



Universidade Católica Portuguesa

Centro Regional das Beiras

Departamento de Arquitetura, Ciências e Tecnologia

“Habitação Intergeracional nas Avenidas Novas em Lisboa: vivência e partilha de espaços.”

Lídio Júlio Albuquerque de Sousa

Viseu, Outubro de 2015



Universidade Católica Portuguesa
Centro Regional das Beiras
Departamento de Arquitetura, Ciências e Tecnologia

“Habitação Intergeracional nas Avenidas Novas em Lisboa: vivência e partilha de espaços.”

Projeto Final apresentado à Universidade Católica Portuguesa
para a obtenção do grau de mestre em Arquitetura

Orientador: Prof. Doutor António da Silva Ferreira de Carvalho

Co-orientador: Prof. Doutor Gonçalo de Sousa Byrne

Por

Lídio Júlio Albuquerque de Sousa

Viseu, Outubro de 2015

Agradecimentos

Gostaria de deixar expressa a gratidão a todo o corpo docente da Universidade Católica Portuguesa, com especial relevância ao meu orientador Prof. Doutor António da Silva Ferreira de Carvalho e co-orientador Prof. Doutor Gonçalo de Sousa Byrne, por ensinarem a ver a arquitetura de outra maneira.

Um especial apreço ao Prof. Arq. Victor Regnier, FAIA pelos ensinamentos partilhados.

Aos colegas de turma 2010 por todos os momentos de companheirismo vivido.

Aos meus pais, irmãos e família, que sem eles não teria sido possível.

Aos que partiram e que sempre estiveram presentes.

A ti, que sempre defendes-te:

“O valor das coisas não está no tempo que elas duram, mas na intensidade com que acontecem. Por isso, existem momentos inesquecíveis, coisas inexplicáveis e pessoas incomparáveis...”

Fernando Pessoa

Resumo

O presente trabalho centra-se na problemática de melhorar a cidade existente e de que modo a arquitetura pode articular e contribuir para noções como cidade, sociedade, espaço público e habitação. A procura de melhor cidade pode ser realizada com propostas que demonstram novas lógicas ou pontos de interesse na cidade, tomando assim como zona de estudo a Freguesia das Avenidas Novas em Lisboa.

O trabalho enquadra-se na sequência da proposta da Fundação Calouste Gulbenkian que tem por objetivo melhorar a Freguesia a que pertence, no âmbito do projeto “O Nosso Km2”. Assim o entendimento e conhecimento de uma cidade existente consolidada é fundamental para dar resposta a alguns dos seus problemas, criando novas vivências através de percursos/rampas, ligações, conexões. Contudo a análise da malha urbana desta freguesia de Lisboa tem um aspeto marcante nas fases do seu crescimento ao longo dos tempos: a existência de uma barreira física ferroviária. Ela corresponderá ao ponto fulcral da intervenção, propondo-se pontes pedonais e cicláveis que promovam a fusão cultural e socioeconómica do território, enquanto objetivo real e concreto.

Olhando ao envelhecimento populacional e à mobilidade na cidade como sendo uma realidade à qual não podemos fugir, será de extrema necessidade darmos um contributo agradável com novas lógicas do uso dos espaços na cidade, em função da realidade dos nossos tempos. Devido à existência de vários polos universitários e à problemática do idoso solitário, a habitação intergeracional será o tema que se pretende aprofundar, tentando criar espaços que possam ser usufruídos por todos; e para que tal suceda, serão abordadas todas as escalas do projeto numa linha conceptual que vai desde o urbano ao edifício. A proposta pretende criar locais de transparência e fluidez de passagem, com diversas zonas onde o espaço social vive e penetra, convivendo com o privado e assim criar novas perceções sensíveis na paisagem urbana.

Palavras-chave: habitação, paisagem urbana, intergeracional, vivências, Lisboa.

Abstract

This paper focuses on the issue of improving the existing city and how architecture can articulate and contribute to notions such as city, society, public space and housing. The demand for better city can be performed with proposals that demonstrate new logic or points of interest in the city, taking as study area the Town of New Avenues in Lisbon.

The work is part of following the proposal of the Calouste Gulbenkian Foundation, which aims to improve the parish to which it belongs under the project "Our Km2." So the understanding and knowledge of a consolidated existing city is crucial to address some of their issues, creating new experiences through routes / ramps, connections, connections. However the analysis of the urban fabric of this parish of Lisbon has a striking appearance in the stages of their growth over time: the existence of a physical barrier rail. It will correspond to the focus of intervention, proposing pedestrian and bike bridges that promote cultural and socio-economic merger of the territory, while real objective and concrete.

Looking to population aging and mobility in the city as a reality to which we can not escape, it will be of utmost necessity give a nice contribution to the new logical use of space in the city, due to the reality of our times. Due to the existence of several university centers and the problem of solitary elderly, intergenerational housing will be the theme that aims to deepen, trying to create spaces that can be enjoyed by all; and for this to succeed, all project scales will be addressed in conceptual line that goes from the city to the building. The proposal aims to create local transparency and fluidity in passing, with several areas where the social space and penetrates lives, living with the private and thus create new perceptions sensitive in the urban landscape.

Keywords: housing, cityscape, intergenerational, experiences, Lisbon

Résumé

Ce document met l'accent sur la question de l'amélioration de la ville existante et comment l'architecture peut articuler et de contribuer à des notions telles que la ville, la société, l'espace public et le logement. La demande pour une meilleure ville peut être réalisée avec des propositions qui démontrent nouvelle logique ou points d'intérêt dans la ville, en prenant comme zone d'étude la ville de New Avenues à Lisbonne.

Le travail fait partie de la suite de la proposition de la Fondation Calouste Gulbenkian, qui vise à améliorer la paroisse à laquelle il appartient le cadre du projet «Notre km2." Ainsi, la compréhension et la connaissance d'une ville existante consolidée est cruciale pour répondre à certaines de leurs questions, en créant de nouvelles expériences grâce à des itinéraires / rampes, les connexions, les connexions. Cependant, l'analyse du tissu urbain de cette paroisse de Lisbonne a une apparence frappante dans les stades de leur croissance au fil du temps: l'existence d'un rail de barrière physique. Il correspondra à la mise au point d'intervention, en proposant des piétons et VTT ponts qui favorisent la fusion culturelle et socio-économique du territoire, alors que l'objectif réel et concret.

Vous cherchez à le vieillissement et la mobilité population dans la ville comme une réalité à laquelle nous ne pouvons échapper, il sera de la plus haute nécessité donner une belle contribution à la nouvelle utilisation logique de l'espace dans la ville, en raison de la réalité de notre époque. En raison de l'existence de plusieurs centres universitaires et le problème des personnes âgées, le logement intergénérationnel solitaire sera le thème qui vise à approfondir, en essayant de créer des espaces qui peut être apprécié par tous; et pour que cela réussisse, toutes les échelles du projet seront abordées dans la ligne conceptuelle qui va de la ville pour le bâtiment. La proposition vise à créer la transparence et la fluidité locale en passant, avec plusieurs zones où l'espace social et pénètre la vie, vivre avec le secteur privé et de créer ainsi de nouvelles perceptions sensibles dans le paysage urbain.

Mots-clés: logement, paysage urbain, intergénérationnelles, des expériences, de Lisbonne.

Índice

I – Introdução	1
Considerações.	3
Objetivos	4
Metodologia	5
II – Breve contexto histórico	7
A evolução de Lisboa.	9
III - Contexto Urbano	13
Fundação Calouste Gulbenkian / “O nosso Km2”	15
Ideia de paisagem, território e arquitetura	17
Natureza e Cidade.	21
Envelhecimento Demográfico	23
Habitação Intergeracional	27
Partilhar os espaços e viver os sentidos.	29
A cidade, o Idoso e o Jovem.	31
Confiança no espaço partilhado.	31
Privacidade.	32
Geradores de Diversidade	33
IV - Área de Intervenção	35
V- Urbano	43
Casos de estudo - Urbano	45
High Line, New York.	46
Treetop Walkway, Cape Town, África do Sul.	50
Nine Elms Bridge, Londres, Reino Unido	52
Parque Ribeirinho de Olhão, Portugal	54
Proposta - Urbano	57
VI – O Edifício	63
Casos de estudo - Edifício	65
Celosia, MVRDV, Madrid, Espanha	66
Proposta do Edifício	69
VII - Conclusão	79
	XI

Dessa forma.	81
VII – Bibliografia	83
VIII – Anexos	89

Índice de Figuras

Fig. 1 - Piscinas das Marés, Matosinhos, Arq. Siza Vieira. Fonte: Mimeo, 2015	19
Fig. 2 - Idade Média da População. Fonte: OMS, 2009.	23
Fig. 3 - Área de Intervenção. Fonte: Autor, 2015.	37
Fig. 4 - Edifício da PT. Fonte: Autor, 2015.	38
Fig. 5 – Postal da Avenida da República. Fonte: Blogspot, 2015.	40
Fig. 6 - Avenida da República. Fonte: Autor, 2015	40
Fig. 7 - Vazio Urbano. Fonte: Autor, 2015.	41
Fig. 8 - High Line. Fonte: ArchDaily, 2015.	47
Fig. 9 - High Line, Fonte:ArchDaily, 2015	47
Fig. 10 - Adobe Creek Pedestrian & Cyclist Brigd. Fonte: ArchDaily, 2015.	49
Fig. 11 - Adobe Creek Pedestrian & Cyclist Brigd. Fonte: ArchDaily, 2015.	49
Fig. 12 - Treetop Walway. Fonte: ArchDaily, 2015.	51
Fig. 13 - Treetop Walway. Fonte: ArchDaily, 2015.	51
Fig. 14 - Nine Elms Bridge. Fonte: ArchDaily, 2015.	53
Fig. 15 - Nine Elms Bridge. Fonte: ArchDaily, 2015.	53
Fig. 16 - Parque Ribeirinho. Fonte: PROAP, 2015.	55
Fig. 17 - Parque Ribeirinho. Fonte: PROAP, 2015.	55
Fig. 18 – Proposta Urbana. Fonte: Autor, 2015.	59
Fig. 19 – Centro Comerciall. Fonte: Autor, 2015.	59
Fig. 20 - Alçado Principal da Rampa. Fonte: Autor, 2015.	61
Fig. 21 - Rampa. Fonte: Autor, 2015.	61
Fig. 22 - Proposta Urbana. Fonte: Autor, 2015.	62
Fig. 23 - Celosia. Fonte: ArchDaily, 2015.	67
Fig. 24 - Celosia. Fonte:ArchDaily, 2015.	67
Fig. 25 - Proposta do Edifício, Fonte: Autor, 2015.	71
Fig. 26 - Esquemas do Apartamento. Fonte: Autor, 2015.	73
Fig. 27 - Proposta do Apartamento. Fonte: Autor, 2015.	73

Fig. 28 - Vista Geral. Fonte: Autor, 2015	76
Fig. 29 - Vista Lateral. Fonte: Autor, 2015.	76
Fig. 30 - Vista Frontal. Fonte: Autor, 2015.	77
Fig. 31 - Vista do Interior. Fonte: Autor, 2015.	77

Considerações.

Tendo como ponto de partida uma proposta lançada pela Fundação Calouste Gulbenkian, a qual pretende melhorar a cidade existente e estudar como esta pode contribuir para a sua evolução é de extrema importância dar respostas inovadoras a uma área urbana complexa. Sendo o tema “O Nosso Km2” lançado pela fundação englobados de diversas áreas, é pertinente demonstrar como a arquitetura pode dar resposta aos problemas encontrados na zona de intervenção, dando assim uma visão global de uma realidade concreta, que vai desde a análise até à proposta e projeto.

Olhando ao presente e às perspetivas futuras, observamos que o indicador da população idosa e solitária está em contínuo crescimento. Como tal estamos perante um problema na sociedade que pode ser visto como oportunidade para novas lógicas socioeconómicas. Para isso é necessário, e de enorme relevância o papel da arquitetura nesta problemática que será preponderante.

Como poderemos revitalizar uma cidade existente e consolidada com uma paisagem urbana já criada no pensamento das pessoas? Mostrando que essa paisagem pode ser redefinida com gestos e incisões simples, trabalhando em locais como espaço público ou privado e ligações entre pontos da cidade com novas vivências. Qual o papel da arquitetura na criação de lugares com novas soluções espaciais, que vão desde o urbano ao habitacional, promovendo o desenvolvimento social, económico e cultural da zona em estudo e o bom relacionamento entre idosos e jovens.

Com uma comunidade de jovens tão relevante, tanto em número como em formação, como poderemos criar espaços públicos e habitacionais onde a partilha e o convívio se tornem uma preciosidade na cidade de Lisboa? É fundamental manter o grupo de pessoas com mais idade e, portanto com elevado nível de experiência, juntamente com população jovem, promovendo intercâmbios numa cidade culturalmente ativa. Como tal, olhando aos temas da acessibilidade e mobilidade, como poderemos criar novas lógicas de percursos que cumpram toda a legislação e ao mesmo tempo se tornem mais apelativos ao uso, tornando a cidade mais amiga dos idosos?

Objetivos

Objetivo principal: Melhorar a cidade existente.

Objetivos específicos:

- Criar ligações entre a zona Norte e Sul.
- Criar ligações com a Fundação Calouste Gulbenkian.
- Criar novas vistas na cidade.
- Criar percursos associados a zonas de lazer e partilha.
- Criar um Centro Comercial com atravessamento.
- Reorganizar o Hospital Curry Cabral.
- Criar espaços de transparência entre a Av. Berna e o norte da linha de comboio.
- Habitação Intergeracional.

Resultados:

Sendo a linha férrea uma barreira real, a sua resolução é o ponto preponderante do projeto. Como tal, será necessário criar ligações com várias vivências ao longo de percursos, ligando a cidade universitária (Norte) à Fundação Calouste Gulbenkian e Avenidas Novas (Sul).

