupações constantes era fazer com que esta nova extensão da cidade de Viseu não entrasse em conflito com a paisagem e com o perfil da cidade. Por isso, optou-se por manter cêrceas que existem na zona e prolongar vias existentes, que já tinham uma força urbanística considerável, nomeadamente a Rua do Gonçalinho e a Rua Dom António Alves Martins.

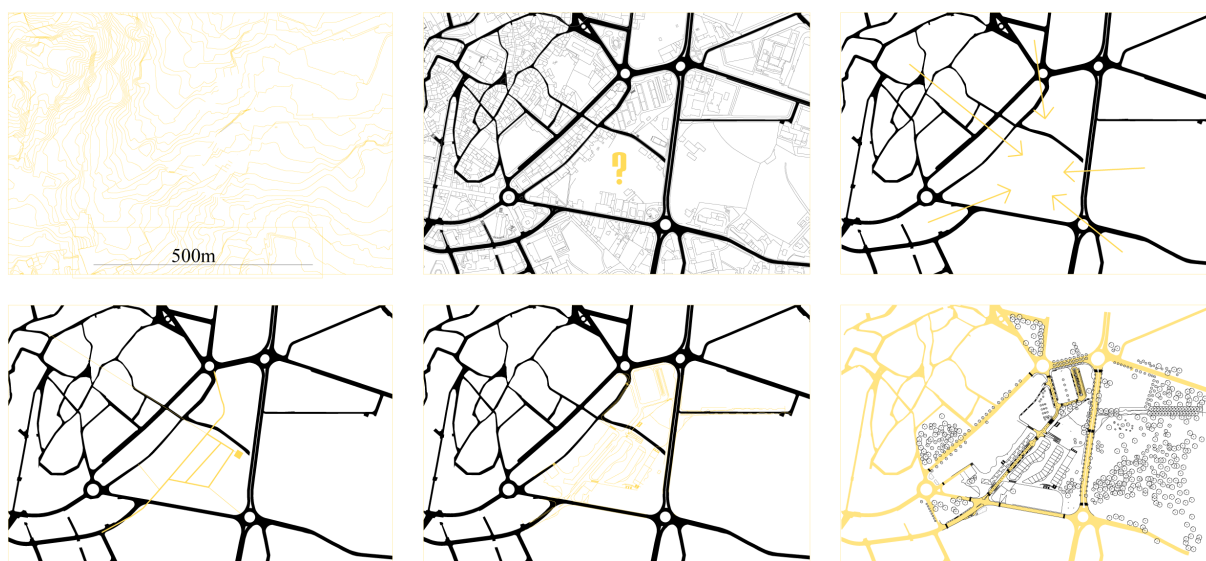


Fig. 24 – Processo de evolução da proposta.

Fonte: Elaboração própria.

Tal como se pretende demonstrar na Figura 24, o processo da proposta partiu da interpretação e análise do terreno e envolvente seguido de uma análise mais rigorosa ao terreno de intervenção propriamente dito.

O que se pretende é trabalhar o terreno em várias vertentes procurando ligações à cidade através de vários pontos e variadas orientações. Procurou-se ligar o terreno à cidade através de uma via que une o Jardim de St. António ao Jardim de Sta. Cristina e, por outro lado, ligar o terreno ao centro histórico transversalmente à via anteriormente referida. A partir desta via que atravessa o terreno longitudinalmente desenvolveu-se o bairro formado por ruas partilhadas, definindo assim uma hierarquia clara de vias na proposta (imagem do canto inferior esquerdo da Figura 24). A partir daqui, desenvolveram-se os estacionamento, vegetação e edifícios, procurando sempre interligar a malha histórica de Viseu com o Parque do Fontelo e zona Este da cidade.

Com o objectivo de procurar uma relação altimétrica com a Sé e tirando partido do alinhamento da Rua do Gonçalinho propõe-se também o reforço deste alinhamento, através do prolongamento da mesma rua, culminando numa torre.

Tendo os alinhamentos e as directrizes para as novas vias propostas, pré-definidas, procurou-se criar edifícios que determinarão os diferentes usos propostos, tratados no ponto 9.6., mais adiante.

Procurou-se também tirar partido do Bairro da Misericórdia e inseri-lo o mais possível na cidade, revitalizando o espaço público aliado ao bairro. A nova via que divide este bairro em dois torna-se assim na via principal da intervenção, aberta paralelamente à Avenida de Capitão Silva Pereira e à Rua das Bocas. A partir desta via principal, abrem-se novas vias de carácter secundário, onde o peão e o automóvel partilham o mesmo espaço. O objectivo é fazer com que o interior do bairro seja desenhado em função do peão e onde o automóvel seja, de certa forma, um elemento secundário no desenho do espaço público. O que se procura é fazer com que o espaço público funcione como meio de coesão social e, para isso, é necessário haver um privilégio do peão perante o automóvel. Pretende-se, acima de tudo, fomentar as relações sociais no espaço público, contribuindo assim para as sensações de apropriação ao espaço em questão. Além desta característica de “rua intimista” que se pretende dotar o interior do bairro, também existe, associada à via principal, uma zona comercial que busca referências na Avenida de Capitão Silva Pereira. Pretende-se fazer um pedaço de cidade onde predomine diversidade de usos: habitação, comércio, serviços a diferentes escalas: relações intimistas no espaço público, ou seja, atitudes socialmente mais distantes (*atitude blasé*, Simmel, 2001). Estas escalas também se reflectem de uma forma mais física através dos edifícios. Existem edifícios com diversas escalas tendo em conta o tipo de relação com o espaço público, com o centro histórico, entre outros.

9.3. PROPOSTA VERDE

Tendo em conta o ponto 8.5. relacionado com a vegetação existente, o que se propõe é trabalhar os elementos verdes através de duas atitudes: encarar os elementos verdes como mancha que se liga a diferentes espaços verdes existentes na cidade e elementos verdes encarados como elementos individuais, a árvore em si, como objecto que marca diferentes lugares no espaço público (Figura 25).

De uma forma geral, o que se pretende é consolidar os espaços verdes existentes, prolongando o Fontelo em direcção à cidade. Pretende-se também ligar os vários espaços verdes existentes na zona de intervenção, contribuindo de certa forma para um contínuo natural que se aglutine com a cidade.

Junto à rotunda que faz a intersecção da Rua 5 de Outubro com a Estrada da Circunvalação existe um pequeno maciço arbóreo que se pretende aproveitar e consolidar,

aumentando-o. As espécies propostas seguem as existentes: Castanheiros e Pseudo-Plátanos essencialmente.

“O que penaliza mais a qualidade da rua é o passeio estreito e sem arborização” (Pardal, *et al.*, 1991, p. 47).

Tal como refere Sidónio Pardal, o passeio estreito e sem arborização penaliza a qualidade da rua, neste caso, a Estrada da Circunvalação. Esta estrada é actualmente um eixo com características fortemente rodoviárias e que funciona como um elemento de corte fazendo também parte da intervenção, pois procura-se transformá-la numa estrada que faça parte integrante tanto da cidade como do Fontelo. Procura-se transformar esta estrada numa alameda agradável que seja convidativa para os peões. Para isso, propõe-se a plantação de *Celtis australis* (Lódão) no separador central, formando uma alameda em cada sentido de trânsito, tornando este troço mais agradável e mais apelativo para passeios pedonais. O objectivo é fazer com o auxílio da vegetação, que, pelo menos este troço da Circunvalação, tenha um carácter mais urbano onde o peão também faça parte do desenho viário.

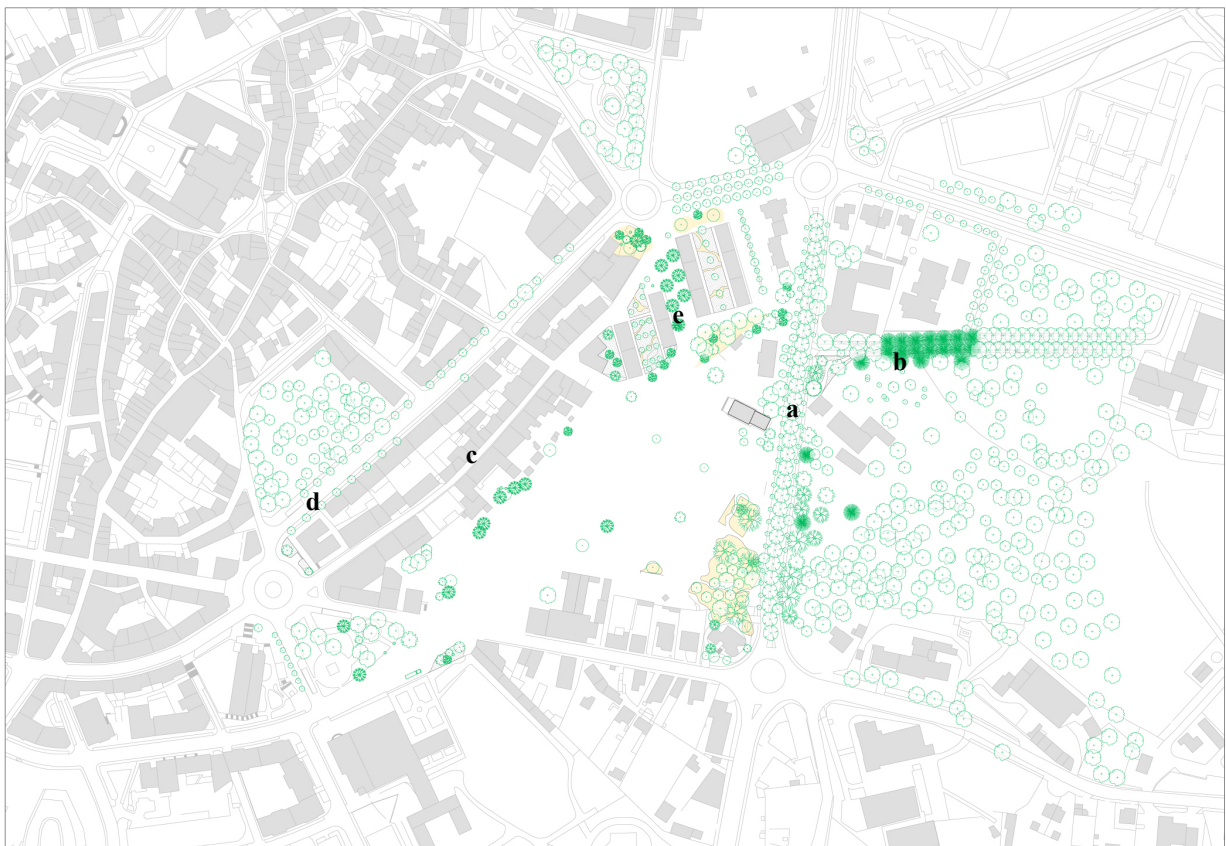


Fig. 25 – Proposta Verde | Sem escala (a – Estrada da Circunvalação; b – Travessa dos Plátanos; c – Rua das Bocas; d – Av. Capitão Silva Pereira; e – Bairro da Misericórdia).

Fonte: Elaboração própria.



Como referido no ponto 9.2., também se procurou revitalizar o espaço público inerente ao Bairro da Misericórdia, através de vegetação. Ampliou-se o pequeno jardim existente e homogeneizaram-se os espaços verdes entre os edifícios do bairro. Aqui optou-se essencialmente pela plantação de Pseudo-Plátanos, Choupos brancos, Castanheiros da Índia, Camélias, entre outras espécies, dando continuidade às espécies existentes no espaço contíguo.

Observando a Figura 25, é perceptível a mudança de carácter de diversos espaços na zona de intervenção: a Estrada da Circunvalação torna-se numa avenida urbana integrada na mancha verde do Fontelo, a Travessa dos Plátanos adquire uma imagem de alameda mais consolidada, o fundo do quarteirão formado pela Rua das Bocas e pela Avenida de Capitão Silva Pereira (junto à rotunda de St. António) passa a ter um remate bem definido, formado por um espaço verde aliado a mobiliário urbano, e todo o Bairro da Misericórdia passa a ter um novo carácter e uma nova imagem recorrendo essencialmente a um novo desenho dos espaços verdes.

Procurou-se que a vegetação funcionasse como um fio condutor que ligasse a cidade com a zona de intervenção e conseqüentemente com o Parque do Fontelo.

9.4. PROPOSTA URBANA

Em relação à proposta urbana da zona de intervenção, procurou-se aplicar a teoria de diversos autores, principalmente na vertente sociológica.

A arquitectura deve ser encarada como um instrumento de qualidade de vida, tanto em termos de conforto para o utilizador como um meio de interacção com o exterior. Neste caso, o que se procurou, acima de tudo, foi moldar a arquitectura ao contexto da cidade e fomentar as relações sociais no espaço público urbano. Como estamos a tratar de temas como a acessibilidade e mobilidade, relacionada também com o envelhecimento (característica que faz parte cada vez mais da população portuguesa), procurou-se trabalhar o espaço público privilegiando uma boa mobilidade para todos e as relações sociais. Para isso, é importante perceber a cidade, não como um aglomerado de edifícios ligados por vias rodoviárias (Paiva, 2005, citado em Pereira, *et al.*, 2006), mas como um espaço socialmente atraente, onde o utilizador possa encarar o exterior como, porventura, um prolongamento da sua habitação

privada. O espaço público é o local de convivência social por excelência na cidade, e deve ser trabalhado para tal.

Na intervenção teve-se sempre em conta o facto da cidade ter de ser vivida por diferentes pessoas para diferentes usos, partilhando os mesmos espaços (Jacobs, 2009). A rua principal existente na proposta, com características fortemente comerciais, pode ser usada por uns para este fim, comercial, como pode ser usada apenas para passagem, de um ponto para outro da cidade ou pode ser usada para passeios, para espairecer, em que funciona como um elemento de abstracção (Jacobs, 2009, p. 37). Tendo em conta as diferentes finalidades a que a rua está exposta, é necessário criar condições para que esta mesma rua seja usada por todos. Uma condição básica, é que seja acessível a todos e que não tenha obstáculos significativos, para que o seu uso seja feito de uma forma segura e eficaz para todos, tanto por pessoas com incapacidades motoras, invisuais, entre outros (Cavalcanti, 2001, citado em Bins Ely e Dorneles, 2006).

9.5. O ESPAÇO PÚBLICO COMO MODELADOR DAS VIVÊNCIAS SOCIAIS

O espaço público em si, é já, de uma forma natural, um espaço de convivência, mas o que se procurou na intervenção, foi criar diversas zonas de estar com diversas escalas e caracteres, pois a cidade é vista e utilizada por cada um de nós de forma diferente (Rémy e Voyé, 1997). Existe uma praça articulada entre a Escola Primária, a capela e a cota alta do bairro, que é caracterizada sobretudo como sendo um espaço amplo, plano e com vistas privilegiadas para a Sé. Numa cota mais baixa, existe uma zona comercial, associada à via principal que atravessa o terreno de intervenção, em que o rés-do-chão dos edificios é parcialmente vazado para que o piso térreo seja oferecido ao peão, promovendo uma maior permeabilidade entre espaços. Este facto faz com que existam diversos recantos, onde podem ser montadas esplanadas, exposições ao ar livre, entre outras. O que se procurou foi tirar partido, o máximo possível, do exterior, não só no rés-do-chão como os pisos superiores.