A paisagem urbana das Avenidas Novas já está criada mentalmente nas pessoas que ali vivem, pelo que os novos percursos e novos edifícios pretendem criar novas vistas sobre a cidade existente, mas que antes nunca tinham tido real importância, desvendando-as e valorizando-as.

Os percursos pretendem garantir a acessibilidade e mobilidade para o idoso, permitindo percorrer vivências e ambientes diferentes em distâncias razoáveis para os seus utentes.

O centro comercial será atravessado pelo percurso-rampa que sobrepassará a linha férrea, tornando-se um edifício corredor-montra, promovendo assim a interação entre quem está dentro dele e quem utiliza a rampa como passagem.

A desativação do Hospital Curry Cabral é uma decisão prevista no PDM de Lisboa, pelo que o objetivo passa por reorganizá-lo e abri-lo ao peão, mudando o seu uso para áreas disciplinares ligadas ao idoso.

A criação de uma nova imagem para a Avenida de Berna, com edifícios que demonstram maior transparência para o lado norte, irá criar uma nova frente urbana com diferentes cêrceas mas respeitando o perfil da rua, revitalizando e renovando a imagem da artéria principal de ligação à Gulbenkian.

O grande número de idosos e jovens existentes na área de intervenção justifica a pertinência do estudo do tema da intergeracionalidade, tanto em termos de espaço público como privado. Logo, a criação de edifícios e locais que permitam estas ligações intergeracionais e ao mesmo tempo com grande transparência para o peão é um objetivo a alcançar.

Metodologia

O trabalho pretende analisar e entender a zona de estudo e qual a sua importância para a cidade de Lisboa, para avançar com propostas de requalificação urbana.

Na primeira fase pretende-se analisar a uma escala urbana todos os elementos preponderantes para o entendimento do local em estudo, desde a evolução histórica à importância geográfica na cidade de Lisboa. Será feita uma análise urbana segundo critérios de malha urbana, estrutura viária, fluxos viários e pedonais, espécies arbóreas, espaços verdes, zonas consolidadas e a consolidar, cheios e vazios, cercas, pisos, usos, pontos notáveis, toponímia, vistas, regulamentos e plantas de condicionantes (PDM).

Na segunda fase, dá-se início ao tema da habitação intergeracional e à procura de soluções que pretendem responder através da criação de espaços que possam proporcionar vivências e partilha de experiências entre os idosos e os jovens. Vai-se dar bastante importância à circulação pedonal dos cidadãos, respondendo assim a temas importantes como a mobilidade nas cidades consolidadas e a melhoria das condições de habitabilidade e de usufruto dos espaços públicos.

Na terceira fase, define-se o problema criado pela linha de comboio que divide a área de intervenção em duas., Desenvolvem-se todos os conceitos e aspetos construtivos do centro comercial, os diferentes acessos e rampas, os edifícios propostos, e todos os ambientes associados a cada um destes elementos da proposta. Os aspetos de pormenorização da grande rampa curvilínea ganham bastante relevância nesta fase.

II – Breve contexto histórico

A evolução de Lisboa.

Lisboa surgiu numa citânia a norte do castelo de S. Jorge, e resultou do desenvolvimento de um dos aglomerados do período pré-histórico. Com a chegada dos romanos em meados de 195 a.C. e como acontecia na maioria das cidades que eram por eles conquistadas, foi povoada e obteve um desenvolvimento socioeconómico que levou ao surgimento de monumentos, termas e teatros; assim a Lisboa foi-lhe concedida a classificação de município. (CM – Lisboa.pt,2015)

O local onde a cidade nasceu detinha uma característica fundamental de “oppidum”¹ dando-lhe um enorme poder de defesa e o Tejo permitia que as pessoas cultivassem os terrenos, podendo assim fixar-se. A sua rede viária principal com três vias para Mérida e uma para Bracara convergiam para um cruzamento principal, assim por ter estas características de centralidade mais o rio Tejo foi-lhe atribuído o nome de cidade Olisipo², que até então quem detinha esse poder era Emerita Augusta (Revelarlx.cm-lisboa.pt,2015).

Mais tarde, no séc. III, a crise que se instalou nas sociedades romanas também começou a observar-se na Península, tornando-a propícia a invasões. Povos como os Visigodos, os Suevos em 500 d.C. e mais tarde os Árabes em 700 d.C. fizeram sucessivas invasões. Entretanto chega a época das reconquistas Cristãs e Lisboa, com muitas influências muçulmanas, torna-se uma cidade muito desejada pelos exércitos cristãos, vindo a ser ocupada em 1000 d.C. por Castela. Nesta altura Lisboa era um enorme entreposto comercial de trocas entre Europa e África, com enorme abundância de vários tipos de mercadorias, nomeadamente pedras preciosas, e também enorme poder agrícola devido aos seus bons campos de cultivo e abundância de água devido aos afluentes do Tejo (CM – Lisboa.pt,2015). A cidade até então estava confinada às muralhas que se situavam aproveitando os montes, mas com a conquista em 1147 por D. Afonso Henriques, dá-se uma enorme expansão da cidade para fora das muralhas onde surgem duas zonas principais: a Baixa e Alfama. Em 1400 temos a primeira

¹ Termo em latim que corresponde a principal povoação como área administrativa do Imperio Romano.

² Nome atribuído por ter um novo estatuto e importância.

urbanização criada por D. João I na colina do Carmo, devido ao crescimento do número populacional respondendo assim as necessidades habitacionais da população. Em 1500 a corte de D. Manuel I muda-se do castelo para o Paço Real no Terreiro do Paço (atual Praça do Comércio) e a cidade passa a desenvolver-se nesse local. É também no século XVI que é criado no Bairro Alto o primeiro exemplo Renascentista de Lisboa. Para isso foram ocupados terrenos agrícolas e transformados em casas e ruas, que pelo seu valor passaram a ser ocupados pelos aristocratas. Assim vemos que esta zona do Bairro Alto é o momento da passagem do séc. XVI para XVII como cidade com um valor arquitetónico e urbanístico (Garcia, 2004, p. 190). Chegamos ao dia 1 de Novembro de 1755 e acontece o Terramoto de Lisboa, marcando uma enorme viragem na evolução da cidade de Lisboa. O terramoto foi seguido de um grande incêndio que devastou dois terços da cidade existente. Os locais mais atingidos foram as zonas principais da cidade como a Baixa, bairro do Carmo e do Castelo. Nessa sequência nasce uma Lisboa Pombalina, onde o urbanismo é marcado por um enorme conjunto de regras pragmáticas. O seu mandatário foi o Marquês de Pombal (Ministro do Rei D. José) e os engenheiros e arquitetos foram Manuel da Maia, Eugénio dos Santos e Carlos Mardel. O projeto teve como base uma planificação de arruamentos alinhados, desafogando a cidade em direção ao Tejo e uma das principais características é que as opções arquitetónicas têm como conceito básico a resistência às ações sísmicas, sendo assim as primeiras construções com essa enorme preocupação. Todas as construções obedeciam a simetria bem como o sistema urbanístico com base em eixos de composição, entre os quais podemos destacar a Rua Augusta que, no seu final, é coroada com um arco triunfal em cujo alinhamento é colocada a estátua de D. José, no centro da Praça do Comércio (Garcia, 2004, p. 190).

No ano de 1764, a norte do Rossio é aberto o chamado “ Passeio Público”, tornando-se assim zona de lazer da burguesia, mostrando outro tipo de vida que poderia existir na cidade. Mais tarde após a vitória do Liberalismo entramos na época da evolução Pós-Pombalina, onde nascem edifícios imponentes e marcantes como a Ópera de S. Carlos, Basílica da Estrela, Palácio da Ajuda. O Rossio recebe o Teatro Nacional D. Maria II (1843-46), do Arquiteto Fortunato Lodi, de características neoclássicas o que foi um rompimento com o estilo que vigorava. O “Passeio Público do Rossio” surge entre

1764 e 1771, sendo o primeiro projeto em Portugal que tinha como desejo a criação de um parque público, seguindo assim a tendência que ocorria por toda a Europa. O projeto desenhado pelo Arquiteto Reinaldo Manuel dos Santos era uma simples alameda de 300 por 90 metros com uma rua central e com cinco filas de árvores nos dois lados criando assim ruas secundárias. O principal objetivo era romper com a cidade e solucionar o problema da salubridade, o Passeio Público era cercado por muros e detinha uma entrada constituindo assim o primeiro jardim público do género em Portugal frequentado por várias classes sociais consoante a sua aceitação (História de Portugal,2014). Decorria o ano de 1879 e começaram os trabalhos de demolição do Passeio Público para dar lugar a Avenida da Liberdade, isto porque a industrialização estava a todo o vapor e a cidade necessitava de novas lógicas que eram impostas pela circulação quer dos veículos quer dos peões (Revelarlx.cm-lisboa.pt,2015). Lisboa necessitava de uma nova imagem de modernidade mostrando-se assim o poder de uma capital europeia e de um vasto império colonial. Era importante juntar todos os investimentos imobiliários num só sentido e criar novas zonas residenciais, novos eixos que rompem com o tradicional crescimento da cidade, criando avenidas largas com árvores mas que ao mesmo tempo permitam desaguar toda a cidade, o Plano da Avenida da Liberdade iniciou-se em 1879 pelo engenheiro Ressano Garcia e o seu objetivo era promover uma enorme urbanização da cidade e ligar o existente ao Campo Grande. O engenheiro Ressano Garcia estudou em Paris onde adquiriu as ideias de Haussmann, as técnicas e processos para o crescimento de uma cidade, assim organiza planos para a expansão de Lisboa, os planos são criados consoante a topografia do terreno formando novos bairros, independentes mas articulados entre si, com diferentes dimensões, adaptados à escala de Lisboa. Apesar de ter seguido a lógica Haussmann e o plano de Cerdá, o plano não passava por renovar, rasgando a cidade existente como em Paris mas sim organizar a expansão, onde todas as técnicas e processos estão presentes mas adaptando-se ao relevo, ao equilíbrio que a cidade necessitava. O plano de Ressano Garcia correspondia a uma espinha quebrada em dois nós principais, a ligação da Avenida da Liberdade com a Fontes Pereira de Melo surgindo a rotunda do Marquês de Pombal e a ligação da Rua Fontes Pereira de Melo com a Avenida da República, surgindo a rotunda do Saldanha, a estas surgem ruas

perpendiculares adaptando-se a topografia do terreno. A Avenida da Liberdade é coroada com o Parque Eduardo VII, mostrando assim um eixo visual, e dando espaços verdes à cidade. A sua forma urbana tem por base quatro princípios: o traçado, a praça, o quarteirão e a malha reticulada, mesmo assim os quarteirões apresentavam particularidades que permitiam o aparecimento de diferentes tipologias, organizadas ou hierarquizadas por importância de rua, criando um tecido urbano de descontinuidade na volumetria e ocupação do solo. (Garcia, 2004, p. 221) Assim nascem as Avenidas Novas como um elemento urbanístico importante que se mantém até aos dias de hoje, onde a sua função como desafogo da cidade continua a ser muito importante.

Na década de 1930 Duarte Pacheco é eleito Presidente da Câmara de Lisboa e mais tarde Ministro das Obras Públicas, o que acaba por ir ao encontro da maior importância que os arquitetos começam a ter na sociedade e daí surgem novos bairros com ruas mais largas e edifícios mais homogêneos (CM – Lisboa.pt,2015). Um dos bairros que surgiram foi o Bairro de Alvalade projeto pelo arquiteto e urbanista Faria da Costa e tinha como base a sustentabilidade urbanística e residencial. A sua base era a construção de “Habitações Económicas”, diferentes modos de habitar, apropriação do espaço público, e a ligação entre áreas de habitação com áreas funcionais, passando de conceitos de cidade jardim olhando a conceitos modernos de zonamento funcional e criando unidades de vizinhança onde o seu objetivo era fomentar o convívio entre os residentes e o lazer. Assim continuou a evolução da cidade de Lisboa até aos dias de hoje preenchendo os espaços vazios ainda livres com novas construções de avenidas, ruas, praças, jardins e habitações muitas delas em blocos. Uma das últimas intervenções mais importantes foi o Parque das Nações para a realização da Expo 98 – Exposição Internacional de Lisboa, onde deteve grande impacto na cidade movendo pessoas para habitar nessa zona. Quanto ao local de intervenção as habitações não surgiram de acordo como Ressano Garcia tinha previsto porque foram construídas em lotes sem darem valor as ruas principais e as secundárias e o interior do quarteirão foi preenchido com anexos onde no início o previsto era serem espaços verdes para uso das pessoas.

III - Contexto Urbano

Fundação Calouste Gulbenkian / “O nosso Km2”

O “Nosso km2” corresponde a um projeto promovido pela Fundação Calouste Gulbenkian com uma área de intervenção de aproximadamente 1 km², tal como o nome indica, mas na verdade correspondendo à freguesia das Avenidas Novas, vocacionado para o desenvolvimento humano nas cidades. O projeto engloba várias áreas que interferem direta ou indiretamente com a zona onde a Fundação Gulbenkian se encontra. Apesar de a Fundação ter um foco que podemos dizer mundial, “O nosso Km2” acaba por ser mais incisivo na freguesia onde está sediado. O processo passa por analisar todas as vertentes, desde questões sociais, culturais e económicas entre outras, até encontrar novas soluções que promovam a interação entre as pessoas, digamos que para criar o sentimento de pertença a um bairro nas pessoas, uma melhor imagem de vizinhança, voluntariado, entre outros.