O espaço público é desenhado de modo a criar vários espaços que podem ser flexíveis dependendo do uso desejado. Procurou-se determinar os limites do espaço público através de linhas curvas, possibilitando espaços com diversas escalas e incutindo ao utilizador um movimento fluído que fomente a circulação dos peões, ou a sua permanência em zonas onde existe um maior alargamento do espaço público. Teve-se sempre em conta dotar este pedaço

de cidade, de diversidade, onde não se restringiu a um uso específico ou uma imagem específica. Procurou-se, sim, fazer lugares com diferentes características, para que assim, cada um possa usufruir do lugar com que mais se identifica.

Este princípio não se restringe apenas ao desenho do espaço público, mas adopta-se também na definição das habitações. Estas têm um forte carácter com o exterior de diversas formas: através de varandas para o espaço público, varandas viradas para a Sé, ou numa vertente mais intimista, pátios privados nas traseiras. O que se procurou foi adoptar uma regra para a definição dos fogos, através de um módulo, mas procurou-se que o módulo fosse flexível, dependendo do carácter que se procuraria para cada um dos fogos.

9.6. TIPOLOGIAS, USOS E ESPAÇOS

A Figura 26 mostra a organização geral da proposta, tendo em conta os diversos espaços e respectivas funções. Observando a Figura 26, percebe-se a diversidade de usos que se pretende inculcar à intervenção. Como referido anteriormente, procurou-se dotar o terreno de um carácter comercial, porém diversificado dependendo da localização dos comércio. Na cota baixa do terreno, na zona Oeste, tira-se partido da existência da via principal, facilitando a mobilidade automóvel até esta zona do terreno, fazendo uma zona comercial mais ligada com a cidade, mais urbana, com o auxílio dos estacionamento e tendo em conta que não existe habitação no piso térreo. Na cota alta do terreno, no interior do bairro, as ruas também têm um carácter comercial, porém com outra escala, mais contida. No interior do bairro, optou-se por uma frente comercial nas fachadas a Oeste, enquanto que no lado oposto da rua (Este), localizam-se os limites com os pátios dos fogos.

De uma forma geral, tentou-se que os edifícios fossem moldados ao relevo existente. O terreno é marcado por três socalcos e, de certa forma, tentou-se manter essa imagem, modelando o bairro em três níveis como é perceptível no perfil da Figura 27. O facto de existirem diferentes níveis no interior do bairro faz com que os edifícios se relacionem visualmente com a Sé, procurando-se o máximo possível que os eixos visuais não fossem interrompidos.



Fig. 26 – Organização geral da proposta.

Fonte: Elaboração própria.

Legenda:

- 1 – JARDIM DE SANTO ANTÓNIO - jardim sensorial; proximidade com a zona de intervenção.
- 2 – ALAMEDA - criação de um corredor verde na circunvalação; atenuar o efeito de "corte" e de via rápida da circunvalação.
- 3 – ESTACIONAMENTO - bolsa de estacionamento para habitantes do bairro.
- 4 – ESPAÇO VERDE - ampliação do espaço verde existente; relação directa com o bairro; zona de remate com o talude.
- 5 – PRAÇA - relação da escola/ capela/ bairro; zona de relações sociais; vistas para a Sé.
- 6 – ZONA COMERCIAL - carácter urbano; espaço para peão e espaço para automóvel; heterogeneidade.
- 7 – TORRE DE SERVIÇOS - relação altimétrica com a Sé de Viseu; ponto final do prolongamento da Rua do Gonçalinho.
- 8 – ESPAÇO HABITACIONAL - interior do bairro; prioridade do peão; ruas partilhadas.
- 9 – PASSAGEM PEDONAL - ligação directa à Rua das Bocas; quebra da leitura longitudinal do bairro.
- 10 – ZONA VERDE - filtro de separação da circunvalação com a proposta.
- 11 – PARQUE INFANTIL - existência de um infantário; zona recatada.
- 12 – EDIFÍCIO DE “LAZER” - zona de convívio; café, esplanada; BIBLIOTECA (costumes, tradições, contacto histórico); CENTRO DE DIA.
- 13 – EDIFÍCIO COMPLEMENTAR - apoio a idosos, pessoas com incapacidade; espaço complementar à habitação (com lavandaria, cantina, consultórios médicos); CUIDADOS CONTINUADOS.

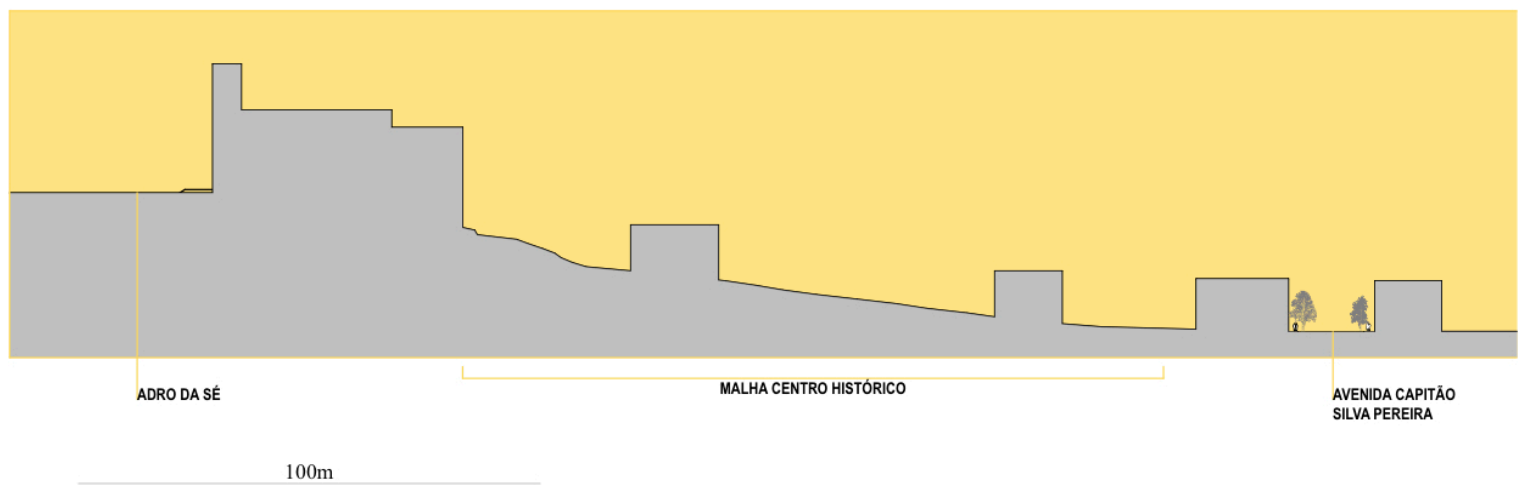


Fig. 27 – Perfil longitudinal | relação da proposta com o centro histórico.

Fonte: Elaboração própria.

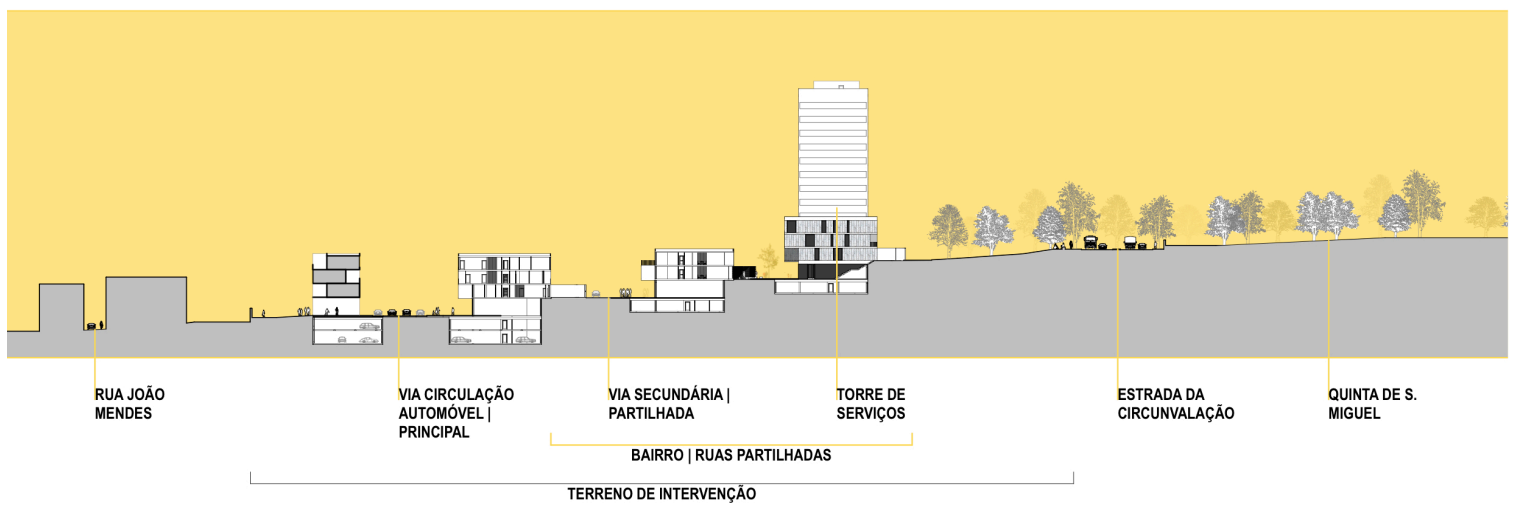




Fig. 28 – Planta de implantação | esc.: 1.2000.

Fonte: Elaboração própria.

9.7. A CLASSE SÉNIOR

Como a intervenção tem uma vertente relacionada com os seniores, procurou-se que tanto as habitações como o espaço público fossem desenhados em função desta faixa etária. Em relação às habitações, criaram-se diversas tipologias, como referido anteriormente, para que cada pessoa se identifique com cada uma delas.

Os idosos, passam por várias vivências ao longo da vida, que vão moldando a sua personalidade e os seus gostos. Enquanto que em criança gostamos todos praticamente do mesmo, à medida que se vai avançando na idade, os gostos vão divergindo de uns para outros. Isto também tem repercussões no modo como a arquitectura é vista por indivíduos com determinada idade. Perante isto, é importante dotar a zona de intervenção de variadas tipologias habitacionais, e não definir apenas uma habitação tipo na esperança de que todos os utilizadores se adaptem. É a arquitectura que se deve adaptar às pessoas e não o inverso.

Tendo em conta que os idosos, regra geral, são frequentadores assíduos do espaço público, principalmente de zonas de estar, como é visível diariamente no Parque do Fontelo, referido no ponto 8.3., é também importante definir espaços de estar e de convivência na zona de intervenção. A Figura 29 mostra um dos espaços de estar no interior do bairro proposto. Estes espaços, situam-se principalmente nos alargamentos das ruas. O objectivo é transformar estes alargamentos do espaço público urbano em zonas de estar, onde exista sempre algum tipo de vegetação (uma árvore, por exemplo), como foi referido no ponto 9.3.

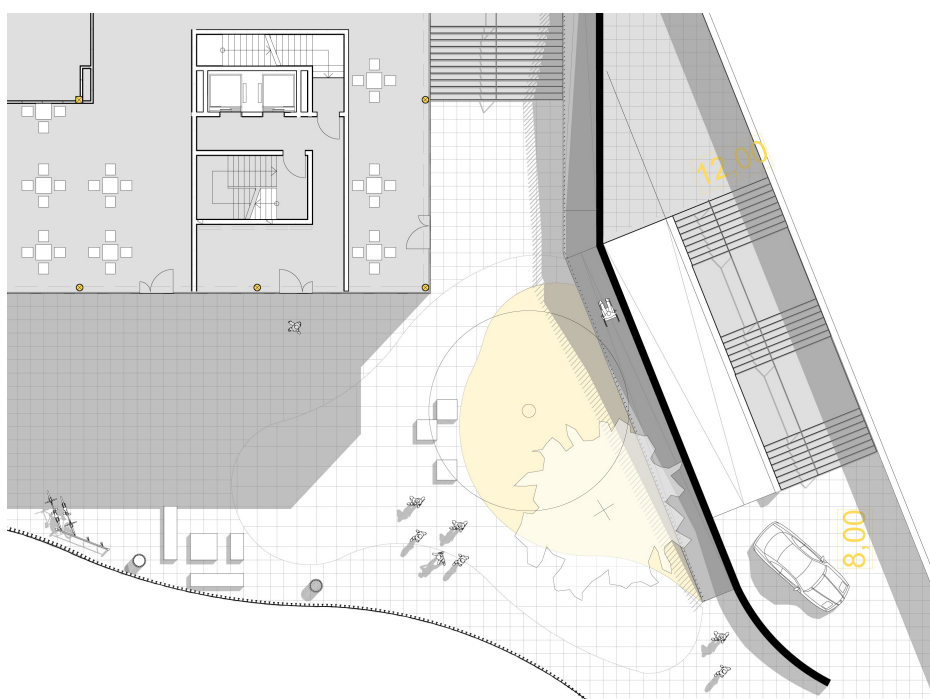


Fig. 29 – Espaço de estar no interior do bairro.

Fonte: Elaboração própria.

É importante fomentar as relações sociais no exterior, e mais importante ainda é que estas sejam feitas em contacto directo com o sol, pois como foi referido no ponto 1.1., contribui para o metabolismo ósseo no corpo humano (Guyton, 2002, citado em Dorneles e Bins Ely, s.d.) e para o bem-estar emocional do utilizador, neste caso, relativamente ao idoso. O espaço público, nesta zona do bairro, é desenhado essencialmente em função do peão, onde o automóvel passa a ser um elemento secundário.

A árvore em si, aparece como um elemento que marca as zonas de estar no interior do bairro. A este elemento verde está associado um espaço mais alargado na malha do bairro e encontram-se estrategicamente em zonas onde existem "cruzamentos", não viários mas de rotas pedonais, entradas de edifícios, entre outros. Tal como defende Kevin Lynch, os cruzamentos estão ligados ao conceito de bairro, pois funcionam como um centro polarizador do próprio bairro (Lynch, 2009, p. 52). Estas zonas de estar localizam-se essencialmente nos pontos de intersecção de várias entradas habitacionais, fomentando as relações de vizinhança e a apropriação do espaço público por parte dos habitantes.

Além do carácter habitacional e comercial da intervenção, há também dois edifícios que se destacam: um edifício onde se localiza uma unidade de cuidados continuados e uma torre de serviços. No primeiro caso, pretende-se essencialmente um edifício que complemente o bairro, um edifício que tenha um carácter permanente e que funcione, de certa forma, articulado com as necessidades diárias dos habitantes do bairro. Pretende-se um edifício que ofereça diversos serviços, especialmente à classe sénior, que possa estar provido de condições para satisfação das necessidades dos indivíduos desta faixa etária, nomeadamente com cantina, consultórios médicos, serviço de enfermagem, lavandarias, entre outros. O objectivo é que funcione proporcionando qualidade de vida a pessoas com algum tipo de incapacidades. No segundo caso, a torre de serviços terá aqui uma função de fixação de diversas empresas ou profissionais que necessitem de escritórios para a prática da sua profissão. Esta torre trará pessoas ao bairro que necessitem dos serviços instalados neste edifício. É uma forma do bairro ser vivido não só por habitantes como por pessoas externas a este. A implantação da torre situa-se no prolongamento da Rua do Gonçalinho que culmina num edifício singular. A torre, devido à sua proximidade com a Estrada da Circunvalação, contribui também para que este eixo rodoviário passe a ter um carácter mais urbano. Procura-se também, devido à cota máxima deste edifício, criar-se uma relação altimétrica com a Sé, funcionando, simultaneamente, como um edifício marcante de toda a intervenção (Figura 30).



Fig. 30 – Relação da torre de serviços com a Sé de Viseu.

Fonte: Elaboração própria.



9.8. VISEU, CIDADE ACESSÍVEL



Fig. 31 – Rede de percursos para invisuais.