É bastante pertinente pensar o problema de como uma área tão vasta, no centro da capital de Portugal, que deveria ser um ninho de poder económico, serviços, cultura, apresenta problemas de pobreza, degradação de espaços, insegurança, desconfiança... Aqui percebe-se que por vezes nas grandes cidades, uma zona considerada rica, com enormes valores em todos os sentidos, pode ser uma falsa imagem e existirem focos de exclusão social e pobreza. Não existe uma relação diretamente proporcional entre o poder económico e sociedade... Como tal a arquitetura pode obter um papel preponderante neste processo, mais do que por vezes os moradores possam pensar, através de questões tão simples que nos passam despercebidas no dia-a-dia. Dando um simples exemplo, vemos a dimensão e pavimento de um passeio: se este for bastante favorável para que duas a três pessoas passem sem que se tenham de desviar da sua trajetória e se ao mesmo tempo o pavimento estiver regular e em bom estado, vai permitir que os idosos ganhem confiança para sair de casa e possam passear no espaço público. Aqui vamos ao encontro do ponto mais à frente debatido sobre confiança da pessoa no espaço, no lugar que usufrui, nas pessoas que ali todos os dias passam à mesma hora. Por outro lado, se a meio desse passeio houver um lugar com bancos apetecíveis para descansar, debaixo de uma sombra agradável proporcionada por uma árvore aromática e um café para se poder refrescar com uma bebida, podemos então

estar a criar uma zona de partilha, de troca de saberes entre idoso e jovem, um gerador de diversidade de culturas... Isto é apenas um dos inúmeros exemplos em que uma arte pode ajudar na procura de melhorar uma cidade existente, construindo e reconstruindo uma nova cidade, respondendo aos novos problemas...

Ideia de paisagem, território e arquitetura

Quando falamos da trilogia arquitetura, paisagem e território, as três definições atrás referidas, constatamos que têm sofrido constante evolução, contribuindo para isso a percepção do observador que vive numa dicotomia entre subjetividade e objetividade.

“A arquitetura é uma ciência, surgindo de muitas outras, e adornada com muitos e variados ensinamentos: pela ajuda dos quais um julgamento é formado daqueles trabalhos que são o resultado das outras artes” (Vitruvius, KD Frases, 2015)

Não basta falar do objeto edificado ou de espaços criados para definir arquitetura; esta é arte, é ciência, é filosofia, é todo um conjunto de campos de estudo que nos levam ao bem construir de uma cidade, onde impere a qualidade de vida quer para o indivíduo quer para a comunidade. Arquitetura engloba desde a simples habitação unifamiliar às relações socioeconômicas que se estabelecem.

De mãos dadas com a existência humana, a noção de paisagem depende de uma clara relação de harmonia com o meio, manifestando-se desde sempre no olhar minucioso de pintores, artistas ou poetas. As paisagens são elaboradas pelas ideias de construção, num processo bilateral entre o observador e o meio que o rodeia. Do campo da subjetividade fazem parte as necessidades, sentimentos, desejos, sensações, etc... no campo da objetividade incluem-se os chamados termos técnicos como cartografia, topografia, etc...

Ao território nada mais podemos acrescentar à definição, além de que se trata de uma extensa área terrestre, o qual se delimita por características de índole política, física ou funcional. É de relevância o poder jurídico na concepção do território e no poder de transformar a paisagem desse território.

Para melhor compreender a relação dos três conceitos vamos tomar alguns exemplos para exemplificar melhor o nosso pensamento. Primeiro só existe território quando lhe é atribuído um limite de índole legal, e em seguida teremos uma paisagem que só existe se houver observador, o que nos leva a dizer que para o mesmo território poderemos ter imensas paisagens dependendo dos observadores. Isto é, um triângulo

com três vértices: Observador, Território e Paisagem. Mas quando é criada a ideia de paisagem? Qual a ideia de paisagem do Paraíso? Assim que eu escrevo a palavra Paraíso o leitor cria nesse momento uma ideia de paisagem, porque entramos no campo da subjetividade e associamos ideias a algo que tenhamos visto, pensado ou até mesmo frases que nos ficaram no ouvido, dependendo da cultura inerente ao observador. No fundo poderemos todos estar a criar uma paisagem do Paraíso muito parecida, onde existe uma paz de espírito na qual nos sentimos em casa, mas cada qual à sua maneira (Serrão, 2011). Quando um arquiteto projeta uma forma arquitetónica, uma obra, uma casa, ele primeiro pensa em dar resposta ao cliente; assim sendo concebe a forma arquitetónica, depois em seguida resolve os espaços exteriores, digamos os jardins e só por fim pensa no território em que está a trabalhar e o projeto é apresentado — nada mais errado que pensar desta maneira. Primeiro temos de perceber qual o território e paisagem em que estamos a trabalhar, qual o ambiente cultural ao qual o terreno está associado, o respeito pela envolvente, depois é necessário pensar nestes elementos todos mais as necessidades do cliente. Por exemplo se olharmos as Piscinas das Marés de Siza Vieira (Fig. 1) e nos debruçarmos sobre a imagem, percebemos o quanto o arquiteto tem por de trás estes conceitos bem definidos.

Primeiro ele entende qual o território em que está a trabalhar, Matosinhos, logo compreende-se que se trata de um local onde as pessoas que nele habitam respiram mar, a relação entre as pessoas e o mar é como se fosse entre pais e filhos, é de grande respeito. Portanto não tapa a visão de quem passa no passeio porque estaria a desrespeitar as pessoas de Matosinhos ao lhes tirar o mar. E ao adossar as piscinas às rochas continuando a dar aquele pano de fundo para quem vive aquele espaço ou até mesmo quem visita o mar ou pretende ver o pôr-do-sol. Isto indica-nos que o arquiteto, não mexe ou toca nas ideias que as pessoas têm sobre a paisagem do mar, simplesmente acaba por anexar mais um elemento no conjunto respeitando claramente o existente. Compreende-se uma ligação entre o construído interior e exterior, uma dialética profunda entre estes dois termos, respeito mútuo. Como diz Peter Zumthor, *“a presença de certas obras provoca em mim algo misterioso. Parecem simplesmente estar lá. Uma pessoa não lhes dá nenhuma atenção especial. E, no entanto, é quase impossível imaginar o lugar onde estão sem elas.”* (Zumthor, 2005, p. 17)



Fig. 1 - Piscinas das Marés, Matosinhos, Arq. Siza Vieira. Fonte: Mimeo, 2015

Natureza e Cidade.

“As relações entre a qualidade de vida e o stress urbano são demasiado estreitas e, por isso, justificam que o estudo das cidades e da sua organização territorial envolva, ao mesmo tempo, uma componente ambiental e uma componente urbanística.” (Fadiga, 2003)

Num mundo com tanto território, a maioria da população mundial está nas cidades e menos nas aldeias. Esta tendência tende a aumentar (WHO, 2002), levando as cidades ao seu limite de capacidade de recursos (alimentares, energéticos). Assim a poluição continua a estar presente na vida quotidiana da cidade, portanto o planeamento urbanístico e ordenamento do território passam a ter um papel fundamental na evolução das cidades. Os processos de urbanização e organização e todo o seu funcionamento não podem estar desconetados de todo o património natural e dos seus valores. A natureza não se entende só por enormes florestas, mas também jardins, parques urbanos, espaços canais, espaços verdes, entre outros, que fazem e tornam uma cidade mais respirável e agradável. O relacionamento entre as pessoas e o espaço construído acaba por ser um dilema de vivência que ao longo dos tempos tem evoluído e caminhado para um mesmo sentido: a vida estressante das cidades dos dias de hoje que provoca enormes mudanças no relacionamento entre as pessoas. Por isso a existência da natureza na cidade acaba por criar momentos de lazer e de descompressão da vida atribulada do dia-a-dia.

Mas neste ponto o que abordamos não é propriamente as pessoas, cidade e natureza mas sim natureza na cidade. A sua presença acaba por não ser negativa, antes pelo contrário é positiva. Entendemos que o construído precisa de respirar, ter ar puro, e que permita que a sua malha urbana possa ser desafogada em pontos fundamentais da mesma. A Avenida da Liberdade em Lisboa, que corresponde a uma das ruas mais importantes da cidade, acaba por explicar o que pretendemos comentar. Esta avenida tem noventa metros de largura e possui elementos vegetais ao longo do seu percurso, desde árvores a jardins que decoram a avenida. No sentido norte a avenida termina na

rotunda Marques de Pombal e é coroada com o Parque Eduardo VII, sendo este um enorme jardim de lazer. Assim, sentimos que a cidade está a respirar numa alegria tremenda com a natureza e que o seu espaço construído vai ao seu encontro. Em contrapartida, se olharmos no sentido sul vemos a avenida a terminar na Praça dos Restauradores, onde não existem elementos vegetais, mas será isso mau para a cidade? Talvez não, a cidade também necessita de praças em que o construído está frente a frente numa harmonia de fachadas. Por isso, de uma certa maneira, as cidades devem evoluir até encontrar o equilíbrio entre a massa urbana e a natureza, pelo que nem todos os espaços vazios são para preencher com zonas verdes ou o contrário. A melhor cidade está na conjugação de vários usos com a natureza, onde a vegetação acaba por criar um filtro à poluição viária, criando assim espaços de lazer que permitem a permanência de valores ambientais e ecológicos e a proteção dos ecossistemas (Magalhães, 2011, p. 18-22).

Envelhecimento Demográfico

O envelhecimento mundial é um dos principais problemas que o mundo terá de enfrentar, não num futuro próximo, mas já hoje. Dados revelados pela OMS – Guia das Cidades Amigas dos Idosos demonstram que o *“mundo está a envelhecer rapidamente: o número de pessoas com mais de 60 anos, em termos de proporção da população global, aumentará de 11% em 2006 para 22% em 2050. Nessa altura, e pela primeira vez na história da humanidade, a população terá mais pessoas idosas do que crianças (com idades até aos 14 anos) ”*. Por sua vez em *“Portugal, quase metade da população terá em 2050 mais de 60 anos.”* (OMS, 2009, p 3).

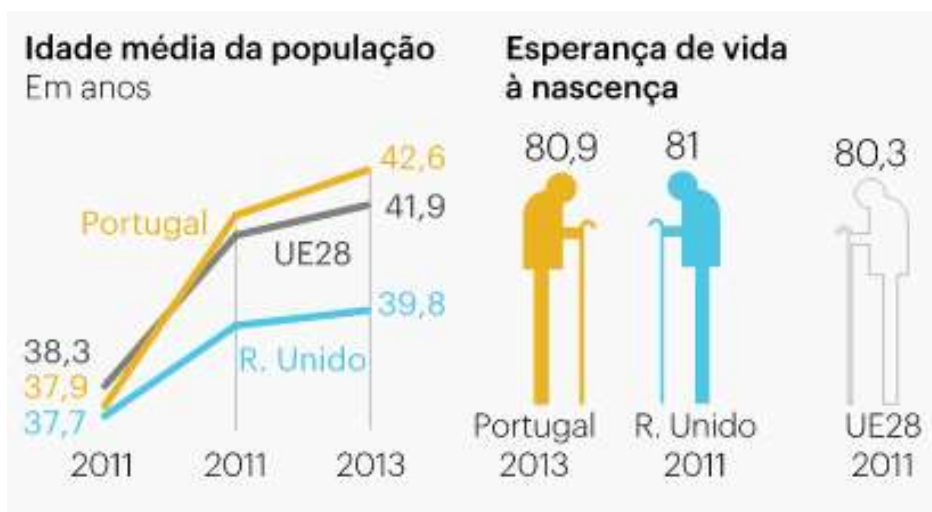


Fig. 2 - Idade Média da População. Fonte: OMS, 2009.

Posto isto, não podemos adiar o problema, mas sim termos de lidar com ele. Talvez estejamos a tentar resolver o problema sem realmente querer enfrentá-lo. Como não passamos pela fase dos idosos para sentirmos na pele o que é sê-lo, não se consegue realmente perceber quais as necessidades reais daquilo que lhes faz falta. Como disse Derek Taylor *“de vez em quando, toda a gente se sente sozinha”* (Pereira et al., 2015), expressão dita por um senhor de 88 anos de Manchester, e ao repeti-la estamos a dar razão ao que ele dissera. Talvez enfrentando o problema numa outra perspetiva, num sentido de não ter os idosos como um fardo mas sim como um fator positivo, sabermos ouvir a opinião de quem já tem toda uma vida de lutas, um saber-fazer, toda uma

experiência de alegrias e tristezas, por certo nos ensinará muito. Esta foi a opção que a cidade de Manchester e as suas entidades políticas tomaram como atitude ou filosofia. *“Há uma cidade que quer muito ser um ótimo sítio para envelhecer”* (idem, p. 6). Acabam por ter reuniões onde ouvem todos os problemas e dificuldades que os idosos sentem na cidade, desde passeios degradados, falta de bancos para descanso, casas de banho, locais de partilha onde possam conviver com os mais novos para puderem transmitir os seus saberes, entre outros. Então se as entidades dessa cidade já perceberam como podem ajudar, agora falta apenas mudar a atitude dos mais novos quando estes olham para os idosos. As cidades vivem num constante frenesim e isto é impossível para os idosos que *“Numa sociedade cujo imaginário popular glorifica a juventude e a mudança, as imagens negativas da idade e do envelhecimento são frequentemente evocadas para explicar comportamentos desrespeitadores. Entre os preconceitos relacionados com a idade mencionados, os idosos são considerados inúteis, menos inteligentes, mesquinhos e um fardo.”* (OMS, 2009, p. 14).

Entende-se que é uma questão social, associada também a uma questão de desenho arquitetónico. Como podemos ajudar nesse ponto? Basicamente é em pontos tão simples como melhorar uma cidade existente para uma melhor mobilidade do peão. Isso levará as pessoas tanto idosas como novas a saírem de casa e percorrerem vários locais de lazer na cidade. Então coisas tão simples como passeios largos, limpos e desimpedidos, bermas rebaixadas para o nível da passadeira, semáforos com marcação do tempo onde se possa ver a duração entre as luminosidades, para não se sentirem apressados, como afirma Halifax que *“os semáforos nas passadeiras foram feitos para atletas olímpicos”* (idem, p. 47). Digamos que talvez devêssemos voltar a procurar a existência da melhor cidade para se viver como peão.