Fonte: Elaboração própria.

A cidade de Viseu tem-se tornado cada vez mais numa cidade que se preocupa com a acessibilidade para todos. Nas imediações da zona de intervenção existem guias no pavimento que facilitam a orientação e acessibilidade para invisuais (Figura 32a). As extremidades das passeadeiras estão providas de rampas com um pavimento texturado para facilitar o atravessamento de peões com mobilidade condicionada e invisuais (Figura 32b). Os semáforos, dispõem também de sinal sonoro e temporizador para melhor percepção por parte do peão (Figura 32c). O jardim de St. António também busca esta inclusão de pessoas invisuais no espaço público, pois é um jardim sensorial com informação em *Braille* (Figura 32d), espécies vegetais com diferentes odores, despertando o olfacto do utilizador, entre outros.

Viseu possui cada vez mais elementos que facilitam a mobilidade e orientação do peão no espaço público. Tirando partido destas características, foi criada uma rede de percursos para invisuais (Figura 31) que se irá ligar aos elementos existentes na cidade. Esta rede de percursos engloba guias no pavimento para invisuais, rampas nas extremidades das passeadeiras aliado a materiais antiderrapantes em todo o espaço público, na maioria lajetas de granito com acabamento bujardado.

Pretende-se que esta rede funcione, tal como acontece com a vegetação (tratado no ponto 9.3.) como um fio condutor que ligue a cidade consolidada ao Fontelo, passando pelo terreno de intervenção.

Em diversos pontos significativos desta rede existirá informação para invisuais que indique edifícios marcantes na zona de intervenção nomeadamente a capela, o centro de cuidados continuados, o centro de dia, entre outros.



Fig. 32 – Acessibilidade em Viseu.

Fonte: Elaboração própria.

10.0.

A RUA

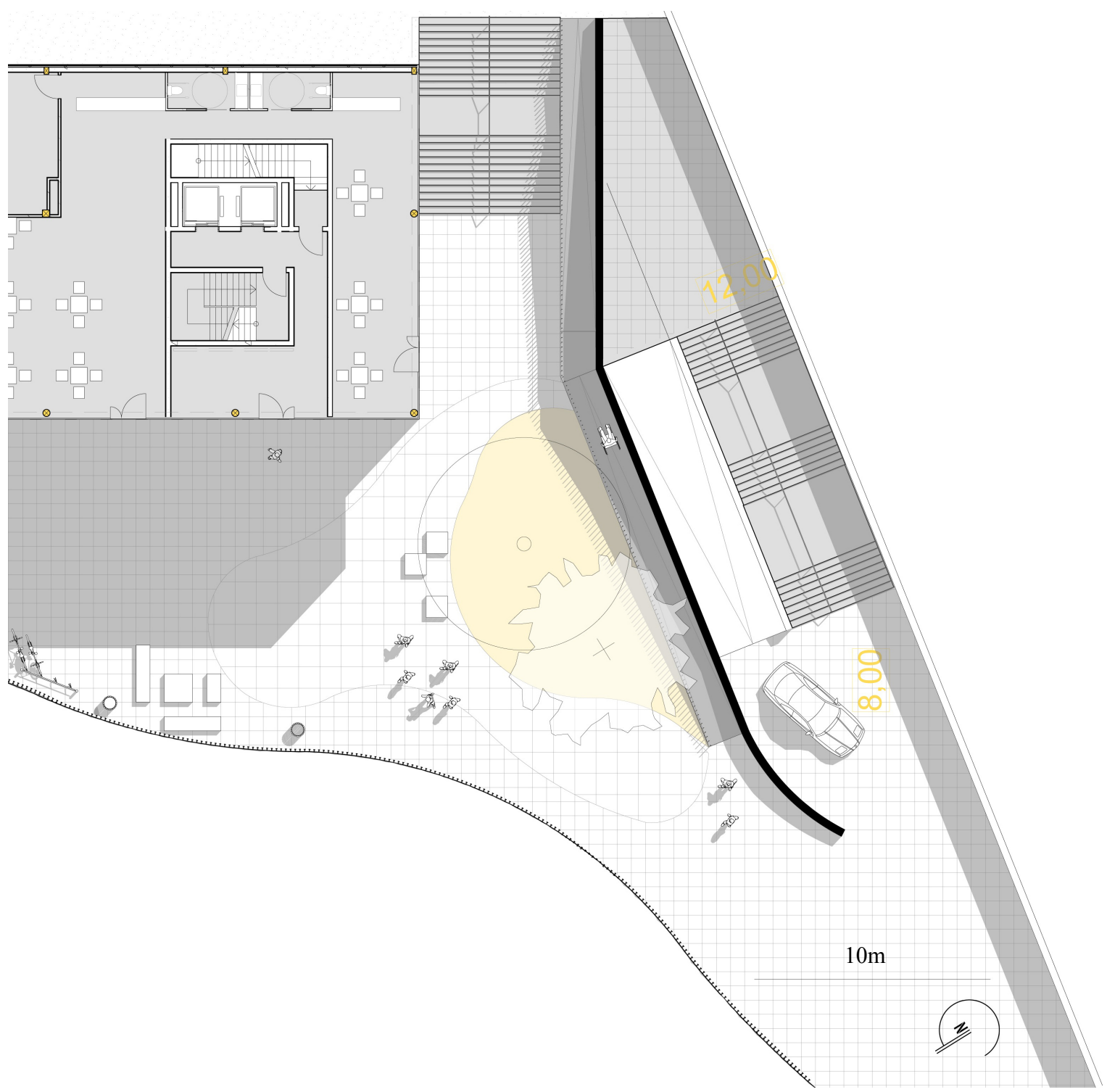
"A atitude de desenhar o meio urbano consiste em criar as condições favoráveis para que ocorram determinados tipos de acontecimentos." (Pardal, *et al.*, 1991, p. 1)

Associado à rua existe mobiliário urbano, estacionamento para bicicletas e zonas de estar. A rua foi organizada de uma forma assimétrica no sentido longitudinal. De um dos lados, existe um plano rectilíneo onde existem montras de lojas comerciais e as entradas principais dos edifícios. Do lado oposto, o limite é ondulado feito por um gradeamento numa retícula em madeira. Associado a este lado da rua existe toda uma zona de estar e de mobiliário, libertando a zona das montras para circulação.

A rua funciona acima de tudo como um local de encontro e de cruzamento entre pessoas, tanto entre habitantes como pessoas externas ao bairro. Pretende-se que a rua funcione como um meio para se fomentar o diálogo no espaço público, tirando partido do carácter fortemente pedonal desta e valorizando a entreajuda entre vizinhos, que tem vindo a ser mais rara nas cidades actuais. Procura-se transpor os valores que existiam outrora para a cidade contemporânea, pois são valores que se estão a perder ao longo do tempo e que são mais-valias para a qualidade cidadina actual. Esses valores correspondem a relações próximas de vizinhança, sentimentos de apropriação ao lugar, respeito e civismo na cidade. Com a proposta de ruas partilhadas crê-se que sejam acima de tudo, ruas civilizadas.



Fig. 34 – Planta de rua partilhada | desenho em função do peão.
Fonte: Elaboração própria.



11.0. O EDIFÍCIO

"O edifício é produzido como um filme sem actores, uma espécie de documentário com pessoas comuns a desempenhar todos os papéis." (Rasmussen, 2007, p. 14)

11.1. A IMAGEM

Desde sempre que o encontro dos edifícios com o solo e o céu é tema de uma especial atenção por parte dos arquitectos. O arranque ou o culminar de um edifício é sempre bastante importante, tanto conceptual como por vezes construtivamente (Baeza, 2013, p. 57).

O encontro dos edifícios com o solo e com o céu deve ser tratado de uma forma especial por razões construtivas, conceptuais, estéticas, entre outras. Pode dever-se ao facto de tornar o edifício mais sólido (através da colocação de pedras maiores na base, por exemplo) como também de criar um remate tanto inferior (com o solo) como superior (com o céu). Esta preocupação está patente nos edifícios propostos. Existe uma base bastante clara definida pelo grande envidraçado onde se localizam os estabelecimentos comerciais, um corpo central, de uma outra linguagem, onde se localizam maioritariamente os fogos habitacionais, e um remate superior definido pela platibanda propositadamente assumida para definir o remate superior do edifício (Figura 35).



Fig. 35 – Composição de alçado | esc.: 1.100.

Fonte: Elaboração própria.

Conceptualmente procurou-se fazer um alçado regrado que se divida em três partes: o embasamento, corpo central e o remate superior. No embasamento procurou-se uniformizar o máximo possível tanto em termos de materiais como em termos de elementos que o constituem, que neste caso são apenas portas de entrada para estabelecimentos comerciais e para os edifícios multifamiliares. Tal como defende o arquitecto Campo Baeza no seu livro “*Principia Architectonica*”,

“o embasamento (...) deveria ter sempre peças de maior tamanho que o resto do edifício.”
(Baeza, 2013, p. 58)

O arquitecto fundamenta esta sua opinião defendendo que desta forma se garante mais estabilidade visual e porventura, dependendo dos materiais e técnicas adoptadas, estrutural.

No caso da proposta, procurou-se fazer o embasamento, não só o mais uniforme, como o mais transparente possível, resultando num plano de vidro contínuo interrompido apenas pelo aro das portas de entrada, tendo pilares circulares ligeiramente recuados, possibilitando que o grande envidraçado assuma a face exterior do edifício. Procurou-se desmaterializar o embasamento, tornando-o transparente com a utilização do vidro, de modo a que a relação entre o interior e o exterior (e vice-versa) não esteja interrompida, buscando assim uma maior espacialidade visual tanto dos estabelecimentos comerciais e *hall* de entrada dos edifícios multifamiliares como das ruas partilhadas que definem o espaço público. Procurou-se acima de tudo difundir o exterior e o interior.

Porém, a transparência do vidro pode ser vista também no sentido oposto: a reflexão. Durante o dia, com o escurecimento do interior pode, de certa forma, duplicar visualmente a rua. Esta ilusão visual confere ao edifício e à rua um carácter ímpar na cidade, valorizando assim este pano de vidro que protege as montras das lojas comerciais. Esta ideia de tirar partido das montras, que poderá ir desde a exposição de produtos até à publicidade do estabelecimento comercial em questão, define assim a imagem desta parte (inferior) do edifício, dando identidade à rua pois as montras variam de rua para rua e de edifício para edifício. O objectivo é criar uma regra, dando uma unidade ao conjunto edificado, possibilitando depois que essa regra seja controladamente alternável, tanto os módulos do revestimento da fachada, como as aberturas para o exterior, que cumprem uma regra mas que alternam definindo assim a sua imagem, como as montras que obtêm um carácter mais personalizável por detrás do pano de vidro dependendo do tipo de estabelecimento comercial. Desta forma, a montra contribui também para a sensação de apropriação do espaço público

por parte do proprietário do estabelecimento, fazendo com que cada um colabore de certa forma para a formação da imagem da rua.

A Rua Direita (Figura 36), é provavelmente a rua mais típica, uma das ruas comerciais mais antigas e uma das ruas com mais identidade da cidade de Viseu pois reflecte a forma como os comerciantes podem, de facto, definir a imagem de uma rua. É este conceito que se pretende transpor para as ruas propostas: que os comerciantes também contribuam para a imagem da rua e que contribuam para que este pequeno pedaço de cidade tenha identidade e se destaque de um banal bairro do século XXI.



Fig. 36 - Rua Direita, Viseu.

Fonte: Elaboração própria.

11.2. CONTACTO COM O EXTERIOR

O contacto das montras com o espaço público e a sua relação com o transeunte procura acima de tudo, fomentar o comércio viseense tirando partido tanto da topografia que caracteriza a cidade, como da relação com o centro histórico mas acima de tudo com a interação social do espaço público urbano. Há uma tendência das cidades portuguesas tirarem partido do relevo (Siza, 2012, p. 95), tal como acontece com a cidade de Viseu. Essa relação com o terreno também se pretendeu afirmar na proposta, adaptando-se o máximo possível os edifícios ao relevo e tratando com especial ênfase o espaço público.

O contacto com o espaço público, que é um dos temas principais deste trabalho, merecia uma especial atenção, motivo pelo qual existe esta diferença em termos de alçado.

Como referido anteriormente, o edifício possui um embasamento em vidro que servem como montras e intercaladas com *halls* de entrada dos edificios multifamiliares. Pretende-se acima de tudo que seja um embasamento contínuo em que a única interrupção é feita pelos aros das portas de entrada tanto das lojas comerciais como dos edificios multifamiliares. Para fazer a distinção das entradas dos edificios multifamiliares recorreu-se à cor dos *halls* de entrada, pois como refere Rasmussen,

“em arquitectura, a cor é usada para realçar o carácter de um edificio, para acentuar a sua forma e o material, e para elucidar as suas divisões.” (Rasmussen, 2007, p. 180)

Também na proposta, a cor assume um papel importante pois à semelhança da obra de referência da dupla de arquitectos franceses FRES architectes (Figura 37), a cor realça a entrada do edificio. Nesta obra é perceptível que o *hall* de entrada não foi deixado ao acaso e que é tão ou mais importante que os fogos que constituem o edificio. É o rosto do edificio, é o primeiro contacto que se tem ao entrar no edificio, por isso não deve ser descurado.



Fig. 37 – 23 Dwellings à Béthune, 2012, FRES Architectes.

Fonte: Archilovers, 2012.

Tal como nos mostra a história da Arquitectura, o remate superior dos edificios era, à semelhança do embasamento, alvo de um tratamento excepcional. Basta vermos os edificios

clássicos com a existência de cornija, apenas conceptual, ou nos edifícios haussmanianos, em que as mansardas tinham sempre outra linguagem para fazer o culminar do edifício, ou exemplos mais recentes do modernismo onde se estilizou mais este tratamento do remate superior, entre muitos outros exemplos. Se repararmos bem, todos os estilos arquitectónicos têm esta particularidade em comum.

Também na proposta de alçado esta preocupação está presente. Procurou-se dotar o edifício de um remate superior fazendo este limite com o céu.

Procurou-se estilizar o mais possível, determinando este remate com uma linguagem diferente do corpo central, buscando uma relação através da uniformidade com o embasamento.

O corpo central do alçado é regrado através de um módulo de um metro que é interrompido quando assim é necessário por janelas de 50 centímetros, um ou dois metros de largura, tendo em conta sempre os espaços interiores. Esta diferença entre larguras de janelas marca também uma certa hierarquia de espaços interiores, na fachada, pois as janelas de 50 centímetros existem apenas em instalações sanitárias, as de um metro em quartos e salas de jantar e as de dois metros em salas de estar, definindo assim também diferentes formas de relação visual com o exterior.

A relação dos edifícios com o exterior foi tratada de forma diferente dependendo da tipologia dos espaços internos. No caso referido anteriormente, nas lojas comerciais, procurou-se acima de tudo abrir os espaços o máximo possível para o exterior e nos pisos superiores onde se localizam os fogos habitacionais tratou-se também de forma particular. O facto dos edifícios fazerem a transição entre cotas no terreno (de sensivelmente quatro metros) permite que de um dos lados estejamos a tratar do primeiro piso, enquanto que do lado oposto tem contacto directo como piso térreo. Isto faz com que o rés-do-chão dos edifícios (lojas comerciais) estejam semi-enterradas (Figura 33). Voltando à questão dos fogos do primeiro piso, tendo em conta que existe contacto com o piso térreo, houve a necessidade de se recorrer a um elemento de transição entre o interior e o exterior do fogo, resolvendo-se através de um pátio. Como refere o arquitecto Álvaro Siza,

“na travessia entre dentro e fora é sempre necessária uma mediação, uma transição.”
(Siza, 2012, p. 45)

No caso da proposta, o pátio aparece como esse elemento de transição entre o privado e o público, interior e exterior, respectivamente (Figura 38). Tal como refere Siza na citação anterior, houve a necessidade de inserir um elemento que fizesse esta transição e o pátio aparece como tal. Permite que mesmo sendo um espaço exterior privado, se mantenha a privacidade para o ambiente interno do fogo, tendo-se em simultâneo uma relação com o espaço público, devido à transparência do gradeamento.