A criação ou vontade de tornar bairros com um conceito de vizinhança torna-se um excelente objetivo, digamos que se melhorarmos a qualidade de vida de uma pessoa essa se vai sentir mais feliz e vai transmitir essa felicidade para outras pessoas. O conceito de bairro bem desenhado será um dos maiores debates, porque promove a partilha entre jovens e idosos. Mas para que aconteça essa partilha é preciso promover-se o *“envelhecimento activo”*, onde o idoso possa dar toda a sua experiência às pessoas

no seu trabalho, possa até trabalhar para lá da idade de reforma, mas com horários ajustados à sua idade, assim como o tipo de trabalho a efetuar. Pode até haver trabalhos onde o idoso poderá ser mesmo uma enorme mais valia, porque pode a título de exemplo, ensinar os estagiários (jovens) que acabam de entrar no mundo do trabalho. Para isso, temos de melhorar as condições de saúde, bem como a segurança e a participação dos idosos na sociedade, fazê-los sentir que são úteis. Assim têm se ser encarados *“segundo uma perspectiva de ciclo de vida, que reconheça que as pessoas idosas não são um grupo homogéneo e que a diversidade individual aumenta com a idade” (idem, p. 6).*

Em suma, se o envelhecimento populacional mundial é um dos principais problemas das sociedades, sendo a sua tendência aumentar, é bastante importante que as decisões de gestão urbana sofram sérias reflexões nesse sentido. Verificando-se um decréscimo da taxa de natalidade de vários países, bem como uma maior longevidade da população, é importante que toda a ciência desenvolvida até então sobre o desenvolvimento humano, leve a novos métodos de organização e vivência da cidade, que surjam novos campos de pesquisa de relações/interações olhando não como um problema, mas sim como um desafio para um novo modo de vida, entre cidade e idoso.

Habitação Intergeracional

A Europa, nestes últimos anos atravessa momentos de austeridade, cada vez mais através das privatizações, liberalizações de capitais que fomentam a competição, tornando a lógica de mercado imperativa nas vidas das pessoas. Estas alterações provocam mudanças nas relações sociais entre as famílias e o envelhecimento populacional, com tendência para aumentar (Anon, 2015). A média de idades está a aumentar, existindo uma maior necessidade de cuidar dos idosos, ao mesmo tempo que os novos casais não conseguem sustentar os filhos devido à insustentabilidade da economia. A relação entre avós e netos, bem como entre idosos e jovens estudantes tem sido uma opção para muitas famílias: para os idosos, ao puderem cuidar dos netos mesmo com um desgaste físico e emocional maior, torna-se bastante gratificante ao mesmo tempo que conseguem passar mais tempo com os seus familiares, tornando-se pessoas mais ativas durante as suas vidas. Podemos pensar que esta opção será meramente uma fase, enquanto a crise durar, todavia convém fomentar nas crianças esta ideia de troca de relações desde cedo, porque quando toda esta conjuntura terminar, os netos de hoje vão ser o futuro da sociedade e poderá ser que a cultura perante a imagem de um idoso mude e as ações políticas tenham por base isso, o papel importante que o idoso pode ter na sociedade (Anon, 2015). Portugal também partilha da mesma ideia e no caso da Freguesia das Avenidas Novas, local da nossa zona de intervenção, esta pretende juntar estudantes universitários carenciados com idosos, tentando resolver dois problemas: a solidão dos idosos na freguesia e alojamento para alunos mais carenciados. *“O facto de na freguesia se encontrar uma grande percentagem de idosos, que vivem sozinhos e muitas vezes isolados, foi um dos principais problemas a ser discutido”* (Soares, 2015), promovendo assim a partilha da habitação e não só, acabam por trazer mais jovens para a freguesia tornando-se esta um local com mais vida nos seus espaços exteriores. Esta troca acaba por ser benéfica para ambas as partes porque o jovem tem um alojamento a um preço acessível, ajuda o idoso nas questões de carácter mais físico como ir as compras e este ganha companhia, segurança e confiança, existindo assim um combate ao isolamento que leva na maioria dos casos

às depressões, acabando por dar novamente autoestima ao idoso para sair de sua casa, aproveitar a vida e a cidade só fica a ganhar com isto.

Partilhar os espaços e viver os sentidos.

*“A vida é uma peça de teatro que não permite ensaios. Por isso, cante, ria, dance, chore e viva intensamente cada momento de sua vida, antes que a cortina se feche e a peça termine sem aplausos.”
(Charles Chaplin. KD Frases, 2015)*

Sendo a vida curta ela precisa de ser vivida ao máximo, então quando refletimos sobre a afirmação supracitada percebemos que existe uma enorme potencialidade naquilo que os nossos sentidos nos podem oferecer na vida bastando para isso querer deles desfrutar. O ser humano não foi concebido para aprender a viver isolado ou sozinho, necessita de estar em sociedade, daí a arquitetura ter um papel preponderante sobre o Homem.

“Quando penso na arquitetura, ocorrem-me imagens. Muitas destas imagens estão relacionadas com a minha formação e com o meu trabalho como arquitecto.” (Zumthor, 2005, p. 9)

Os espaços criados ou projetados só podem fazer sentido se criarem ou despertarem os cinco sentidos das pessoas que os usam, sendo o ideal despertar nessas mesmas pessoas o chamado sexto sentido, a intuição. Poder ter um espaço construído que permita ter a funcionalidade para a qual nasceu e ao mesmo tempo poder despertar algo especial nas pessoas que o usam, é um feito extraordinário. Por exemplo ao termos uma sala construída em betão ela transmite várias emoções sobre quem a usa, o betão demonstra rigidez, robustez, mas ao mesmo tempo a sua cor cinzenta torna a sala fria e esta pode até estar a uma temperatura ambiente, mas falamos de sentidos, então desta forma falamos daquilo que nos transmite a nossa mente. Se nessa mesma sala tivermos um pavimento em madeira, com um cadeirão aconchegante, com uma vista fantástica sobre um jardim ou cidade, começamos a sentir o local mais quente e confortável. Outro exemplo seria, se deambulássemos por um parque de um ponto para o outro, poderíamos ter várias formas de o projetar e desfrutar: poderá ser um parque que se abra até onde a nossa vista alcança ou poderá ser uma surpresa a cada curva, a cada deslocação da visão. Aqui entra a verdadeira arte de projetar e será revelada a

experiência vivida e respeito pela envolvente de quem o desenha: na minha opinião a forma como poderemos ter um parque e ao caminhar por ele sentirmos o cheiro de um campo de flores, ouvindo os pássaros, sensações de luz ténue ou forte e ainda ver crianças, relembra-nos quando nós mesmo o fomos, criando em nós um reboliço de sentimentos agradáveis da vida demonstrando-nos como deveremos pensar a arquitetura. Desta feita, o mesmo se passa na cidade que tem sempre algo novo para nos mostrar, porque ela é mais viva e evolutiva no tempo do que aquilo que o Homem pensa, a cada esquina ela pode-nos mostrar um novo eixo visual que até então nunca tínhamos reparado e se atendermos ao edificado entramos no mesmo processo de pensamento, pelo que partilho da opinião de como a arquitetura deve ser projetada, de não se limitar somente a dar resposta ao programa funcional mas acrescentar vivência, partilha e sentidos.

A cidade, o Idoso e o Jovem.

Confiança no espaço partilhado.

Como sabemos um dado espaço de cidade pode ser generoso, agradável e ao mesmo tempo aceitável, pelas pessoas que a vivem. Poderemos também ter um local muito bem pensado e desenhado mas ao mesmo tempo não ser usado. Porque é que isso acontece? Observando com atenção, percebemos que para o idoso poder usufruir de um espaço, é fundamental que este seja profundamente acessível e a sua mobilidade muito boa. Por sua vez tudo isto pode ser feito mas existe uma palavrinha muito importante à qual por vezes não se dá importância, chamada “confiança”. Como observamos, a confiança está relacionada com segurança, e é isso que as pessoas procuram, confiança na zona que estão a desfrutar (Jacobs, 1961). Essa confiança pode ser transmitida, por exemplo, pelo varredor que limpa as ruas de um parque e que o idoso usa e partilha durante o seu uso. Pode ser a confiança que uma pessoa tem perante o senhor do quiosque que vende o jornal. Se pensarmos num casal que tem um filho que anda na escola e esse mesmo pai tem por hábito comprar o jornal no dito quiosque, os dois homens vão ganhar confiança um no outro e por sua vez o vendedor de jornais vai sentir responsabilidade cada vez que o filho do casal passar ali para ir para a escola. Intuitivamente, vai prestar-lhe atenção e evitar que algo de mal lhe aconteça, vai repreender a criança quando esta estiver a cometer asneiras, bem como vai motivá-la quando lhe perguntar pelas notas da escola. Os pais e a criança sentem que têm ali já não um desconhecido, mas alguém em quem confiam. Esta base de confiança acaba por ser transmitida entre todos os utilizadores do espaço, e nasce uma rede mais ou menos partilhada de confiança. Outra noção de confiança, já não social mas física, poderemos observar nos materiais que compõem o passeio público, isto é, uma calçada que seja firme e um corrimão que também o seja: os idosos, ao usá-los, vão sentir-se seguros e isso enche-os de confiança para usufruir do espaço público. Às vezes a escolha entre uma guarda de vidro ou ferro, apesar de sabermos que ambas estão seguras, convirá lembrarmo-nos que na mente de um idoso talvez o ferro lhe transmita mais segurança. É nisto que necessitamos de pensar, saber como a escolha de um simples material para

o espaço público pode influenciar a confiança de quem o utiliza e assim contribuiremos para dar mais vida à cidade.

Privacidade.

A privacidade é algo fundamental nas cidades, para que estas tenham vida. Mas será que a imensa privacidade do anonimato não pode matar as pessoas que vivem nela?... Talvez exista um ponto de equilíbrio onde as pessoas possam mostrar as suas vidas de acordo com o seu gosto ou necessidade. Podemos pensar em duas realidades distintas, aldeia e cidade. Na aldeia todos sabemos da vida do vizinho e quando passamos para a cidade acabamos por não querer saber nada da vida do vizinho. Na cidade podemos escolher a quem contamos as nossas coisas mais íntimas, enquanto na aldeia sabem até mais do que nós próprios da nossa vida. Se olharmos para o idoso, por vezes este tem mais necessidade de falar, de conversar, por isso é bastante importante existirem locais onde possa haver partilha de opiniões e o passeio, a esquina, a praça, assumem um papel fundamental na cidade. Por exemplo, se pensarmos no idoso que, com alguma dificuldade em andar, vai todos os dias ao mesmo café ler o jornal, acaba por criar sem ele se aperceber um sentimento de simpatia nas pessoas que vivem no mesmo bairro. Conseguem vê-lo todos os dias, averiguam o seu estado de saúde se melhora ou piora, dizem-lhe bom dia e ainda perguntam sobre temas como futebol ou política. Intuitivamente estas pessoas estão a criar laços de afetividade com ele, independentemente de sermos jovens ou não, e até acabamos por confiar sem conhecermos muito da vida particular dele. Com isto, denotamos que a vida pública é essencial em sociedade, sendo desejável que seja natural e cresça sem necessidade de ser forçada.

Tudo isto é mais passível de ocorrer em zonas ou locais onde exista uma árvore que faça sombra, com um banco e que por exemplo tenha um café ou pastelaria por perto, promovendo assim a interação social que transmite uma imagem e sentimento de segurança a esse local, com um grau de privacidade mais ou menos como desejamos. Aqui a arquitetura assume um papel fundamental, porque é necessário que o banco

esteja bem localizado, seja confortável, que o próprio passeio tenha largura suficiente para que possam passar pessoas sem que se tenham de desviar, que permita ter árvores e ao mesmo tempo lugar para a esplanada do café. Todos estes pormenores parecem simples e pequenos mas assumem um papel preponderante na vida quotidiana das pessoas. Assim as ruas que antes eram inseguras passam a ter mais um carácter de segurança pois caso isso não aconteça é *“difícil superar a discriminação espacial onde as pessoas não tenham como manter uma vida pública civilizada sobre uma base pública fundamentalmente digna e uma vida privada sobre uma base privada.”* (Jacobs, 2009, p.77)

Geradores de Diversidade

Se olharmos as cidades de hoje em dia estas têm uma imensa diversidade, mas isso aconteceu desde a sua origem. Isso acaba por atrair as pessoas com diferentes lógicas de pensamentos, gostos, digamos diferentes culturas. Mas quando pretendemos estudar, entender as cidades, vemos que estas são conjuntos de vários usos e acabamos por sentir a necessidade de dividir, é intuitivo e os urbanistas fazem sempre essa separação; mas não será uma armadilha? Realmente é mais fácil estudar os usos separadamente, entendê-los individualmente e ao fim das *“descobertas feitas, várias categorias de usos são então reunidas para compor quadros amplos, globais”* (Jacobs, 2009, p.157). Pensar os vários usos e como eles interagem juntos é equivalente a pensar em desenhar uma praça, em que a sua largura e o seu comprimento devem ser bem consideráveis para que possam albergar muita gente, mas não demasiado para que, quando uma pessoa passar por outra, esta consiga ainda sentir uma relação de proximidade mas que não invade a sua privacidade, permitida pelo espaço público. Assim vamos de encontro ao tema da segurança nos espaços públicos bem como ao da privacidade daquilo que sentimos e queremos mostrar. Mas vamos refletir sobre a mesma pergunta feita por Jane Jacobs (2009, p.158):

“como as cidades podem gerar uma mistura suficiente de usos – uma diversidade suficiente -, por uma extensão suficiente de áreas urbanas para preservar a própria civilização?”

Analisando a resposta dada pela autora, acabo por partilhar da mesma opinião, em que as cidades *“são geradoras naturais de diversidade e fecundas incubadoras de novos empreendimentos e ideias de toda a espécie.”* (idem, p.159). Sim, mas vemos por vezes em cidades zonas mais apagadas ou desligadas do resto da própria cidade do que outras. O que acontece é que as cidades não são estáticas no tempo, mas sim um elemento complexo, vivo e em constante movimento. Isto é semelhante às placas tectónicas que formam os continentes e que estão sempre em movimento, apesar de mesmo muito lento, mas que num extremo chocam com outra placa e provocam as montanhas e no lado oposto criam a fossa tornando-se uma zona mais apagada. Passando esta metáfora para as cidades, vemos que quando um dado local está “em alta”, como as montanhas, mostra-nos uma diversidade de usos, população, edifícios, entre outros. Podemos dizer que isto acontece atualmente em zonas de Lisboa como o Parque das Nações. Entretanto noutros locais instala-se a monotonia, a desertificação do bairro, a insegurança e isso leva ao abandono dessa área, digamos que por falta de atenção dos responsáveis urbanos. Isto é também o que acontece na nossa zona de intervenção: existe uma insegurança, uma imagem má que por vezes não é verdade, e nota-se que existe uma “necessidade de um empurrão” para que volte a ser “montanha” na cidade.

IV - Área de Intervenção

Sendo Lisboa uma cidade consolidada pretende-se através de pequenos gestos, aumentar o seu crescimento com novas formas de usar os espaços, recriando ambientes das mais variadas formas.

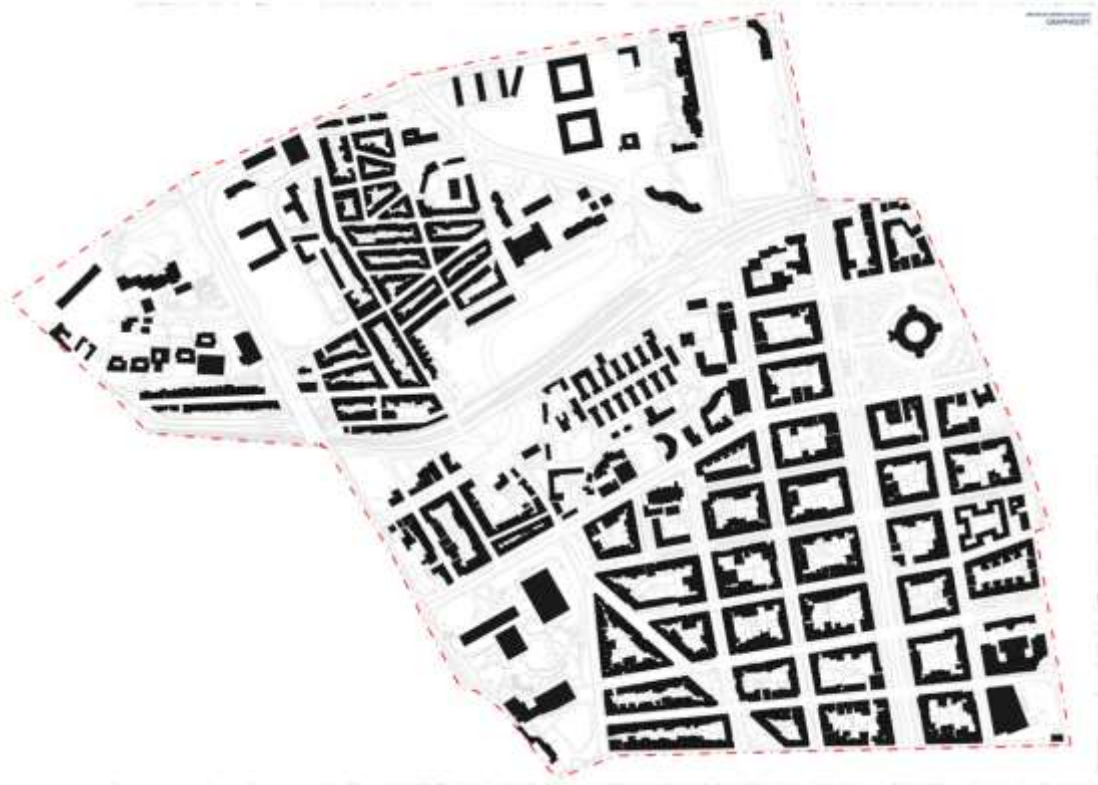


Fig. 3 - Área de Intervenção. Fonte: Autor, 2015.

O local de intervenção corresponde à freguesia das Avenidas Novas e os limites físicos da mesma corresponde aos limites da freguesia. Poderemos dizer que a zona é o “Nosso Km2” do programa promovido pela Fundação Calouste Gulbenkian.

O presente trabalho tem então como objetivo melhorar a cidade existente nesta área de Lisboa. Tendo como ponto de partida a Freguesia das Avenidas Novas, foram feitos vários estudos em termos de análise urbana para entender a zona da intervenção e verificou-se que o local se encontra descaracterizado há muito tempo, pelo que o objetivo é responder às necessidades principais da comunidade. Após os estudos e refletindo, identificou-se um problema fulcral que divide dois territórios existentes: a presença das linhas dos comboios suburbanos de Sintra e de Setúbal.

A sul temos as Avenidas Novas, que correspondem ao plano de Ressano Garcia, de 1888, onde se nota a influência dos planos de Haussmann e Cerdá, apresentando

zonas com excelente qualidade de vida e bem-estar, tanto ao nível cultural, como social e económico. Ao passo que na zona norte, é-nos apresentado o Bairro do Rego, e a antiga Feira Popular, onde como observador se percebe que existe outro tipo de vivências, bairrismo. Percebe-se que a sul temos uma estrutura urbana marcada pela ortogonalidade de quarteirões planeados segundo uma malha hierarquizada de avenidas, enquanto a norte o Bairro do Rego apresenta um traçado menos hierarquizado de vias, com quarteirões mais pequenos (com quase metade da dimensão dos de Ressano Garcia) e maior densidade, rodeado por terrenos expectantes, atravessados por grandes infraestruturas rodoviárias.



Fig. 4 - Edifício da PT. Fonte: Autor, 2015.

O grande problema encontrado corresponde portanto à linha de comboio, que cortou a cidade em duas, proibindo o seu crescimento normal de quarteirão, verificando-se nas últimas décadas uma enorme ausência de planos estruturados que pudessem resolver a rotura da malha urbana. Passando um olhar pelas construções mais recentes, observamos edifícios que pouco acrescentam ou se esforçam para contribuir para o crescimento harmonioso da cidade, Apenas correspondem a edifícios que contêm uma imagem muito própria, que surgem e respondem mais num sentido de

especulação imobiliária, tentando otimizar ao máximo o preço do solo, mas nada preocupados com o crescimento de uma cidade e menos ainda uma ideia de Cidade (Fig. 4).

Entende-se que o plano de Ressano Garcia na zona sul da linha de Comboio, que tinha sido pensado em marcar claramente as vias primárias e secundárias e depois nascerem edifícios com essa mesma lógica marcando a diferente e importância dos usos, não foi suficiente para influenciar, ou melhorar as novas construções, que não souberam respeitar a malha urbana e criar ruas bem definidas com vegetação para poderem ser um verdadeiro passeio público e de lazer, mantendo até mesmo o interior dos quarteirões com espaços verdes contribuindo assim para a salubridade da cidade.

Assim tratam-se de avenidas completamente vocacionadas para o automóvel como a Avenida de Berna ou Fontes Pereira de Mello e pouco ou nada preocupadas com o homem na cidade. Como exemplo vemos a Avenida da República que no início foi projetada e pensada como a Avenida da Liberdade, onde vemos elementos arbóreos (Fig. 5), espaço para os carros, mas a sua preocupação é claramente o espaço público. Mas com o evoluir dos tempos o carro passou a ter uma importância nas cidades e Lisboa não foi exceção; então a Avenida da República sofreu uma descaracterização total onde foram acrescentadas vias, túneis, abate total das árvores, etc, daí resultando uma avenida completamente despreocupada com as pessoas — digamos que a mobilidade pedonal foi completamente esquecida ou passada para terceiro plano (Fig. 6). Em suma percebe-se que mesmo com toda esta conjuntura na construção dos edifícios, percebe-se que o plano de Ressano Garcia foi marcante para a maior organização da zona sul, enquanto a norte encontra-se mais descaracterizada.



Fig. 5 – Postal da Avenida da República. Fonte: Blogspot, 2015.

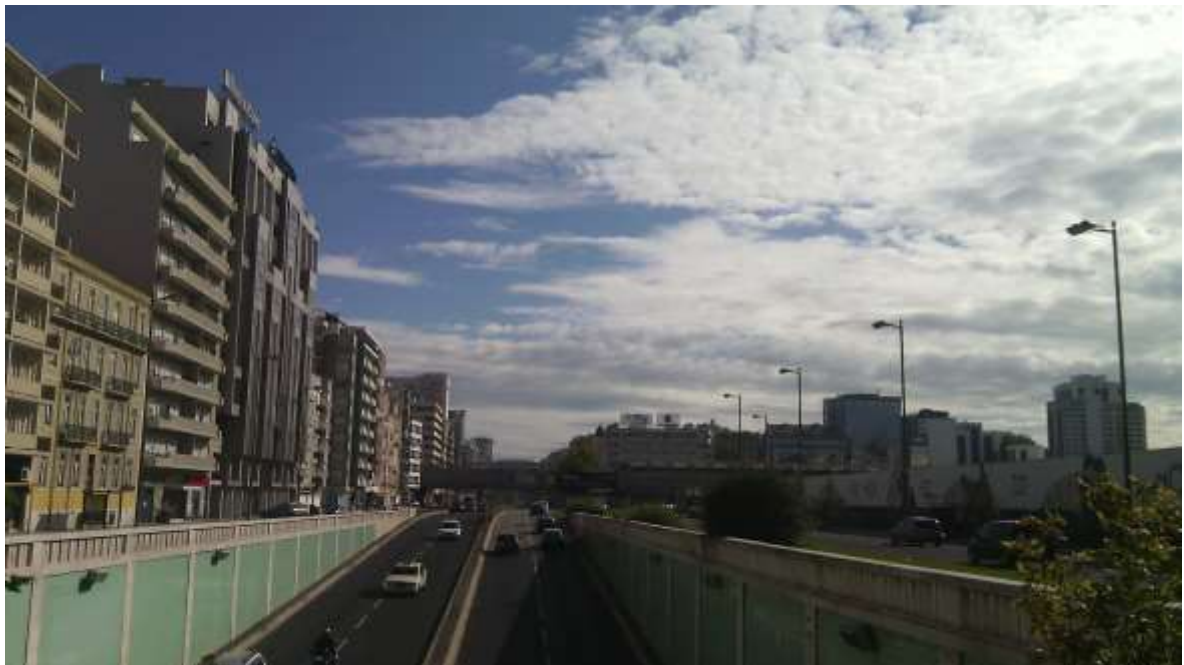


Fig. 6 - Avenida da República. Fonte: Autor, 2015

Em contrapartida, o sector a norte da linha de comboio corresponde a um vazio expectante que advém da “inexistência” de um planeamento urbano com clareza formal, o que só contribui para a degradação da imagem da cidade. Por vezes, se olharmos para a área de intervenção do nosso projeto e virmos que existe um quarteirão que não se encontra construído como acontece no da antiga Feira Popular, até percebemos que falta algo mas como tem limites definidos acabamos por aceitar que será consolidado. Porém existem vazios urbanos que são locais que provocam simplesmente uma má imagem para a cidade (Fig. 7) Contudo, com um bom plano, poderão oferecer à cidade excelentes zonas de espaços naturais e de lazer. Por outro lado, existem zonas consolidadas mas suscetíveis de reformulação, como acontece com a zona do Hospital Curry Cabral que, segundo o Plano Diretor Municipal de Lisboa será desativado e então teremos novamente um espaço expectante que merece ser analisado, sobretudo considerando a substituição integral dos edifícios da Universidade Nova de Lisboa, logo ao lado, o que dará a oportunidade de projetar uma frente urbana totalmente nova na Av. de Berna.



Fig. 7 - Vazio Urbano. Fonte: Autor, 2015.

V- Urbano

Casos de estudo - Urbano

High Line, New York.

O High Line é dos parques mais conhecido do momento e encontra-se em Manhattan, New York. Os autores do projeto são James Corner Field Operations e Diller Scofidio + Renfro, e tem a particularidade de ser implantado numa linha férrea desativada desde 1980 e que está elevada em relação à cidade. O projeto surgiu de uma iniciativa cívica da Associação Amigos do High Line contra o objetivo inicial das entidades públicas que era dismantelar a linha férrea; mas a associação conseguiu arrecadar 44 milhões de dólares para lhe dar um novo uso, assim quando perceberam o que poderia ser feito, foram lançados concursos e nasceu o parque linear. A construção foi realizada em três fases, a primeira abriu em 2009 a segunda em 2011 e só ficou concluída em 2014. O mais interessante é que se nota um respeito pelo espírito do lugar, a maneira como tudo foi pensado, a ideia inicial era sim um jardim, mas podiam ter limpo tudo e fazer algo completamente novo deixando o passado para trás e não foi isso que aconteceu... Se existiu tanto esforço pelas pessoas em manter a linha férrea de pé, porque não fazer um projeto que lembrasse as pessoas que todos juntos fazemos uma melhor cidade? E assim foi, o parque não é nada mais que a junção entre o passado e o presente, digamos a conquista e o futuro que corresponde às novas vistas, atrações que a cidade tem para oferecer, ou seja, quando olhamos para o desenho paisagístico do High Line vemos a vegetação em simbiose com as linhas do comboio demonstrando assim a melancolia presente antes da intervenção: olharam para a linha férrea não como algo desajustado e retiraram o melhor dela. É uma beleza aquilo que poderemos ver nos jardins pitorescos com as ruínas, isso puxa os nossos sentidos para um sentimento de romantismo nostálgico. No caso da High Line acabamos por percorrer as três linhas do tempo: o passado é aquilo que a linha representou (uma das vias mais importantes de escoamento de mercadorias), o presente é o sentimento que nos surge no momento que a desfrutamos (paisagem, cidade, sentidos) e o futuro é aquilo em que o projeto se está a tornar (um novo tipo de lazer num jardim linear), digamos que passou de um uso industrial melancólico para um pós industrial renascido (Anon,2015).



Fig. 8 - High Line. Fonte: ArchDaily, 2015.