Não se pretende que o contacto entre espaço público e o fogo seja imediato, pois iria condicionar a privacidade. Assim, é possível fazer-se uma transição gradual de necessidade de privacidade. Sidónio Pardal também partilha da mesma opinião referindo que

“a transição impõe-se também quando é necessário comunicar dois espaços cuja conexão directa é indesejável” (Pardal, *et al.*, 1991, p. 33).

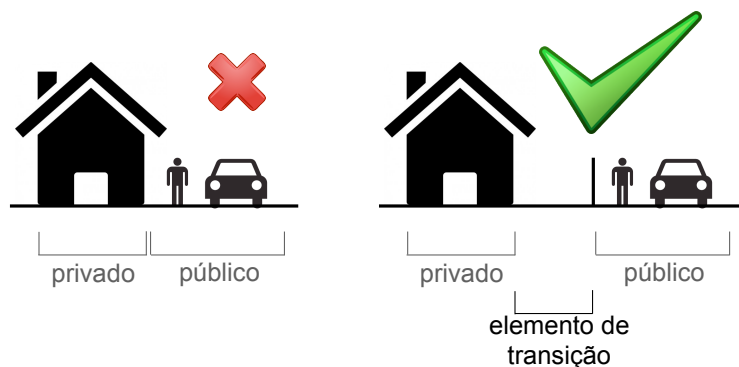


Fig. 38 – Inserção de elemento de transição.

Fonte: Elaboração própria.

Procurou-se, porém, que a continuidade e relação entre fogo e espaço público não fosse descurada, fazendo-se este elemento de transição (pátio), de uma forma sóbria e aberta para ambos os lados, privado e público. Tomou-se como principal referência a obra Notting Hills Home de Jonh Pawson, concluída no ano de 1999 (Figura 39). Nesta obra, o interior e o exterior difundem-se, projectando o interior da habitação para o pátio. As linhas que partem da cozinha estendem-se para o pátio, ficando com a sensação de se estar num compartimento exterior cujo tecto é o céu. Nesta obra, a cozinha ocupa um espaço amplo que se relaciona directamente com o pátio. A divisão entre estes dois espaços é feita apenas por um grande envidraçado confundindo-se o interior com o exterior e vice-versa, aumentando assim visualmente a espacialidade da habitação.

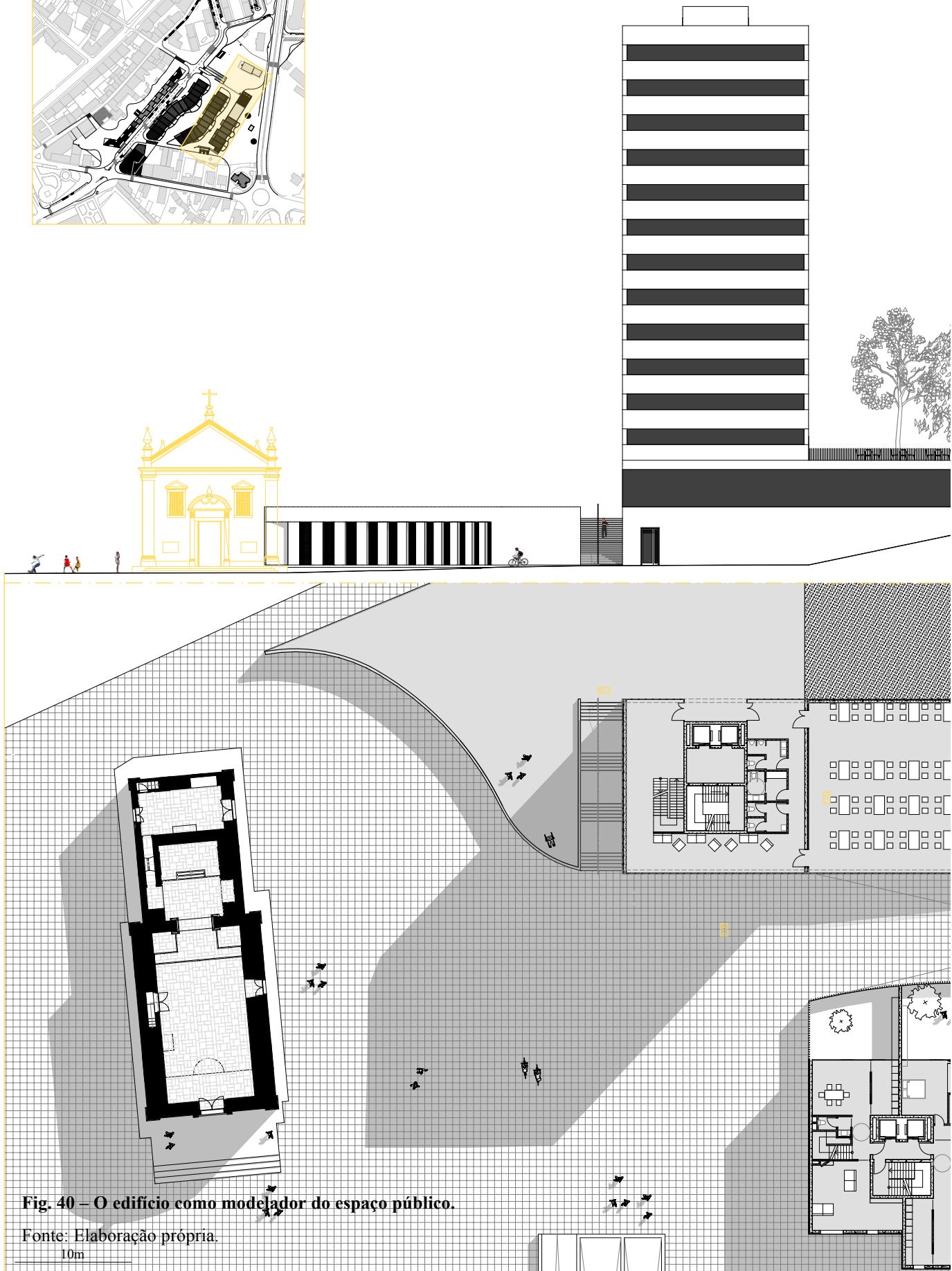


Fig. 39 – Notting Hills Home, Jonh Pawson, 1999.

Fonte: artsation.com, Jens Weber, 1999.

Procurou-se que o edifício fosse o principal modelador da forma do espaço público e fosse o responsável pela definição das vivências no espaço público. Perante isto, predefiniram-se usos tendo em conta a relação com o espaço público contíguo. Um dos casos desta predefinição de usos é a implementação de um café numa das esquinas do edifício (Figura 34). As esquinas propiciam o cruzamento de pessoas e formam nós nas cidades (Jacobs, 2009), tornando-se muitas vezes pontos valorizados nas cidades. São locais estratégicos nas cidades pois podem ser pontos de referência (Lynch, 2009). O café localizado nesta esquina, tira partido de uma montra de 90°, com uma visão abrangente sobre o espaço público, onde, estrategicamente, se localiza um dos alargamentos da rua associado a mobiliário urbano e a vegetação, reforçando o carácter de estar e de cruzamento deste ponto do bairro. Este é um local propício para permanência no espaço público e por isso dotou-se de mobiliário urbano, onde, porventura poderá existir também uma esplanada correspondente ao café.

É um dos nós mais importantes do bairro e que é resolvido através do recurso à arquitectura: o edifício está articulado com a rua e com as ligações a outras cotas. O edifício tem aqui um papel central na organização e transição de cotas e ordenamento do bairro. Este é um ponto de convergência que liga vários pontos importantes desta zona. Liga a cota baixa do terreno de intervenção à circunvalação e liga-se igualmente à igreja de S. Miguel. Era por isso um ponto fulcral a ser resolvido.



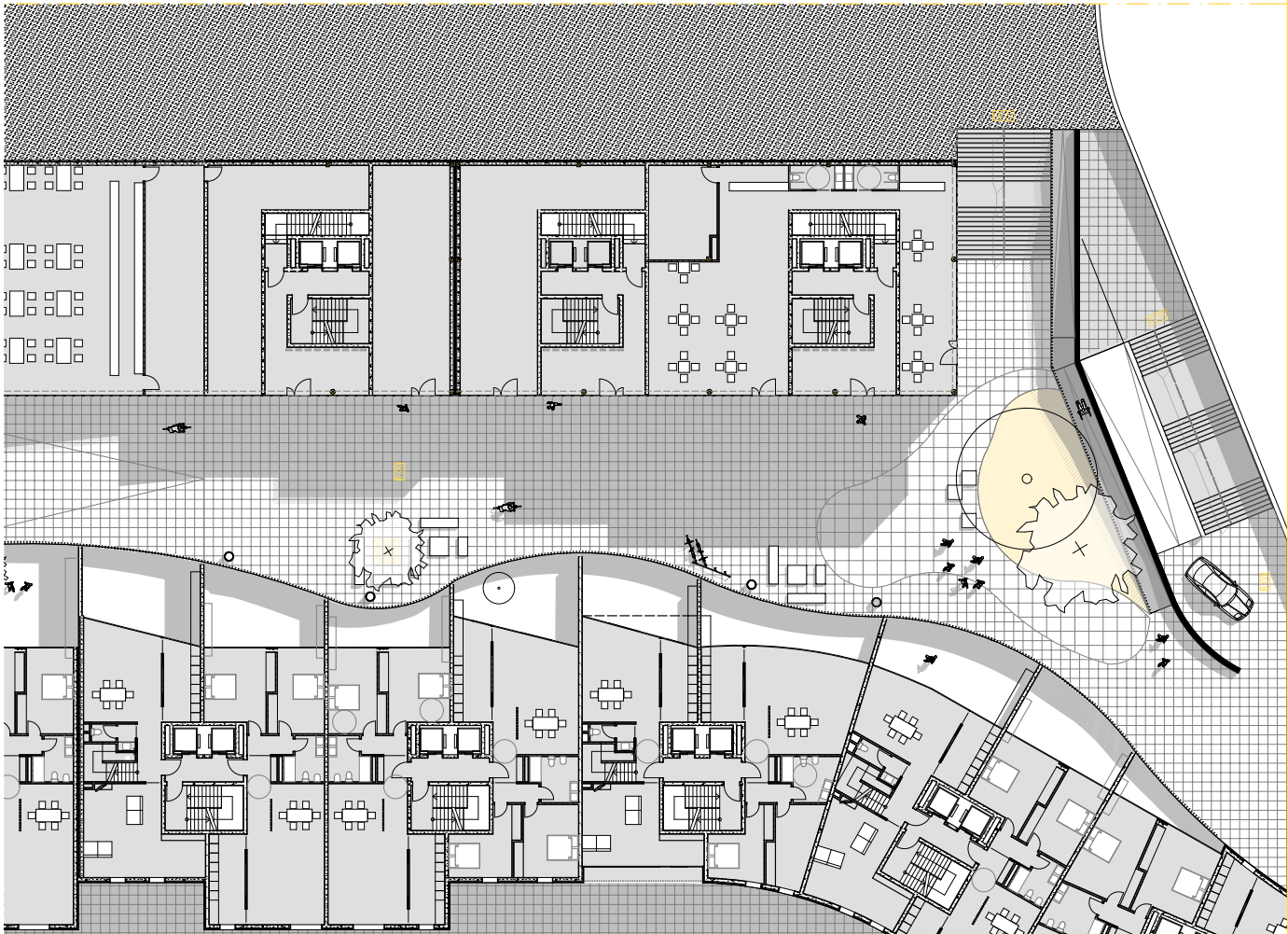




Fig. 41 – Rua partilhada | interação social no espaço público.

Fonte: Elaboração própria.



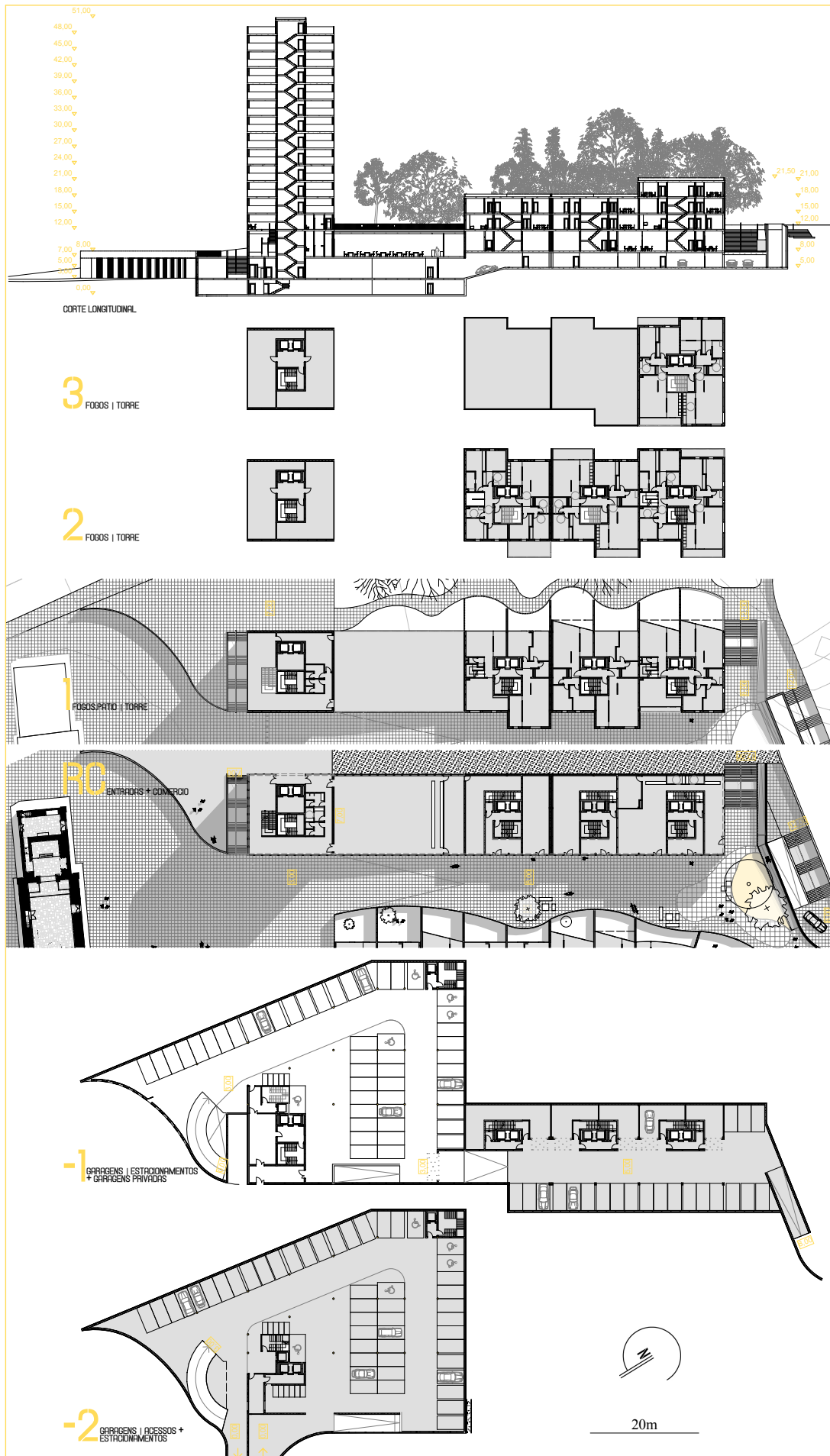


Fig. 42 – Plantas do edifício.