Fig. 9 - High Line, Fonte: ArchDaily, 2015

Confluence: Adobe Creek Pedestrian & Cyclist Bridge, Palo Alto, USA

Este projeto corresponde a um concurso para uma ponte pedestre e ciclável na cidade de Palo Alto, Califórnia em 2015. Os autores de projeto são 64 North, HNTB Engineering, Bionic Landscape e o escultor Ned Kahn. A ponte pretende resolver o problema do corte que a autoestrada 101 provocou na cidade em Adobe Creek, ligando assim as áreas residenciais e comerciais a Baylands Nature e à rede ferroviária Bay Trail. A ponte pretende ter na parte central uma imagem limpa e de leveza, ligando-se nas extremidades à natureza, e acaba por ser pragmática no sentido em que existe necessidade de interligar a cidade. Mas por que não criar algo que pudesse maximizar a visibilidade e ao mesmo tempo a esbelteza, como afirma um dos arquitetos "eu adoro a forma como ela se conecta ao meio ambiente" (Sheyner, 2015). O que se nota de mais importante neste projeto é a maneira como a ponte efetua um laço ou aperta a natureza, no sentido em que a arquitetura deve viver de mãos dadas com a natureza e cidade, ao mesmo tempo que a ponte consegue mostrar duas visões diferentes porque num lado temos construção e do outro temos natureza com um lago que os pássaros podem desfrutar. A ponte acaba por dar resposta a dois tipos de mobilidade através do material utilizado no pavimento, um para os ciclistas e outro para os peões, desconectando-se num dos lados e acabando por dar uma imagem de escultura. O projeto demonstra a arquitetura associada à escultura.



Fig. 10 - Adobe Creek Pedestrian & Cyclist Brigd. Fonte: ArchDaily, 2015.



Fig. 11 - Adobe Creek Pedestrian & Cyclist Brigd. Fonte: ArchDaily, 2015.

Treetop Walkway, Cape Town, África do Sul.

O Treetop Walkway localiza-se no Jardim Botânico Kirstenbosch, na Cidade do Cabo, África do Sul. O projeto corresponde a uma passarela por entre as árvores do jardim botânico sendo os seus autores Mark Thomas Architects e Henry Fagan & Partners. Esta passarela é conhecida pelo nome de Boomslang, que significa uma grande serpente vagueando pelo conjunto arbóreo, onde arranca ao nível do tronco e atinge a copa das árvores. A sua largura vai variando consoante o momento que se pretende destacar na natureza; nas zonas mais estreitas podemos tocar nas árvores e sentir a textura das folhas e ao mesmo tempo sentir a natureza a envolver-nos, enquanto nas zonas mais largas temos um simples banco que se funde com a passarela para podermos sentar, descansar, respirar e aproveitar a espetacular vista sobre o vale, representando o quão a natureza pode ser belamente admirada.



Fig. 12 - Treetop Walway. Fonte: ArchDaily, 2015.



Fig. 13 - Treetop Walway. Fonte: ArchDaily, 2015.

Nine Elms Bridge, Londres, Reino Unido

O projeto corresponde a um concurso para a construção de uma travessia sobre o rio Tamisa em Londres. As imagens demonstram-nos quão poderosa a arquitetura pode ser e ao mesmo tempo como respeita o passado olhando para o futuro. Quando olhamos a figura acima (fig.13) vemos uma simples linha que se agarra, envolve nas duas margens do rio, levando as pessoas a desfrutar sobre a ponte, mas vemos uma certa neblina talvez querendo não só mostrar o tempo normal em Londres mas que Londres foi o marco da Revolução Industrial e agora pretende continuar a ser mas com a arquitetura no seu expoente. Este projeto parece tão simples mas como diz a celebre frase que “Deus está nos detalhes”, denota-se a tremenda sensibilidade com que a ponte toca em detalhes como envolvente, sentidos e emoções das pessoas. Mais uma vez vemos a união da arquitetura com a escultura.



Fig. 14 - Nine Elms Bridge. Fonte: ArchDaily, 2015.



Fig. 15 - Nine Elms Bridge. Fonte: ArchDaily, 2015.

Parque Ribeirinho de Olhão, Portugal

“Reconhecemos que a transformação implícita no concurso ocorria num momento crítico, em que um esclarecimento de papel urbano, de condição e de funcionalidade, eram determinantes para a recuperação paisagística.” (PROAP, 2010)

O conceito de paisagismo conforme o projeto pode ter várias propostas, mas existem pontos nos quais estas propostas devem ser sempre prioritariamente abordadas: o Urbano e a Funcionalidade. É bastante importante conseguir promover a inserção e remate urbano em zonas descaracterizadas, provocadas pela enorme quantidade de construção sem um planeamento forte e seguro. As cidades de hoje pretendem caracterizar os espaços vazios, tentando ligá-los à cidade. Um parque deve ser funcional e vocacionado para ter utilidade para várias pessoas de diferentes idades, conseguir ter caminhos com espaços recolhidos para podermos descansar tornando-se secundários e ao mesmo tempo de atravessamento rápido, locais de maior diversão para as crianças e de sossego. O ponto fulcral é criar novas tendências de apropriação do espaço pelas pessoas nos parques.



Fig. 16 - Parque Ribeirinho. Fonte: PROAP, 2015.



Fig. 17 - Parque Ribeirinho. Fonte: PROAP, 2015.

Proposta - Urbano

“Precisamos de um meio ambiente que não seja simplesmente bem organizado, mas também poético e simbólico.” (Lynch, 1990, p.132)

Abordando a afirmação de Kevin Lynch, percebemos que nem sempre a solução mais eficiente é garantia de vida na cidade. Em contrapartida, ao acrescentar algo que perdure na mente das pessoas ou nos sentidos, isso ficará gravado na memória de cada um como um momento único. Assim a proposta pretende ligar as duas zonas (norte e sul), mais num sentido de mobilidade, dando maior importância às pessoas que andam a pé e de bicicleta. Mais do que fazer ligações através de pontes, o conceito passa por criar pontos de vista em que até então as pessoas nunca tinham reparado (Fig. 18).

Poderemos dizer que são mapas de vistas.

Assim, as ligações serão feitas de maneira a que as pessoas com maior dificuldade de mobilidade possam ter pontos de paragem para descansarem e ao mesmo tempo desfrutarem da cidade. Serão criados vários complexos habitacionais e comerciais, bem como um parque com uma área bem considerável (43200 m²) com zonas distintas de uso. O parque proposto ao longo da margem norte da linha férrea tem como objetivo criar sensações diferentes consoante o vamos atravessando, utilizando vegetação idêntica à existente para maior garantia de sustentabilidade e também de identificação intuitiva dos residentes e outros utilizadores. Outro elemento será a proposta de um centro comercial (ver fig. 19) que será atravessado por pontes, podendo assim servir os residentes e transeuntes.

Mas o elemento principal corresponderá aos percursos elaborados em função das vistas bem como as pontes. (ver fig. 20) Estas, mais do que funcionarem como atravessamentos sobre a linha férrea serão um local para se poder usar e desfrutar como um parque urbano linear. Acaba assim por ser uma peça escultórica à escala urbana, ao mesmo tempo funcional (ponte pedonal e ciclável) e social (parque linear), (ver fig. 21). Será um local de interesse tanto para residentes como para visitantes. A proposta pretende dar uma nova vida a esta zona abandonada no centro de Lisboa, para atrair pessoas porque só assim

Fig. 18 – Proposta Urbana. Fonte: Autor, 2015.

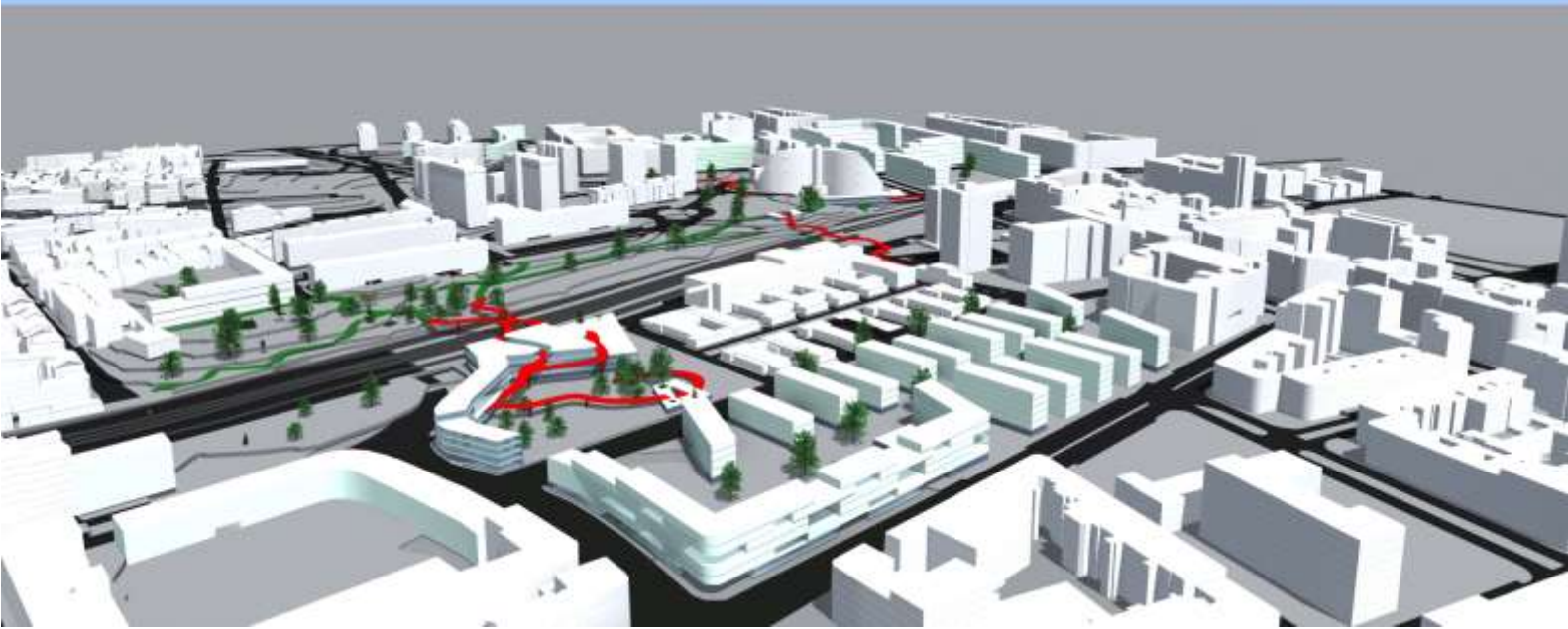
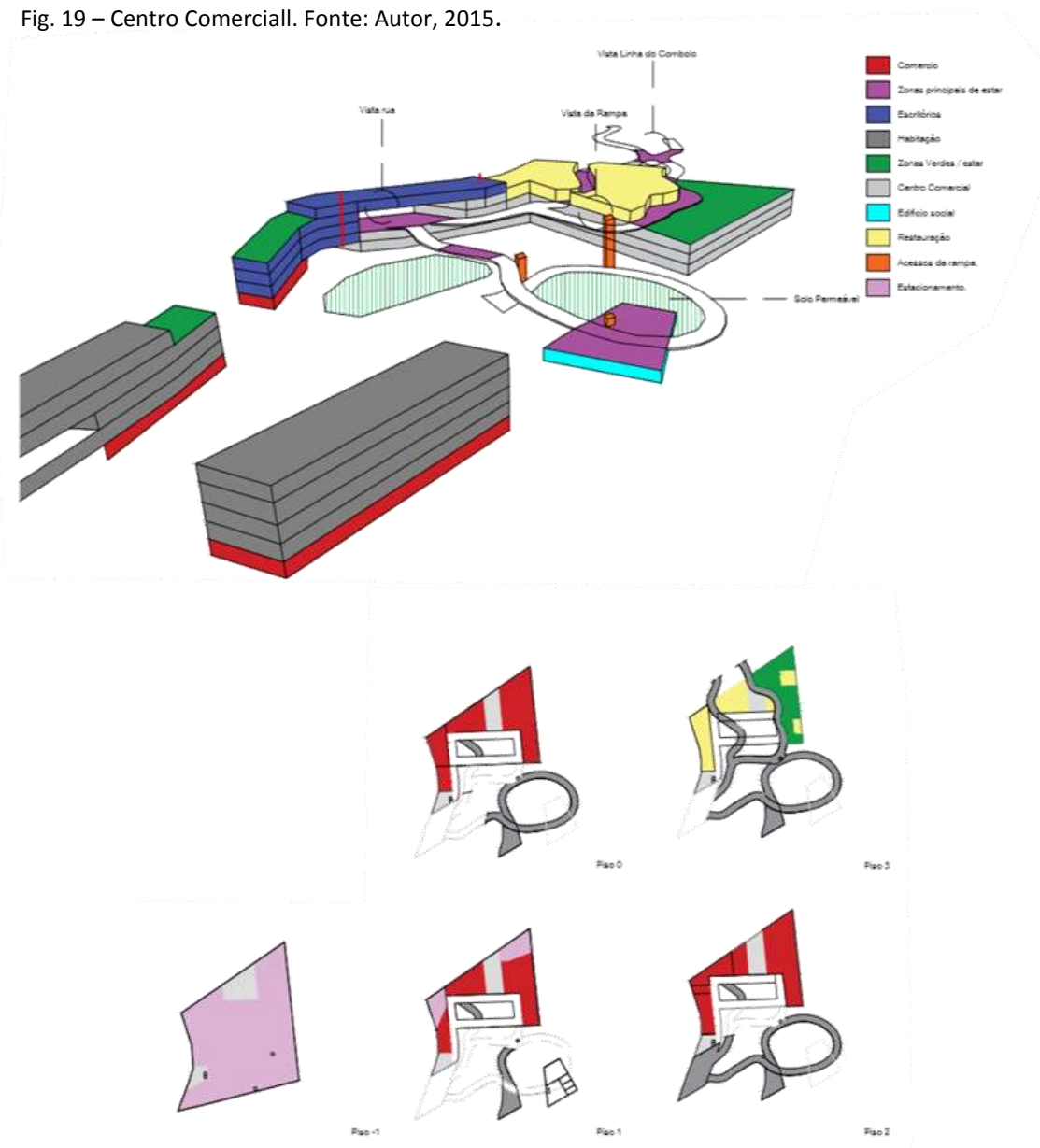


Fig. 19 – Centro Comercial. Fonte: Autor, 2015.



existirá vida na freguesia. Os materiais previstos para as pontes serão o aço, com pavimentos em madeira, e elementos vegetais nos jardins. Pretende-se que à noite, com luz indireta sobre o pavimento, a sua presença na cidade como obra de arte urbana seja realçada.

Quanto aos edifícios propostos, todas eles pretendem que o interior dos quarteirões seja penetrável, com aberturas em pontos fulcrais, permitindo assim a passagem mais rápida das pessoas, garantindo maior porosidade urbana, visual e percursos pedonais mais curtos. O conceito das construções pretende explorar a variação de cérceas, acompanhando assim a cidade existente e ao mesmo tempo proporcionar vários espaços de lazer aos seus usuários. Assim, pretende-se contribuir para a consolidação da cidade existente, tornando-a numa cidade melhor e virada para o futuro.



Fig. 20 - Alçado Principal da Rampa. Fonte: Autor, 2015.



Fig. 21 - Rampa. Fonte: Autor, 2015.

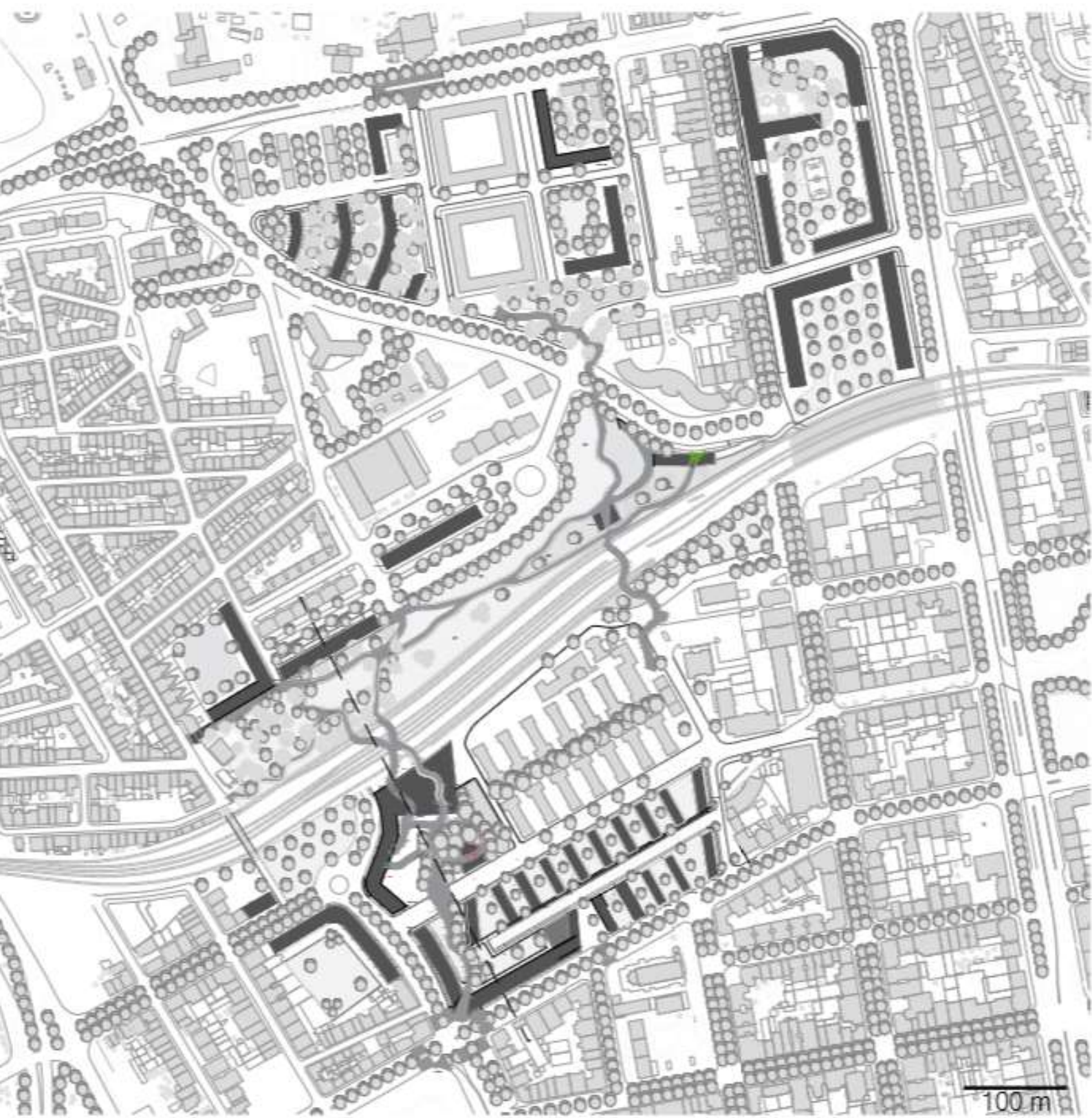


Fig. 22 - Proposta Urbana. Fonte: Autor, 2015.

Casos de estudo - Edifício

Celosia, MVRDV, Madrid, Espanha

Celosia encontra-se em Madrid e os autores do projeto são os MVRDV e Blanca Lleó em 2009. O projeto corresponde a um quarteirão residencial privado construído durante o “boom imobiliário” em Espanha, em blocos com um pátio virado para o interior, criando assim o divertimento no interior e não no exterior, o que de certo modo acaba por ser de alguma forma o oposto da cultura espanhola. A ideia de um bloco perfurado é bastante visível, criando perfurações que possibilitam a ventilação natural ao mesmo tempo que criam pátios privativos das unidades. Quando olhamos para o edifício poderemos pensar inicialmente que é um apartamento por bloco (laje a laje), quando na verdade corresponde a dois apartamentos por bloco e estes são dispostos com avanços e recuos. O mais interessante é a possibilidade dos vazios do edifício proporcionarem constantes vistas diferentes sobre a cidade que o rodeia.



Fig. 23 - Celosia. Fonte: ArchDaily, 2015.



Fig. 24 - Celosia. Fonte ArchDaily, 2015.

Proposta do Edifício

“É inteiramente impossível fixar regras e critérios absolutos para avaliar a arquitetura porque qualquer edifício é dotado de méritos – como qualquer obra de arte – possui os seus padrões próprios. Se o contemplarmos com um espírito acerbamente crítico, com uma atitude de quem sabe tudo, ele fechar-se-á e nada terá a dizer-nos. Mas se estivermos receptivos a impressões e disponíveis, ele abrir-se-á e revelará a sua verdadeira essência.” (Rasmussen, 2007, p. 196)

O edifício surge da proposta urbana, pelo que é inteiramente errado analisar a sua forma sem perceber o seu contexto urbano. Como afirma Rasmussen, só quando realmente entendermos a parte urbana do projeto é que compreenderemos melhor o edifício e toda a sua lógica, porque caso contrário estaremos a analisar um elemento dissociado de outro. O principal objetivo corresponde em não fugir da ideia conceptual inicial: continuar com a mesma linha de pensamento das Avenidas Novas, mas agora numa escala mais aprofundada porque é necessário dar-lhe estrutura, suporte para que possa crescer. A estrutura, mais que descarregar as cargas no solo, permite criar espaços com coerência e ordem.

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

O edifício corresponde a uma grande serpente que contém perfurações para que o mesmo possa respirar e ao mesmo tempo termos vistas sobre o que se passa atrás dele. Estas perfurações (buracos) transmitem sensações diferentes a quem os desfruta. Poderemos dizer que temos pátios para promover a confiança e a partilha entre os vizinhos; e pátios mais privativos referentes a cada unidade de habitação.

A proposta tem 6 pisos acima e 1 abaixo do solo, com uma métrica sempre bem presente. Na cave temos o estacionamento com duas entradas e saídas que servem todas as unidades. O rés-do-chão é composto por lojas comerciais com um total de 1160 m² e uma creche com uma área de 1000 m², podendo assim trazer maior fluxo de pessoas ao bairro. Os restantes pisos são apartamentos que se desenvolvem com alguns apontamentos diferentes em cada piso apesar de parecerem iguais.



Fig. 25 - Proposta do Edifício, Fonte: Autor, 2015.

A lógica de composição de alçado foi olharmos para a fachada e vemos um “saltar” de pátios privados que na fachada da Avenida de Berna (sul) estão no lado direito e na fachada norte estão no lado esquerdo no mesmo piso. Estes pátios ajardinados permitem dar dinâmica de elementos verdes à proposta, associado à caixa de escadas e aos enormes pátios. Os pátios sociais (colectivos) estão ligados à caixa de escadas para poderem ser usufruídos por todos os residentes desse lote de apartamentos, e são criados em zonas que permitem ter diferentes vistas sobre a cidade, sobre a rampa que sobrepassa a linha férrea e o centro comercial. Cada pátio pretende que as pessoas possam utilizá-lo como desejarem, desde deixarem os filhos a brincar ficando algum vizinho mais idoso a observar podendo brincar também, criando ao mesmo tempo laços de confiança, amizade e vizinhança. Os pátios pretendem dar um pouco da emoção que a rampa transmite no parque, contendo pequenas árvores, bancos para descansar e ler, podendo ter estacionamento para as bicicletas, ter uma mesa de ténis de mesa para os miúdos, etc: cada pátio é para ser usado consoante o gosto e vontade dos usuários. (Ver fig. 25).

O apartamento principal pode dizer-se que se desenvolve em dois, porque foi pensado em termos de poder dar várias escolhas de compra aos clientes. A lógica é termos apartamentos que podem ter a zona social virada para a Avenida de Berna e a privativa para o lado oposto, podendo no apartamento vizinho ser o contrário, que depois no piso superior torna a ser o espelho do piso inferior. Por esse motivo temos pisos quase idênticos dois a dois mas isso só não acontece porque os pátios sociais vão alternando. No apartamento deveremos pensar que o modo de habitar deve ser o mais sensitivo possível, deve existir harmonia entre o homem e a habitação, mas também deixar o homem apoderar-se do espaço doméstico. (Ver fig. 26).

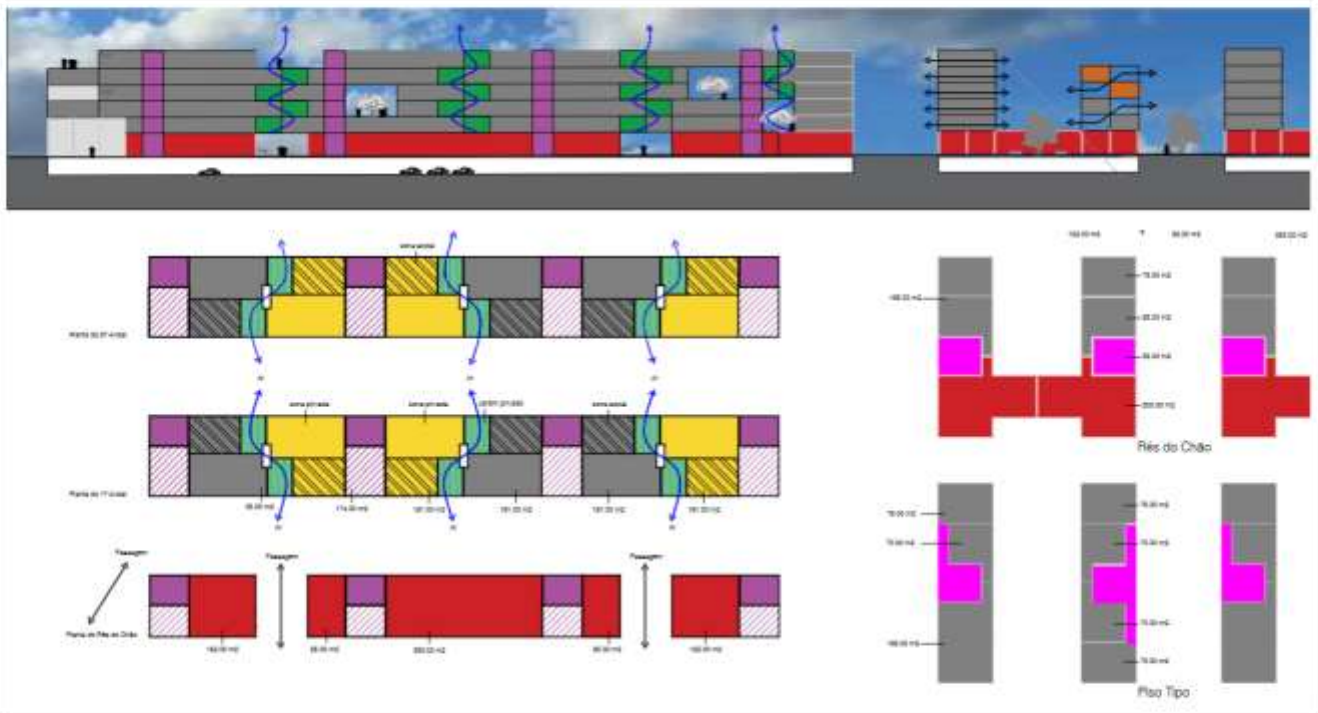


Fig. 26 - Esquemas do Apartamento. Fonte: Autor, 2015.



Fig. 27 - Proposta do Apartamento. Fonte: Autor, 2015.

O apartamento corresponde a um T3 dividido em duas zonas: social e íntima; a primeira é ampla e tem a possibilidade de expandir para o pátio privativo, podendo o cliente receber várias pessoas, enquanto a segunda é a zona mais resguardada, para a família. Estas duas zonas são separadas por um armário que não toca no teto mas divide o espaço; a ideia base é permitir a quem estiver na porta de entrada conseguir ver dois “jardins”, o da caixa de escadas e o do apartamento, tentando assim transmitir uma “ligação de natureza na casa”.