Fonte: Elaboração própria.

11.3. FUNCIONAMENTO DO EDIFÍCIO

O edifício é organizado tendo em função das vivências do espaço público. O edifício e a rua são indissociáveis pois completam-se um ao outro. De modo a proporcionar conforto e bem estar aos utilizadores do espaço público em dias de intempéries, o edifício cria zonas cobertas junto das montras para que se valorize o comércio e a permanência de pessoas junto à fachada do edifício. Esta questão é perceptível nas Figuras 33 e 41. O facto de se avançar com alguns módulos sobre o espaço público cria-se, de certa forma, um ambiente mais doméstico, com uma escala mais próxima do peão, fazendo-se uma zona coberta que funciona também como uma transição para os espaços interiores.

Tendo em conta que as ruas do interior do bairro funcionam como ruas partilhadas, onde não existe estacionamento, há de certa forma um défice de estacionamentos que foram resolvidos no subsolo. A Figura 42 mostra os vários níveis do edifício. A entrada para os estacionamentos subterrâneos localiza-se no piso -2 que serve um estacionamento público, ligado com a torre de serviços e os estacionamentos e garagens privadas correspondentes aos edifícios habitacionais. A entrada é comum, fazendo-se a separação entre público e privado no interior do estacionamento.

A estrutura tem um papel importante no subsolo pois foi moldada em função dos lugares de estacionamento e que tem depois repercussão na organização dos fogos, nos pisos superiores. É uma mais-valia, tanto em termos económicos como conceptuais, tirar partido da estrutura para definir os espaços internos, pois como refere Alberto Campo Baeza,

“a estrutura, além de transmitir as cargas à terra, serve para estabelecer a ordem do espaço.” (Baeza, 2013, p. 12)

O estacionamento da torre distribui-se nos pisos -2 e -1, enquanto que o estacionamento privado dos fogos existe somente no piso -1. Neste conjunto de edifícios que formam um só na sua totalidade e que está representado na Figura 42, existe, além da torre de serviços e edifícios de habitação e comércio, um espaço reservado para um restaurante que tira partido da vista para a Sé e que está ligado ao piso térreo da torre de serviços.

12.0.

O FOGO

"A arquitectura significa formas criadas em torno do Homem, criadas para nelas se viver, não meramente para serem vistas de fora." (Rasmussen, 2007, p. 11)

12.1. HABITAR

Tal como refere António Reis Cabrita na sua obra “O Homem e a Casa”, o conceito de habitar é muito amplo pois permite aos habitantes ter a sua segurança, privacidade, independência, exprimir uma certa territorialidade, procurando-se fomentar os sentimentos de apropriação e de pertença ao lugar, definir uma certa interioridade na sua habitação, entre outros (Cabrita, 1995, pp. 12-14). Ou seja, o fogo ou a habitação é um lugar muito próprio de cada um, formado por cada habitante. É o local onde a vida familiar se desenvolve, e onde os habitantes têm o seu espaço privado onde desempenham as suas actividades diárias e afectivas, tais como assegurar uma recuperação energética pessoal, física e anímica, pela alimentação e repouso, estabelecer relações sociais selectivas, assegurar o aprovisionamento de bens e o seu consumo privado (Cabrita, 1995, p. 14).

O habitar, como foi referido, está intrinsecamente relacionado com o próprio habitante, tal como a noção de qualidade habitacional também varia de habitante para habitante. Como refere António Reis Cabrita,

“a procura da qualidade será sempre determinada pelos conceitos individual e social do habitar, reforçados pela existência de condições de acesso a essa qualidade (...). A procura será mais ou menos ampla, mais ou menos exigente, consoante a dinâmica e a riqueza das práticas cultural e social.” (Cabrita, 1995, p. 17)

Este conceito de qualidade habitacional não é unânime e o que pode ter qualidade para um indivíduo, pode não ter para outro devido a vários factores, como a cultura, educação, modo de vida, entre muitos outros factores. Este conceito de qualidade habitacional é dinâmico, e a própria pessoa pode mudar de conceito ao longo da vida, devido à evolução social e económica (Cabrita, 1995, p. 22), pelas vicissitudes da vida, pelo contacto com diferentes pessoal e culturas, entre outros aspectos.

Perante isto, e tendo em conta o programa do projecto desenvolvido é necessário pensar que não se está a desenhar arquitectura para uma determinada pessoa, nem para uma determinada classe social. É necessário fazer arquitectura flexível que se possa adaptar a diferentes culturas e modos de vida.

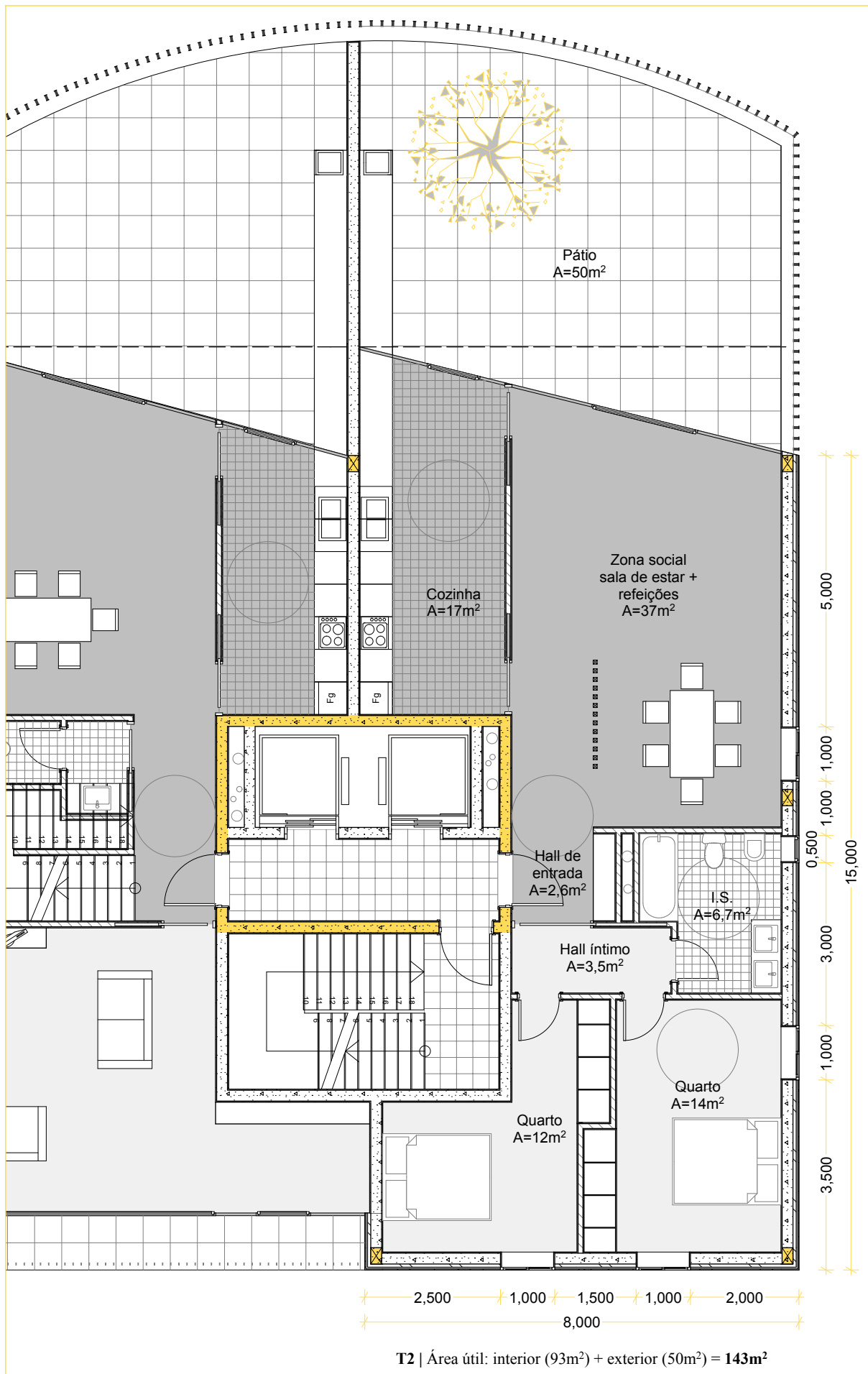


Fig. 43 – Planta do fogo tipo | esc.: 1.100.

Fonte: Elaboração própria.

É importante que os fogos estejam relacionados com os espaços exteriores e que estes sejam pensados na medida em que são um prolongamento do espaço privado de cada um. O cuidado nos espaços públicos adjacentes aos fogos é muito importante para que seja também vivido, como por exemplo para recreio das crianças. A possibilidade de se usufruir e estar no exterior da própria casa faz parte do espaço vital (Pardal, *et al.*, 1991, p. 31). O usufruto do espaço exterior adjacente às habitações pode ser feito no espaço público, ou em espaços exteriores privados como é o caso do pátio que existe em fogos com contacto com o piso térreo (Figura 43). A maioria dos fogos dos pisos superiores tem igualmente um espaço exterior, uma varanda, na maior parte relacionada com os espaços comuns.

Os edifícios multifamiliares (blocos) são organizados com dois fogos por piso, numa lógica de esquerdo/ direito. O interior do fogo, à semelhança do espaço público, também é regrado através de uma hierarquia de espaços: acede-se ao fogo a partir de um *hall* que faz a distribuição para as zonas sociais (identificadas a cinza escuro na Figura 43) ou privadas do fogo (identificadas a cinza claro na Figura 43). Procurou-se acima de tudo que as zonas sociais tirassem partido do pátio, tendo em conta que este funciona como um prolongamento do espaço interno. Para reforçar esta relação entre interior e exterior, prolongou-se a bancada da cozinha para o exterior, dando a sensação que esta atravessa o vidro, à semelhança do que acontece na obra de Jonh Pawson (Figura 39).

A estrutura (elementos a amarelo na planta) que parte dos pisos subterrâneos e que define os lugares de estacionamento, está articulada também com a organização do bloco. Existe uma coluna central estrutural em betão armado, definida pela caixa de elevadores que é o elemento estrutural principal. A estrutura do edifício é garantida também pela existência de pilares na fachadas, que com o auxílio de lajes bidireccionais garantem a estabilidade estrutural do edifício.

Procurando uma coerência com o espaço público e respondendo ao programa, as acessibilidades também foram equacionadas na definição do fogo. Procurou-se que pelo menos um quarto, uma instalação sanitária e todos os espaços comuns fossem acessíveis por utilizadores em cadeiras de rodas e os espaços internos organizados sem obstáculos que condicionassem a mobilidade dos utilizadores.



Fig. 44 – Ambiente dos espaços sociais dos fogos | relação com o pátio.

Fonte: Elaboração própria.

Procurou-se fazer espaços interiores que estivessem em permanente contacto com o exterior, de forma diferente, dependendo da sua localização. No caso da Figura 44, trata-se de um fogo em contacto com o piso térreo que tira partido de uma relação intimista com o exterior, protagonizado pelo pátio.

Nos restantes pisos e tendo em conta a orientação dos fogos, obtém-se outro tipo de relações visuais: mais relacionadas com o espaço público, centro histórico ou parque do Fontelo. O objectivo, através desta diversidade de organizações e formas de relação com o exterior, prende-se por tentar oferecer diversidade de escolha a quem pretender adquirir habitação. Cada utilizadores poderá optar pela tipologia de fogo mais adequada a si. As tipologias vão de T1 a T3 duplex, com diversas formas de se relacionar com o exterior.

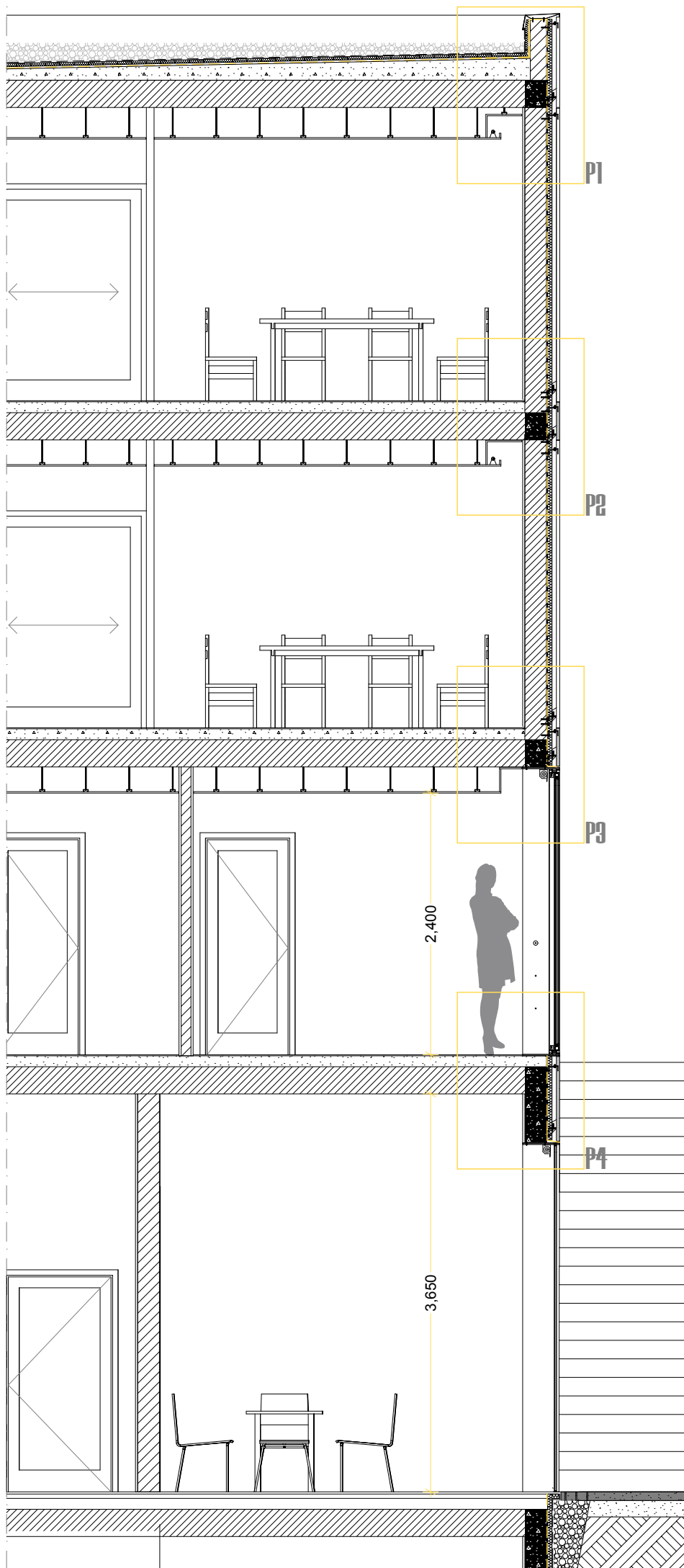
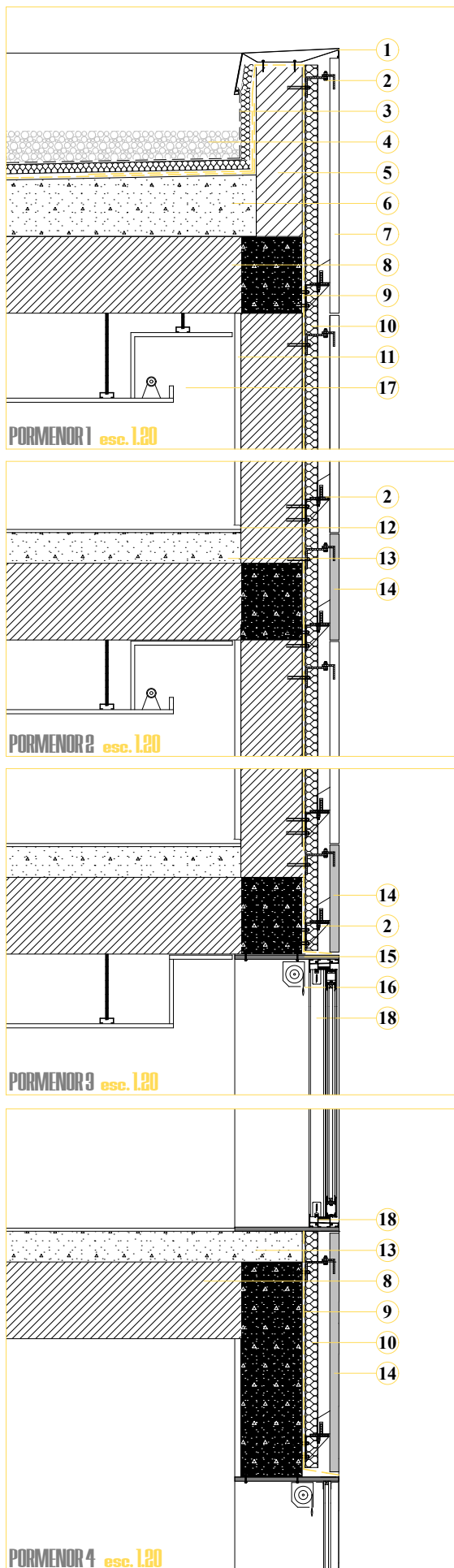


Fig. 45 – Corte vertical da fachada | esc.: 1.50.

Fonte: Elaboração própria.



Legenda:

- 1 – Rufo em zinco
- 2 – Sistema de fixação dos painéis
- 3 – Geotextil
- 4 – Godo
- 5 – Tijolo vazado 15cm
- 6 – Enchimento/ formação de pendente 2%
- 7 – Painel GRC | espessura: 30mm
- 8 – Laje | espessura: 25cm
- 9 – Tela/ pintura impermeabilizante
- 10 – Isolamento térmico (poliestireno extrudado 40mm)
- 11 – Reboco estanhado | espessura: 20mm
- 12 – Rodapé (cantoneira de abas iguais 25mm)
- 13 – Enchimento | 10cm
- 14 – Painel VIROC, cor cinza | espessura: 30mm
- 15 – Aro em VIROC, cor cinza | espessura: 13mm
- 16 – Sistema de *black out*
- 17 – Sanca de luz
- 18 – Caixilharia de correr TECHNAL

Fig. 46 – Pormenorização | esc.: 1.20.

Fonte: Elaboração própria.

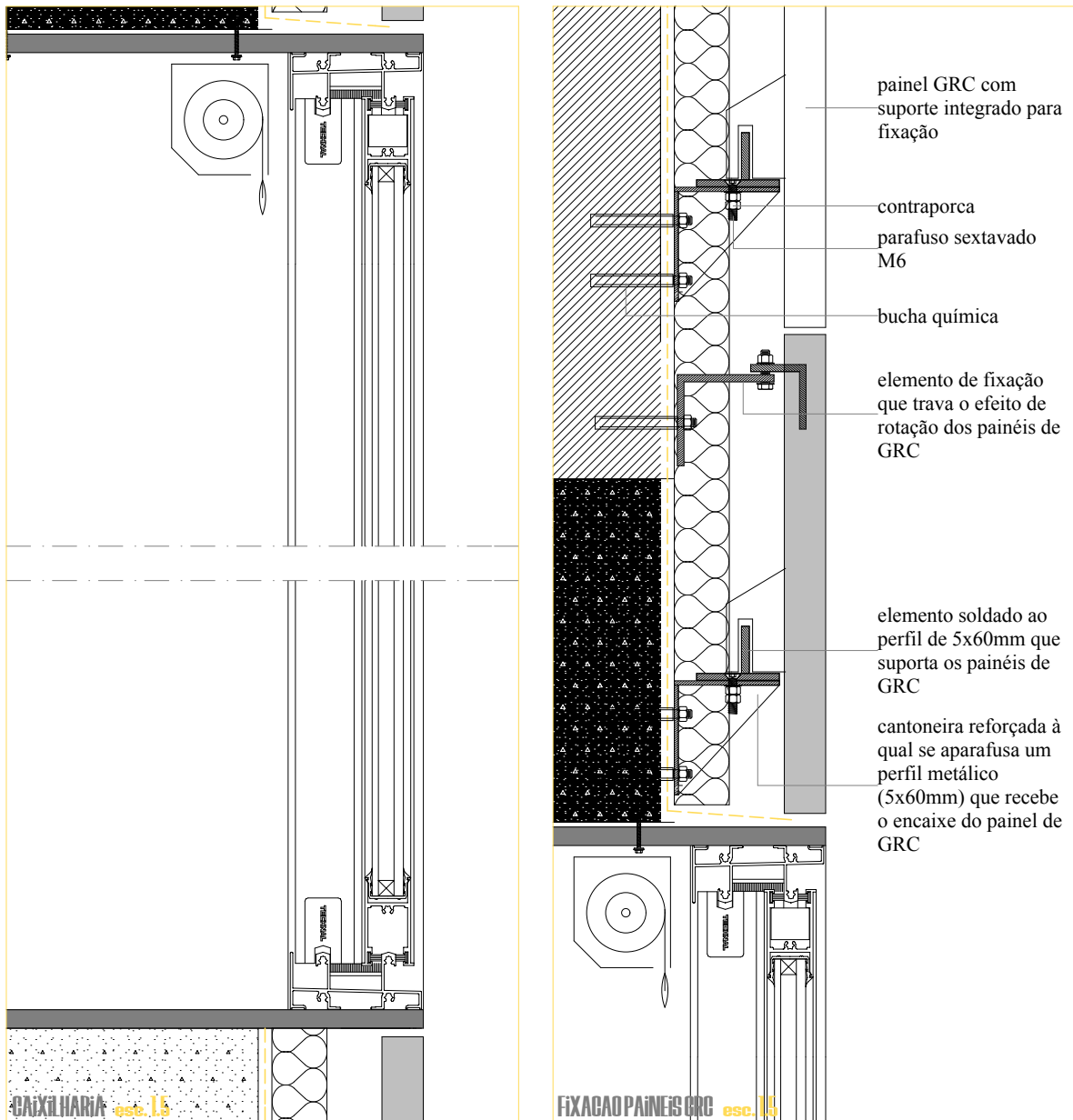


Fig. 47 – Pormenores de caixilharia e fixação de painéis GRC | esc.: 1.5.

Fonte: Elaboração própria.



Fig. 48 – Rua partilhada | interacção social no espaço público.

Fonte: Elaboração própria.



13.0.

CONSIDERAÇÕES

FINAIS

"A arquitectura é uma resposta às necessidades e desejos existentes, ao mesmo tempo que cria a sua própria realidade e critérios. Une o passado, o presente e o futuro. É tanto o fim como o meio." (Pallasmaa, 2012, p. 35)

O trabalho final de projecto desenvolvido procurou dar resposta às necessidades de mobilidade urbana, reflectir sobre o tema do envelhecimento demográfico, que está a ser cada vez mais perceptível à escala mundial, e perceber de que forma é que se poderá proporcionar conforto no espaço público, tanto a esta faixa etária como ao resto dos utilizadores dos espaços públicos da cidade.

Reflectiu-se sobre a importância que a arquitectura tem no dia-a-dia da população e procurou-se acima de tudo fazer arquitectura que contribuísse positivamente para a sociedade, tanto em termos de mobilidade e acessibilidade, como em termos de usos e ofertas de qualidade de vida urbana.

Crê-se que se respondeu aos objectivos gerais do programa, pois abrangeram-se os temas principais e puseram-se em prática no local de intervenção, resultando numa contribuição para tornar esta zona da cidade mais coesa.

Antes de se intervir, procurou-se conhecer e analisar o território, seguindo-se uma pesquisa teórica que consolidou as propostas que foram surgindo. Para se chegar ao resultado final passou-se por várias fases, avançou-se e recuou-se quando assim se entendeu e seria, por certo, um trabalho que teria muito mais a ser desenvolvido, ou pensado, pois a arquitectura é uma disciplina que dificilmente tem limites e, como dizia Fernando Távora, “em arquitectura, o contrário também é verdade”. Nenhuma análise nem nenhuma proposta é absoluta nem tem um resultado único. Poderia continuar-se a pesquisar, desenvolver, analisar, que certamente obteríamos infinitas propostas diferentes para o mesmo espaço. A arquitectura tem esta particularidade por não ser uma ciência exacta mas uma arte onde a técnica e as ciências estão sempre presentes.

A arquitectura é um tema vasto que se poderia relacionar com muitas outras disciplinas. Poder-se-ia dizer muito mais acerca do projecto e temas defendidos ao longo do trabalho, que poderá ser continuado e desenvolvido futuramente, pois como diz Alberto Campo Baeza: “A Arquitectura é exaustiva até ao último milímetro de qualquer obra” (Baeza, 2013, p. 58).

REFERÊNCIAS

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Monografias, artigos, revistas e outros documentos

- Baeza, A., 2013. *Principia Architectonica*. Traduzido do Espanhol por E. dos Santos. Madrid: edição Caleidoscópio.
- Bauman, Z., 2009. *Confiança e Medo na Cidade*. Traduzido do Italiano por E. Aguiar. Brasil: Jorge Zahar Editor Ltda.
- Bins Ely, V. H. M.; Dorneles, V. G., 2006. *Acessibilidade espacial do idoso no espaço livre urbano*. In: 14º Congresso brasileiro de ergonomia. Curitiba, PR, Brasil 29-2 Novembro 2006.
- Bins Ely, V. H. M.; Dorneles, V. G.; Júnior, O. A. W.; Zoccoli, A.; Souza, J. C., 2006. *Jardim Universal – Espaço livre público para todos*. In: 14º Congresso brasileiro de ergonomia. Curitiba, PR, Brasil 29-2 Novembro 2006.
- Brandão, P., 2008. *A identidade dos lugares e a sua representação colectiva, Bases de orientação para a concepção, qualificação e gestão do espaço público*. Lisboa: Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano.
- Cabral, F. C.; Telles, G. R., 2005. *A árvore em Portugal*. Odivelas: Assírio & Alvim.
- Cabrita, A. M. R., 1995. *O Homem e a casa – definição individual e social da qualidade da habitação*. Lisboa: edição do Laboratório Nacional de Engenharia Civil.
- Clemente, E., 2012. *Análise da evolução construtiva de acessibilidade aplicada à arquitetura residencial, especialize* – revista online. [pdf] Disponível em: <<http://www.ipog.edu.br/uploads/arquivos/7d916b823cff7265ca57a7a033224d6a.pdf>> [Acedido em Janeiro de 2013].
- Cullen, G., 2009. *Paisagem Urbana*. Lisboa: Edições 70.
- Dorneles, V. G.; Bins Ely, V. H. M., (s.d.), *Áreas livres acessíveis para idosos*. [pdf] Brasil. Disponível em: <<http://pt.scribd.com/doc/139542350/areas-livres-acessiveis-para-idosos>> [Acedido em Novembro de 2012].

- Fortuna, C., 2002. *Culturas urbanas e espaços públicos: Sobre as cidades e a emergência de um novo paradigma sociológico*, Revista Crítica de Ciências Sociais, 63, pp.123-148.
- Gil e Pires, A., *O Entendimento Poético do Lugar como um Pequeno Cosmos (Inter-relação Cultura – Paisagem – Arquitectura)*, [pdf] Lisboa. Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa. Disponível em: <<http://ciaud.fa.utl.pt/res/paper/LUGAR-PEQ-COSMOS.pdf>> [Acedido em Setembro de 2013].
- Guyton, A. C.; Hall, J. E., 2002. *Tratado de fisiologia medica*. 10 ed. Rio de Janeiro: Guanabara Koogan, p. 973.
- Hanson, J., 2004. *The Inclusive City: Delivering a more accessible urban environment through inclusive design*. [pdf] York, UK.
- Hutchison, E., 2011. *Drawing for Landscape Architecture – Sketch to Screen to Site*, Londres, Thames & Hudson.
- Instituto Nacional de Estatística, 2012. *Censos 2011, XV recenseamento geral da população, V recenseamento geral da habitação, Resultados definitivos*, [pdf] Portugal. Disponível em: <www.censos.ine.pt> [Acedido em Dezembro de 2012].
- Jacobs, J., 2009. *Morte e Vida de Grandes Cidades*, 2ª edição. Traduzido do Inglês por C. S. M. Rosa. São Paulo: WMF Martins Fontes.
- Leite, R., 2006. *Margens do dissenso: espaço, poder e enobrecimento urbano*. In Frugóli Jr., H.; Andrade, L.; Peixoto, F. (orgs.), *As cidades e os seus agentes: práticas e representações*, Belo Horizonte, Editora Pucminas e edusp, pp. 23-44.
- Lima, R. U. M., 2004. *O Universal design no projeto paisagístico*. In: Anais do Seminário Acessibilidade no Cotidiano, Rio de Janeiro.
- Lopes, A.; Lemos, R., 2012. *Envelhecimento demográfico: percursos e contextos de investigação na Sociologia Portuguesa*. Sociologia, Revista da Faculdade de Letras da Universidade do Porto Número temático: Envelhecimento demográfico, pp. 13-31.
- Lynch, K., 2009. *A imagem da cidade*. Lisboa: Edições 70.

- Manso, A., 2001. *Espaços exteriores urbanos sustentáveis – guia de concepção ambiental*. Lisboa: Edição da Intervenção Operacional Renovação Urbana.
- Martin, I.; Santinha, G.; Rito, S.; Almeida, R., 2012. *Habitação para pessoas idosas: problemas e desafios em contexto português*. Sociologia, Revista da Faculdade de Letras da Universidade do Porto Número temático: Envelhecimento demográfico, pp. 177-203.
- Model Design Manual for Living Streets, 2011. [pdf] Los Angeles County Department of Public Health and the UCLA Luskin Center for Innovation. Disponível em: <<http://www.modelstreetdesignmanual.com/>> [Acedido em Junho de 2013].
- OMS – Organização Mundial de Saúde, 2007. *Guia Global das Cidades Amigas das Pessoas Idosas*. [pdf] Lisboa. Fundação Calouste Gulbenkian. Disponível em: <http://whqlibdoc.who.int/publications/2007/9789899556867_por.pdf> [Acedido em Junho de 2013].
- Pallasmaa, J., 2012. *Pensamento em forma – dez ensaios sobre arquitectura*. Viseu: edição do Centro Regional das Beiras da Universidade Católica Portuguesa.
- Palomo, P. J. S., 2003. *La planificación verde em las ciudades*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, SA.
- Pardal, S., 2006. *Parque da cidade do Porto – Ideia e paisagem*, Porto, edição da Câmara Municipal do Porto e do Gabinete de Apoio da Universidade Técnica de Lisboa (GAPTEC).
- Pardal, S.; Correia, P. V. D.; Lobo, M. C., 1991. *Normas urbanísticas – volume II – desenho urbano, perímetros urbanos e apreciação de planos*. Lisboa, edição da Direcção Geral do Ordenamento do Território e da Universidade Técnica de Lisboa.
- Pereira, M. P. R., 2011. *Espaços Verdes Urbanos - Contributo para a optimização do planeamento e gestão*, Dissertação de Mestrado em Arquitectura Paisagista. Instituto Superior de Agronomia da Universidade Técnica de Lisboa.
- Pereira, R.; Lopes, L.; Pinho, R., 2006. *Património Histórico e Botânico do Fontelo – Um contributo para actividades de educação ambiental em espaços urbanos*. Viseu: edição da Câmara Municipal de Viseu.

- Rasmussen, S. E., 2007. *Viver a arquitectura*. (s.l.) Edições Caleidoscópio.
- Regnier, V.; Hamilton, J.; Yatabe, S., 1995. *Assisted living for the aged and frail – innovations in design, management, and financing*. Nova Iorque: edição Columbia University Press.
- Rémy, J; Voyé, L., 1997. “*Capítulo II - Lógicas de apropriação*”. In: J. Remy e L. Voyé, *A cidade - Rumo a Uma Nova Definição?*. Porto: Edições Afrontamento.
- Rosa, M. J. V., 2012. *O Envelhecimento da Sociedade Portuguesa*. Lisboa: Edição da Fundação Francisco Manuel dos Santos.
- Simmel, G., 2001. *A metrópole e a vida do espírito*. Traduzido por C. Fortuna. In: Fortuna, C., org., 2001. *Cidade, Cultura e Globalização: Ensaio de Sociologia*. Oeiras: Celta Editora, pp. 31-43.
- Simões, J. F.; Braz, M.; Gouveia, P. H.; Bispo, R.; Lorena, J. M.; 2009. Uma casa para a vida – aplicação do design inclusivo à habitação, [pdf] Lisboa: Instituto Nacional para a Reabilitação. Disponível em: <<http://www.inr.pt/content/1/1154/uma-casa-para-vida-aplicacao-do-design-inclusivo-habitacao>> [Acedido em Junho de 2013].
- Siza, A., 2012. *Imaginar a evidência*. Traduzido do Italiano por Soares da Costa. Roma: Edições 70.
- Thrift J. (ed.), 2008. *Civilised streets*, [pdf] Londres: Commission for Architecture and the Built Environment. Disponível em: <<http://www.cabe.org.uk/files/civilised-streets.pdf>> [Acedido em Junho de 2013].

REFERÊNCIAS ELECTRÓNICAS

- Diário de Viseu, 2008. *O parque do Fontelo apresenta as mais variadas valências*. [online] Disponível em: <<http://baroesdaseiseu.blogspot.pt/2008/11/parque-do-fontelo.html>> [Acedido em Novembro de 2012].
- Gehl Architects, 2007. *Brighton New Road*. [online] Disponível em: <<http://www.gehlarchitects.com/index.php?id=159503>> [Acedido em Junho de 2013].

- Guedes, R., 2008. *Espaços verdes urbanos*. Jornal Construir. [online] Disponível em: <<http://www.construir.pt/2008/12/19/espacos-verdes-urbanos/>> [Acedido em Outubro de 2012].
- Instituto Nacional de Estatística, 2013. *Estatísticas Demográficas – Pirâmides etárias*. [online] Disponível em: <www.ine.pt> [acedido em Setembro de 2013].
- Perito, S., 2010. *A Arquitetura como instrumento de inclusão social*. [online] Disponível em: <<http://www.ycon.com.br/artigos.php>> [Acedido em Novembro de 2012].
- Sobre a importância dos espaços verdes. Portal do ambiente e do cidadão. [online] Disponível em: <http://ambiente.maiadigital.pt/ambiente/parques_jardins/mais-informacao-1/sobre-a-importancia-dos-espacos-verdes-urbanos> [Acedido em Outubro de 2012].
- United Nations, Department of Economic and Social Affairs, 2012. [online] Country Profile: Portugal. Disponível em: <http://esa.un.org/unpd/wup/Country-Profiles/country-profiles_1.htm> [Acedido em Janeiro de 2013].

REFERÊNCIAS DE FIGURAS

- A Terceira Dimensão – Fotografia Aérea, 2011. *Viseu*. [fotografia] Disponível em: <<http://portugalfotografiaaerea.blogspot.pt/2011/10/viseu.html>> [Acedido em Setembro de 2013].
- Abrunhosa, N; Cancela, M; Justino, V; Pereira, B., 2012. *Hierarquia Viária da Cidade de Viseu*, trabalho de grupo desenvolvido na disciplina de Projecto Integrado Urbano, Universidade Católica Portuguesa – Centro Regional das Beiras, Viseu.
- Archilovers, 2012. *23 dwellings à Bethune*. [fotografia] Disponível em: <<http://www.archilovers.com/p66338/23-dwellings-à-Béthune>> [Acedido em Junho de 2013].
- Artsation.com, (s.d.). *John Pawson's house, London, 1999, Jens Weber*. [fotografia] Disponível em: <<https://artsation.com/en/journal/editorial/interview-john-pawson>> [Acedido em Agosto de 2013].

- Augusto, P; Massa, J.; Ribeiro, G.; Santos, C., 2012. *Planta das Árvores*, trabalho de grupo desenvolvido na disciplina de Projecto Integrado de Paisagem, Universidade Católica Portuguesa – Centro Regional das Beiras, Viseu.
- Bing Maps, 2013, Viseu, 40°39'39'.48''N, 7°54'17.68''O, elevação 470m [mapa online] Disponível em:
<<http://www.bing.com/maps/#Y3A9MzguNzA2OTAyfi05LjEzNTYwMCZsdmw9NCZzdHk9ciZxPXXZpc2V1>> [Acedido em Setembro de 2013].
- Diário de Viseu, 2008. *O parque do Fontelo apresenta as mais variadas valências*. [online] Disponível em: <<http://baroesdaseviseu.blogspot.pt/2008/11/parque-do-fontelo.html>> [Acedido em Novembro de 2012].
- Hanson, J., 2004. *The Inclusive City: Delivering a more accessible urban environment through inclusive design*, [pdf] York, UK.
- Instituto Nacional de Estatística, 2012. *Censos 2011, XV recenseamento geral da população, V recenseamento geral da habitação, Resultados definitivos*, [pdf] Portugal. Disponível em: <www.censos.ine.pt> [Acedido em Dezembro de 2012].
- Instituto Nacional de Estatística, 2013. *Estatísticas Demográficas – Pirâmides etárias*. [online] Disponível em: <www.ine.pt> [acedido em Setembro de 2013].
- Thrift J. (ed.), 2008. *Civilised streets*, [pdf] Londres: Commission for Architecture and the Built Environment. Disponível em: <<http://www.cabe.org.uk/files/civilised-streets.pdf>> [Acedido em Junho de 2013].
- United Nations, Department of Economic and Social Affairs, 2012. [online] Country Profile: Portugal. Disponível em: <http://esa.un.org/unpd/wup/Country-Profiles/country-profiles_1.htm> [Acedido em Janeiro de 2013].

ANEXOS

ANEXO 1

Painéis finais | formato A1

PAINÉIS FINAIS | DESENVOLVIDOS NO 2º SEMESTRE



viseu from all, for all

A área de intervenção caracteriza-se pela malha consolidada da cidade de Viseu, a Dama, conjugando com o carácter fortemente actual do Parque da Fátima e da Es.

A zona é marcada pelo carácter de circunvalação que rodeia toda a cidade. A sua estrutura física e morfológica actual é dada pela rede ligada a vários pontos da cidade e ao seu exterior. Porém, a escala humana, tem importância regular no modo de que se relaciona com um sistema de corte no sentido Norte-Sul. Contudo esta rede é um dos principais eixos da intervenção.

Além da proximidade com a malha histórica da cidade e o Parque da Fátima, a zona de intervenção faz a ligação entre os jardins de S. António, a Novidade, e de São Cristão, a Subúrbio. Estes são espaços públicos com uma forte identidade. Alinhando-se com o localismo para a edificação residencial, nomeadamente a Escola Secundária Frei João Soares, Torre Viseu, Escola de São Cristão e Grande Hotel de Viseu, respectivamente. Caracterizam-se também por serem zonas de passagem entre vários pontos da cidade, assim como zonas de comércio.

Há também uma grande proximidade com equipamentos escolares como jardins e escolas de 1.º, 2.º e 3.º ciclos.

No modo de lidar estas zonas, existe um terreno, que fica de certa forma "resposta" no tempo, mas que apresenta diversas possibilidades para poder funcionar como um elemento importante de ligação de múltiplas áreas desta zona da cidade.

O terreno em si, caracteriza-se pela presença de volumes de edifícios, existência de 3 escolas, rede de circulação com um traço actual e um carácter directo com a circunvalação.

Esta área faz a transição entre duas zonas bastante distintas na cidade: a Oeste e a leste do centro da cidade de Viseu, sendo possível uma maior diversidade funcional na cidade, com grande multiplicidade de usos, serviços, escolas, entre outros e uma zona de ligação ao Parque da Fátima, onde se encontram os parques.

É uma zona adequada para a prática de desporto, para fins de lazer, como um espaço de diversão da cidade.

O que se pretende é organizar em função da sua localização, proporcionar que a na frente e espaço público por possibilitar de modo a intervenção, é na 1ª fase, com um espaço de ligação de diversas áreas por diferentes pontos privilegiando sempre formas de mobilidade diversificadas.

Procura-se fomentar as relações sociais tanto no espaço público como no interior dos edifícios. Os espaços comuns são concebidos por forma a criar um espaço de encontro. Os materiais mais leves permitem por sua vez serem sempre uma rede de ligação, entre outros e uma zona de ligação ao Parque da Fátima, onde se encontram os parques. Este, em dois aspectos: fomentar as relações sociais através sempre de estudantes e de equipamentos com a cidade.

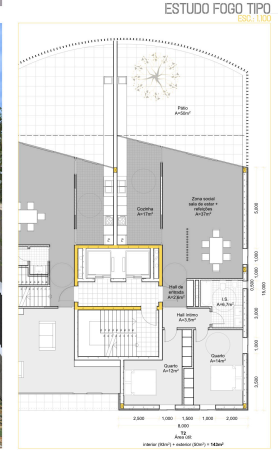
LEGENDA

EXISTENTE	PROPOSTO
Atividade geral	Edifício geral
Ciclo urbano - Látido	2 pisos
Calçada urbana - Calçada	3 pisos
Árvores existentes - Pinheiro-Plano	> 2 pisos
Capela jacobina - Capela	Parque ligada de grande escala
População - Casas brancas	Parque ligada de grande escala
Capela histórica - Capela de S. João	Parque ligada
Plano urbano - Pórtico	Árvores
Associação habitacional - Casas brancas de Viseu	Parque e espaço de lazer

PROJETO INTERDISCIPLINAR DE ARQUITECTURA E URBANISMO
UNIVERSIDADE DE VISEU
TEMA: "HISTÓRICO E RESILIENTE"



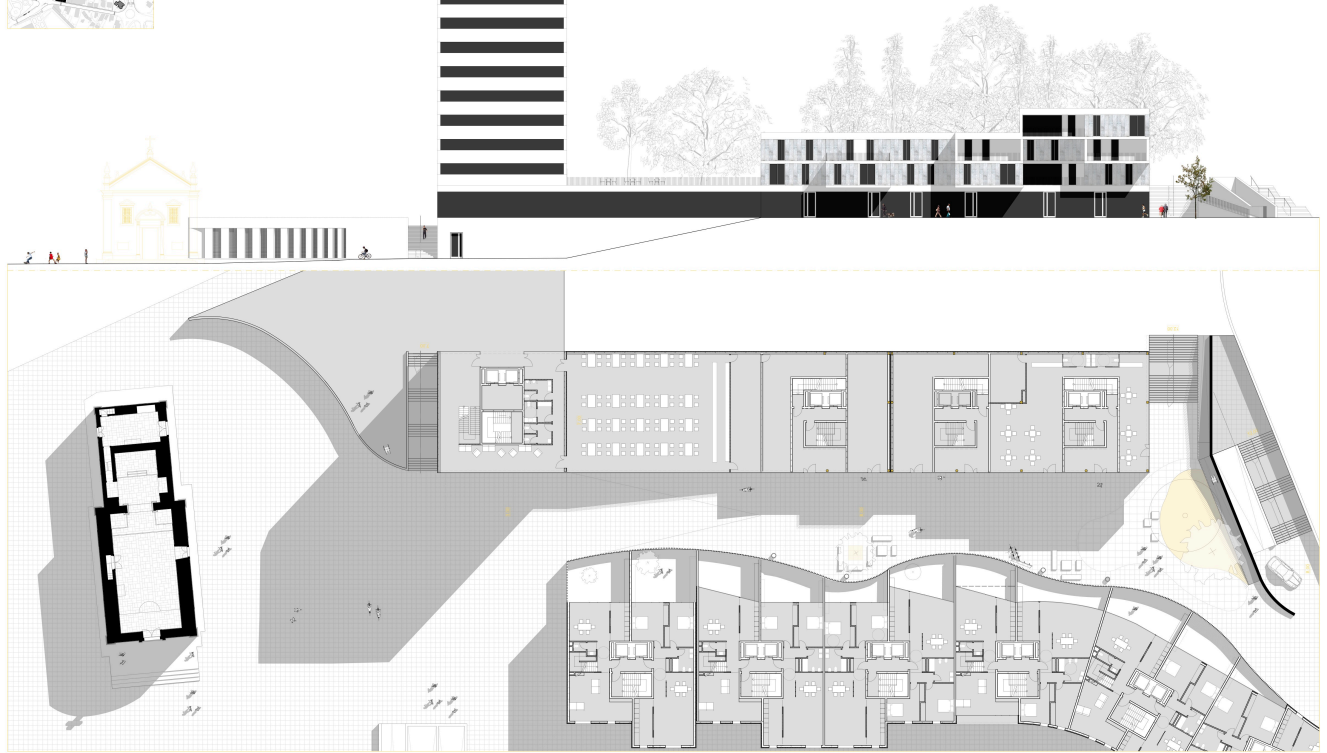
viseu from all, for all



O EDIFÍCIO | A RUA PLÁNETA | ALGARVO



viseu
from all, for all

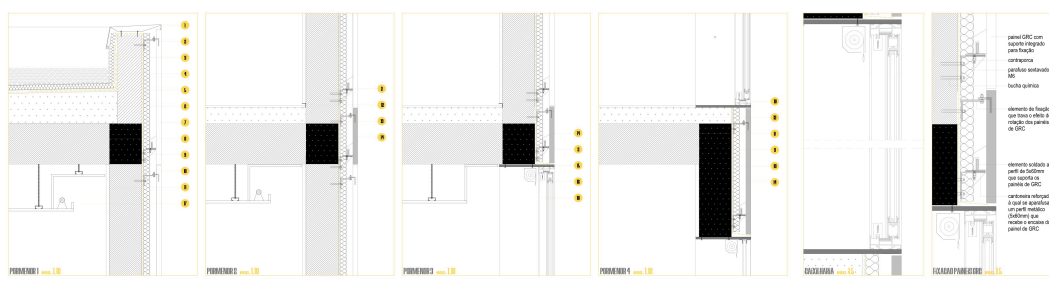


#3
PROJETO INTERIO: VÍCTOR JUSTINO
COORDENADOR DE PROJETO: VÍCTOR JUSTINO
UNIVERSIDADE DE TRÁS-OS-MONTES E ALTO ALGARVE
TEMA: "HABITABILIDADE E RESILIBILIDADE"

A FACHADA | ALGARVO | CORTE | PORMENORES

ESC. 1:50

- 1) nota em azulejo
- 2) sistema de fixação dos painéis
- 3) grelhas
- 4) painéis
- 5) espaço vedado 15cm
- 6) acabamento: formosa de pedreira 2L
- 7) painéis GRC espessura 20mm
- 8) lã 25cm
- 9) lã 25cm
- 10) painéis GRC espessura 20mm
- 11) reboco exteriorizado 20mm
- 12) rede de proteção de chuva (grade 25mm)
- 13) isolamento térmico (poliestireno extrudado 40mm)
- 14) reboco exteriorizado 20mm
- 15) rede de drenagem de águas (grade 25mm)
- 16) acabamento 10 cm
- 17) painéis VRDC Cor cinza 30mm
- 18) aço em VRDC espessura 13mm Cor cinza
- 19) sistema de black out
- 20) sistema de luz
- 21) solução de corte TECNICAL



viseu
from all, for all

REFERÊNCIAS



#4
PROJETO INTERIO: VÍCTOR JUSTINO
COORDENADOR DE PROJETO: VÍCTOR JUSTINO
UNIVERSIDADE DE TRÁS-OS-MONTES E ALTO ALGARVE
TEMA: "HABITABILIDADE E RESILIBILIDADE"

PAINÉIS DESENVOLVIDOS NO 1º SEMESTRE

LOCALIZAÇÃO

MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE PARA TODOS

A área de intervenção caracteriza-se pela malha consolidada da cidade de Viseu, a Oeste, contrastando com o carácter fortemente natural do Parque da Fontela a Este.

A zona é marcada pela estrada de circunvalação que rodeia toda a cidade. A sua existência facilita a mobilidade automóvel devido às rápidas ligações a vários pontos da cidade e ao seu exterior. Porém, à escala humana, tem repercussões negativas na medida em que funciona como um elemento de corte no sentido Este-Oeste. Contrastar este facto é um dos principais objetivos da intervenção.

Além da proximidade com a malha histórica da cidade e o Parque da Fontela, a zona de intervenção faz a ligação entre as paróquias de St. António, a Noroeste, e de São Cristóvão, a Sudoeste. Entre este espaço público com uma forte dinâmica diariamente pela localização junto a edifícios marcantes, nomeadamente a Escola Secundária Estúdios Navarre, Teatro Viseu, fundo da Rua Direita e Seminário Maior de Viseu, respectivamente. Caracterizam-se também por serem zonas de passagem entre vários pontos da cidade, assim como zonas de convivência.

há também uma grande proximidade com equipamentos escolares como infantários e escolas de 1º, 2º e 3º ciclos.

No meio de todas estas zonas, existe um terreno, que ficou de certa forma "sequenciado" no tempo, mas que apresenta diversas potencialidades pois pode funcionar como um elemento importante de conexão da malha urbana desta zona da cidade.

O terreno em si, caracterizado pela presença de traças de edifícios, existência de 3 socacos, relação intrínseca com um bairro social e um contacto directo com a circunvalação.

Este terreno faz a transição entre duas zonas bastante distintas na cidade: a Oeste a esplanada do centro da cidade de Viseu, onde predomina uma normal diversidade inerente à cidade, com grande multiplicidade de usos, serviços, escolas, cultura, entre outros e uma zona a Este, o Parque da Fontela onde se usa a malha homogênea. É uma zona procurada para a prática de desporto, para fins de lazer, como um espaço de abstração da cidade.

CHARACTERIZAÇÃO DO LUGAR

OBJETIVOS GERAIS

PERFIL - RELAÇÃO COM A SÉ

ESC. 1:000

MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE PARA TODOS

USOS DO RES. DO CHÃO

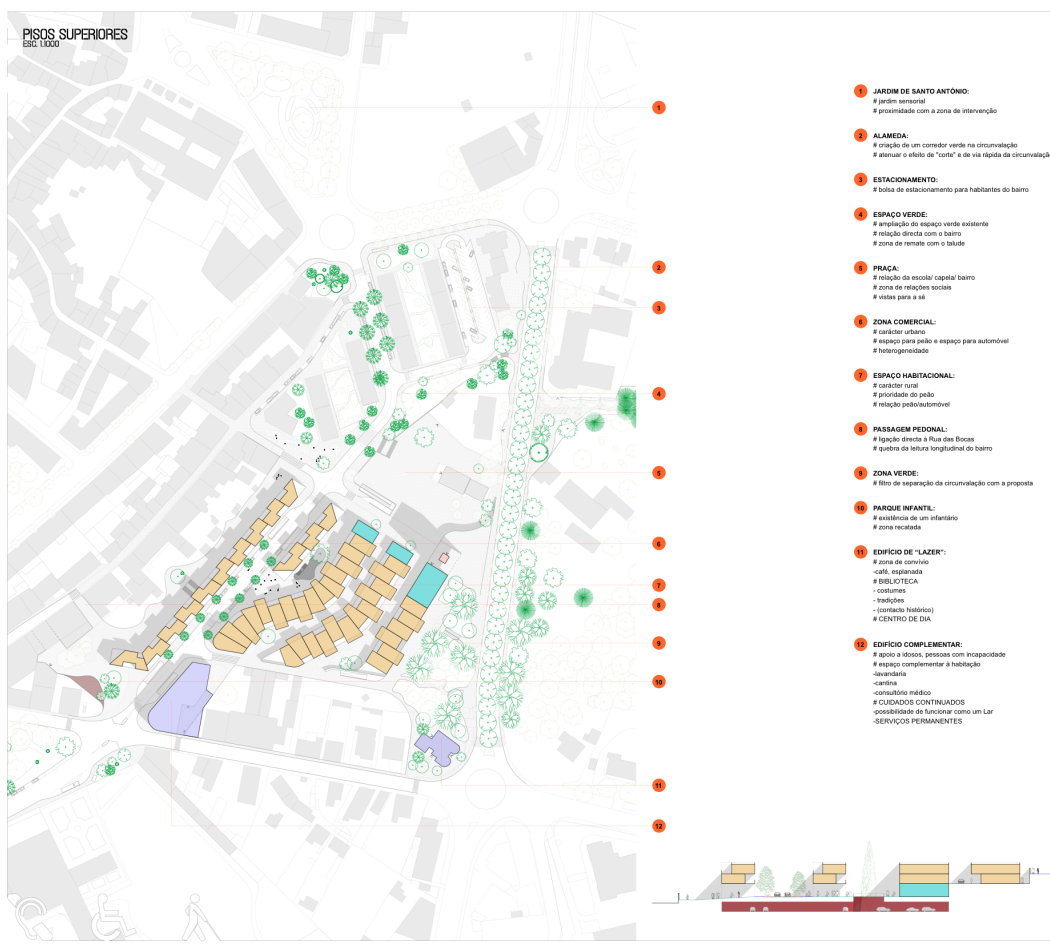
ESC. 1:000

LEGENDA

EXISTENTE	PROPOSTO
Abstração geral	Edifício geral
Café outdoor - Lado	Habituação
Castanheira salina - Castanheiro	Comércio
Acor paisagístico - Placido Pilato	Acesso vertical/ zonas técnicas
Camélia japonesa - Camélia	Garagem
Placido alto - Ocaso branco	Centro de cultura construído/ centro de des
Castanheira salina - Castão do Bupico	Placimento: zona de lazer
Placido acastilho - Placido	Placimento: zona de lazer
Arvoreta Hippocastanum - Castanheira de lado	Terra batida
Nave	Solado
	Placimento anti-choque de botaoca

DEMOLIÇÃO VS CONSTRUÇÃO

ESC. 1:2000

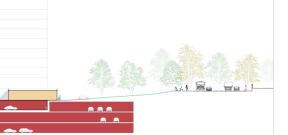


MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE PARA TODOS

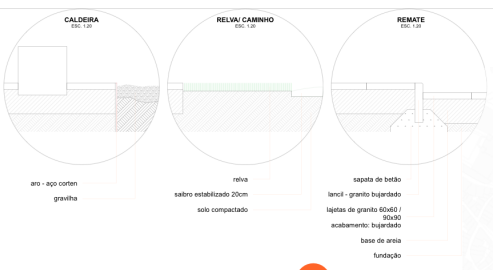
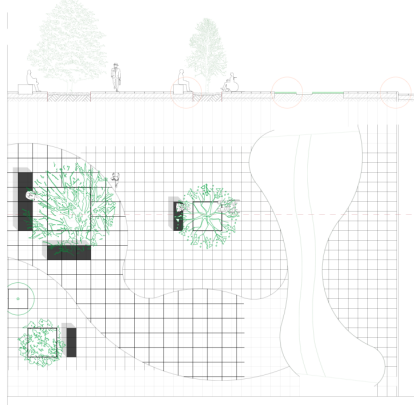
REFERÊNCIAS



PERFIL - ESPAÇO PÚBLICO ESC. 1:500

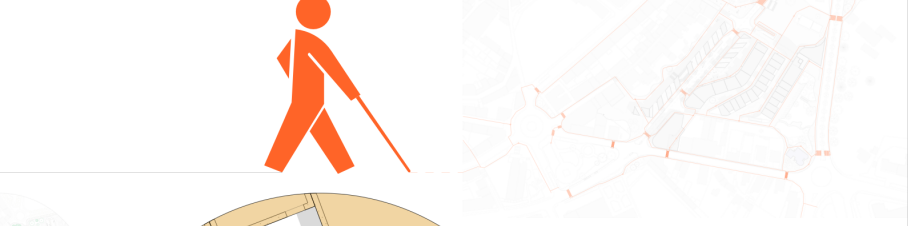


DESENHO ESPAÇO PÚBLICO - TIPO ESC. 1:100

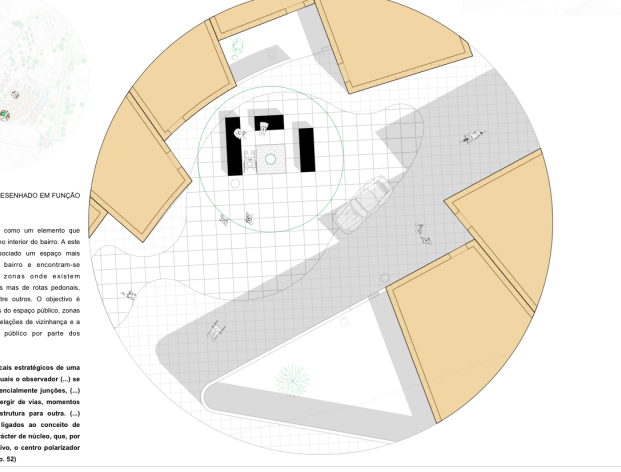


MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE PARA TODOS

REDE PERCURSOS P/ INVISIAIS ESC. 1:2000



IDENTIDADE NO ESPAÇO PÚBLICO ESC. 1:100



CARACTERÍSTICAS ESTRUTURAIS E FUNCIONAIS PRINCIPAIS COM LAJE DE GRANITO

Característica	Valor
Funcionalidade	Comunicação, Apoio
Resistência Estrutural	3000
Permeabilidade	Impermeável
Resistência às Condições Atmosféricas	3000
Resistência à Oxidação e Corrosão	3000
Resistência à Escoriação e Aborrecimento	3000
Permeabilidade Urbana	3000
Manutenção	3000
Conforto	3000
Permeabilidade ao som	3000
Permeabilidade ao vento	3000
Limpeza	3000
Abertura de Vista	3000
Durabilidade	3000
Transparência Visual	3000
Preço	3000

ANEXO 2

Fotografias da zona de intervenção | Fonte: Elaboração própria





ANEXO 3

Fotografias do terreno de intervenção | Fonte: Elaboração própria





ANEXO 4

Índice de figuras

- 11 **Fig. 1** – Percentagem de idosos, 2001.
- 12 **Fig. 2** – Projeções da população residente de 2010 a 2050.
- 16 **Fig. 3** – “design pyramid” de Benktzon.
- 19 **Fig. 4** – Densidade populacional, 2011
- 19 **Fig. 5** – Evolução da proporção entre Urbano e Rural em Portugal.
- 19 **Fig. 6** – Taxa de emprego, 2011.
- 20 **Fig. 7** – Movimentos pendulares (interacções regionais), 2011.
- 29 **Fig. 8** – Jardim da Cordoaria, Porto.
- 31 **Fig. 9** – Parque do Fontelo, Viseu | ponto central.
- 48 **Fig. 10** – New Road, Brighton.
- 49 **Fig. 11** – Hierarquia ideal do desenho das ruas partilhadas.
- 53 **Fig. 12** – Estrada da Circunvalação, Viseu.
- 60 **Fig. 13** – Elementos definidores do projecto.
- 66/67 **Fig. 14** – Vista aérea da cidade de Viseu.
- 71 **Fig. 15** – Localização da zona de intervenção | Hierarquia viária da cidade de Viseu.
- 73 **Fig. 16** – Fotografia aérea do parque do Fontelo.
- 74 **Fig. 17** – Artigo de jornal sobre o Fontelo.
- 75 **Fig. 18** – Parque do Fontelo | Circuito de Manutenção.
- 76 **Fig. 19** – Parque do Fontelo, Viseu | Ponto de exercício.
- 77 **Fig. 20** – Esquema de caracterização da zona de intervenção.
- 78 **Fig. 21** – Espécies arbóreas na zona de intervenção.
- 81 **Fig. 22** – Caracterização do ligar.

- 82 **Fig. 23** – Objectivos gerais.
- 83 **Fig. 24** – Processo de evolução da proposta.
- 85 **Fig. 25** – Proposta Verde.
- 89 **Fig. 26** – Organização geral da proposta.
- 90/91 **Fig. 27** – Perfil longitudinal | relação da proposta com o centro histórico.
- 93 **Fig. 28** – Planta de implantação | esc.: 1.2000.
- 94 **Fig. 29** – Espaço de estar no interior do bairro.
- 96/97 **Fig. 30** – Relação da torre de serviços com a Sé de Viseu.
- 98 **Fig. 31** – Rede de percursos para invisuais.
- 99 **Fig. 32** – Acessibilidade em Viseu.
- 103 **Fig. 33** – Corte transversal tipo das ruas partilhadas.
- 106/107 **Fig. 34** – Planta de rua partilhada | desenho em função do peão.
- 111 **Fig. 35** – Composição de alçado | esc.: 1.100.
- 113 **Fig. 36** – Rua Direita, Viseu.
- 114 **Fig. 37** – 23 Dwellings à Béthune, 2012, FRES Architectes.
- 116 **Fig. 38** – Inserção de elemento de transição.
- 117 **Fig. 39** – Notting Hills Home, Jonh Pawson, 1999.
- 118/119 **Fig. 40** – O edifício como modelador do espaço público.
- 120/121 **Fig. 41** – Rua partilhada | interacção social no espaço público.
- 122 **Fig. 42** – Plantas do edifício.
- 128 **Fig. 43** – Planta do fogo tipo | esc.: 1.100.
- 130 **Fig. 44** – Ambiente dos espaços sociais dos fogos | relação com o pátio.
- 131 **Fig. 45** – Corte vertical da fachada | esc.: 1.50.

132

Fig. 46 – Pormenorização | esc.: 1.20.

133

Fig. 47 – Pormenores de caixilharia e fixação de painéis GRC | esc.: 1.5.

134/135

Fig. 48 – Rua partilhada | interacção social no espaço público.