O apartamento não tem varandas exteriores porque pretende-se que o espaço interior seja o exterior: a imagem do edifício vive em função do que se passa no interior, porque cada divisão contém cinco vãos que podem deslizar e fechar-se todos no vão central, sendo protegidos no exterior por portadas metálicas em chapa perfurada, ficando o corrimão e guarda pelo lado interior da caixilharia. Assim com estes painéis deslizantes o edifício pode estar todo aberto ou todo fechado, com a exceção dos diferentes pátios, destacando-se portanto a horizontalidade das lajes e a verticalidade dos vãos. (Ver fig. 27).

Quanto aos materiais escolhidos, dá-se destaque ao cinzento do GRC (Glass Fiber Reinforced Cement), mais os painéis em chapa metálica perfurada de cor cinza, contrastando com o verde dos elementos vegetais nos pátios, tornando o edifício sereno e dinâmico. Quanto à escolha dos materiais no interior, o pavimento é em madeira maciça, as paredes são em estuque pintado de branco para que o espaço seja neutro, possibilitando às pessoas que o usem como desejarem. O pátio privativo pretende-se que seja um continuar das fachadas, pelo que as suas paredes são revestidas em GRC, enquanto o pavimento é em deck de madeira. O mesmo acontece nos pátios sociais (grandes buracos) dos patamares de entrada e nos acessos verticais.



Fig. 28 - Vista Geral. Fonte: Autor, 2015

Fig. 29 - Vista Lateral. Fonte: Autor, 2015.





Fig. 30 - Vista Frontal. Fonte: Autor, 2015.

Fig. 31 - Vista do Interior. Fonte: Autor, 2015.



VII - Conclusão

Dessa forma.

O trabalho desenvolvido procurou dar resposta à falta de mobilidade nas cidades e ao mesmo tempo tentar compreender como a arquitetura pode resolver questões de acessibilidade criando sensações, vistas e partilha de espaços; como a arquitetura pode ser criada de maneira a que os sentidos possam ser despertados nas pessoas, resolvendo a cidade, analisando a malha urbana e depois construindo edifícios que nasceram dessa resolução.

Daí nasceu um novo parque urbano para o Bairro do Rego, paralelo à linha férrea, cujos percursos se autonomizam sob a forma de pontes pedonais e cicláveis que sobrepõem uma linha férrea que deixa de ser uma barreira separadora entre duas zonas do mesmo território. Mas estas pontes serpenteiam, tocam-se no centro, acima dos comboios, soltam-se de novo, perfuram um centro comercial, enrolam-se em torno de pequenos bosques, pousando suavemente numa pequena praça delimitada pelos novos edifícios habitacionais. Aí a ponte faz-se pavimento e continua o seu caminho, ligando os peões e ciclistas às passadeiras da Av. de Berna.

Pretendeu-se assim dar resposta às necessidades da população no quotidiano, em todos os locais, do lado norte e do lado sul da linha férrea, criando e fomentando a ideia de vizinhança e da lógica de que todos precisamos uns dos outros: idosos, adultos, jovens e crianças.

Por sua vez, os edifícios propostos seguem uma preocupação algo idêntica: um longo edifício habitacional que começa na rua do túnel de ligação ao Bairro do Rego, remata com um infantário no piso térreo, na Av. de Berna, servindo as crianças das famílias residentes em todos os quarteirões nas Avenidas Novas, dinamizando desse modo os novos espaços públicos que o envolvem. Estes edifícios vêm ocupar os terrenos atualmente ocupados pela Universidade Nova de Lisboa, trazendo novos residentes para uma freguesia terciarizada e envelhecida. Ao introduzir grandes buracos nas fachadas que correspondem a terraços partilhados entre residentes e outros buracos menores que são privativos dos apartamentos, fomenta a interação entre vizinhos. Por outro lado, estes vazios na volumetria permitem aos residentes e transeuntes visualizar

o que se passa no espaço público de ambos os lados do edifício, destacando sobretudo a presença da praça a partir da qual arranca a passarela-ponte, o centro comercial e o novo parque no lado norte da linha férrea. Ou seja, ver toda a vida social e partilha intergeracional e entre classes sociais, que se pretende com estes espaços públicos.

Por isso, antes de se intervir, procurou-se analisar e perceber todo o território e problemáticas sociais presentes, como o envelhecimento populacional, acessibilidades, partilha, malha urbana, parques, habitação intergeracional e muitas outras vertentes da arquitetura, com a consciência de que é impossível realizar uma proposta absoluta que responda a tudo na cidade.

Devemos é tentar contribuir o máximo para melhorar a cidade existente e a sociedade, fazendo da arquitetura uma arte criativa relacionada com as outras disciplinas.

"De um traço nasce a arquitetura. E quando ele é bonito e cria surpresa, ela pode atingir, sendo bem conduzida, o nível superior de uma obra de arte" (Oscar Niemeyer - Pt.wikiquote.org, 2015)

- Anon, (2015). [online] Disponível: <http://architecturemps.com/wp-content/uploads/2015/02/AMPS-Vol.6-no.4-Full-Paper-REBRANDING-THE-NEOLIBERAL-CITY.pdf> [acedido a 20 de Março 2015].
- Anon, (2015). [online] Disponível: <http://psychogerontology.oxfordjournals.org/content/early/2015/08/25/geronb.gbv055.full.pdf> [acedido a 30 de Agosto 2015].
- Baeza, A., 2004. *A ideia construída*. Tradução por Anabela Costa e Silva and Michel Toussaint. Casal de Cambra: Caleidoscópio.
- Carvalho, A., 2013. *Habitação para idosos em Lisboa: de colectiva a assistida. O caso de Alvalade*, Tese de Doutoramento, Instituto Superior Técnico da Universidade Técnica de Lisboa.
- Cm-lisboa.pt, (2015). Sítio da Câmara Municipal de Lisboa: História. [online] Disponível: <http://www.cm-lisboa.pt/municipio/historia> [acedido a 3 Março de 2015].
- D'Abreu, A., 2011. "A Paisagem na Área Metropolitana de Lisboa", Lisboa: Revista Arquitectura Paisagista, nº7 (Junho a Dezembro)
- Fadiga, Sousa., 2003. *A natureza na cidade. Uma perspectiva para a sua integração no tecido urbano*. Prova final de Dissertação para Doutoramento, Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa.
- História de Portugal, (2014). Passeio Público do Rossio - História do Passeio Público do Rossio. [online] Disponível: <http://www.historiadeportugal.info/passeio-publico-do-rossio/> [acedido a 15 de Março 2015].
- Jacobs, J., 2009. *Morte e Vida de Grandes Cidades*. Tradução por Carlos S. Mendes Rosa. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes.
- Jornaldenegocios.pt, (2015). Em 2050, Portugal será o 4.º país mais envelhecido do mundo. [online] Disponível: http://www.jornaldenegocios.pt/economia/detalhe/portugal_era_o_quarto_pais_com_populacao_mais_idosa_em_2050.html [acedido a 10 de Setembro de 2015].
- Pt.wikiquote.org, (2015). Oscar Niemeyer - Wikiquote. [online] Disponível: https://pt.wikiquote.org/wiki/Oscar_Niemeyer [acedido a 1 de Outubro 2015].
- KD Frases, (2015). Vitruvius. [online] Disponível: <http://kdfrases.com/frase/136189> [acedido a 8 de Dezembro 2015].
- Koolhaas, R., 2008. *Nova York Delirante*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.
- Lynch, K., 1990. *A imagem da cidade*. Tradução de Maria Cristina Tavares Afonso. Lisboa: Edições 70.
- Magalhães, M., 2011. "O Espaço Verde no planeamento de Lisboa", Lisboa: Revista Arquitectura Paisagista, nº7 (Junho a Dezembro), [acedido a 28 de Março 2015]

- O.M.S., 2009. *Guia global das cidades amigas das pessoas idosas*. Fundação Calouste Gulbenkian.
- Pereira, A., Garrido, N., Lind, S. and Rodrigues, C. (2015). Há uma cidade que quer muito ser um ótimo sítio para envelhecer. [online] PÚBLICO. Disponível: <http://www.publico.pt/mundo/noticia/ha-uma-cidade-que-quer-muito-ser-um-optimo-sitio-para-envelhecer-1706730> [acedido a 1 de Setembro de 2015].
- Rasmussen, S., 2007. *Viver a arquitectura*. Tradução por José Eduardo Santa-Rita. Casal de Cambra: Caleidoscópio.
- Regnier, V., 1994. *Assisted Living Housing for the Elderly: design innovations from the United States and Europe*. New York: John Wiley & Sons, Inc.
- Regnier, V., Hamilton, J. and Yatabe, S., 1995. *Assisted Living for the Aged and Frail*. New York: Columbia University Press.
- Regnier, Victor., 2002. *Design for Assisted Living: Guidelines for Housing the Physically and Mentally Frail*. New York: John Wiley & Sons, Inc.
- Ressano Garcia, J., 2004. *Urbana e Desenho da Morfologia Cidade*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian
- Revelarlx.cm-lisboa.pt, (2015). RevelarLX. [online] Disponível: <http://revelarlx.cm-lisboa.pt/gca/?id=1389> [acedido a 29 de Março 2015].
- Rosa, M. J. Valente., 2012 *O Envelhecimento da Sociedade Portuguesa*. Lisboa: Fundação Francisco Manuel dos Santos.
- Rossi, A., 2001. *Arquitetura da cidade*. Edited by José Charters Monteiro. Lisboa: Cosmos.
- Serrão, A., 2011. *Filosofia da Paisagem*. Centro de Filosofia Univ. Lisboa.
- Sheyner, G. (2015). Palo Alto weighs clashing visions in choosing bike bridge design. [online] Paloaltoonline.com. Disponível: <http://www.paloaltoonline.com/news/2015/03/13/palo-alto-weighs-clashing-visions-in-choosing-bike-bridge-design> [acedido a 2 Outubro 2015].
- Soares, M. (2015). Freguesia das Avenidas Novas tem Avós do Coração para estudantes deslocados. [online] PÚBLICO. Disponível: <http://www.publico.pt/local/noticia/freguesia-das-avenidas-novas-tem-avos-do-coracao-para-estudantes-deslocados-1706242> [acedido a 1 Setembro 2015].
- WHO – World Health Organization, 2002. *Active ageing: a policy framework*. [pdf] Geneva: WHO. Disponível: whqlibdoc.who.int/hq/2002/who_nmh_nph_02.8.pdf [acedido a 12 de Outubro de 2012].
- Zumthor, P., 2005. *Pensar a arquitectura*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.
- Zumthor, P., 2006. *Atmosferas*. Lisboa: Gustavo Gili.

Fontes das Figuras

Fig. 1 - [Http://www.mimoa.eu/images/5966_l.jpg](http://www.mimoa.eu/images/5966_l.jpg), (Acedido a 20 de Abril de 2015)

Fig. 2 - Fonte: OMS, 2009.

Fig. 3 - Fonte: Autor, 2015.

Fig. 4 - Fonte: Autor, 2015.

Fig. 5 - Fonte: <http://www.lxamanha.pt/wp-content/uploads/2012/05/Lisboa-desaparecida.jpg>, (Acedido a 25 de Junho 2015)

Fig. 6 - Fonte: Autor, 2015

Fig. 7 - Fonte: Autor, 2015.

Fig. 8 - Fonte: <http://www.archdaily.com/24362/the-new-york-high-line-officially-open> (Acedido a 20 de Março de 2015)

Fig. 9 - Fonte: <http://www.archdaily.com/24362/the-new-york-high-line-officially-open> (Acedido a 20 de Março de 2015)

Fig. 10 - Fonte: <http://www.archdaily.com/587022/64north-to-construct-sparkling-palo-alto-pedestrian-bridge-over-highway-101> (Acedido a 25 de Março 2015)

Fig. 11 - Fonte: <http://www.archdaily.com/587022/64north-to-construct-sparkling-palo-alto-pedestrian-bridge-over-highway-101> (Acedido a 25 de Março 2015)

Fig. 12 - Fonte: <http://www.archdaily.com.br/br/624724/em-imagens-uma-impressionante-passarela-elevada-na-afrika-do-sul> (Acedido a 10 Abril de 2015)

Fig. 13 - Fonte: <http://www.archdaily.com.br/br/624724/em-imagens-uma-impressionante-passarela-elevada-na-afrika-do-sul> (Acedido a 10 Abril de 2015)

Fig. 14 -Fonte: <http://www.archdaily.com/610468/4-teams-shortlisted-in-nine-elms-bridge-competition> (Acedido a 25 de Maio de 2015)

Fig. 15 - Fonte: <http://www.archdaily.com/610468/4-teams-shortlisted-in-nine-elms-bridge-competition> (Acedido a 25 de Maio de 2015)

Fig. 16 -Fonte: <http://www.proap.pt/pt-pt/projecto/olhao-riverside-park-2/> (Acedido a 20 Maio de 2015)

Fig. 17 - Fonte: <http://www.proap.pt/pt-pt/projecto/olhao-riverside-park-2/> (Acedido a 20 Maio de 2015)

Fig. 18 – Fonte: Autor, 2015.

Fig. 19 – Fonte: Autor, 2015.

Fig. 20 - Fonte: Autor, 2015.

Fig. 21 - Fonte: Autor, 2015.

Fig. 22 - Fonte: Autor, 2015.

Fig. 23 - Fonte: <http://www.archdaily.com/29637/celosia-building-mvrdv-with-blanca-lleo> (Acedido a 30 de Março)

Fig. 24 - Fonte: <http://www.archdaily.com/29637/celosia-building-mvrdv-with-blanca-lleo> (Acedido a 30 de Março)

Fig. 25 - Fonte: Autor, 2015.

Fig. 26 - Fonte: Autor, 2015.

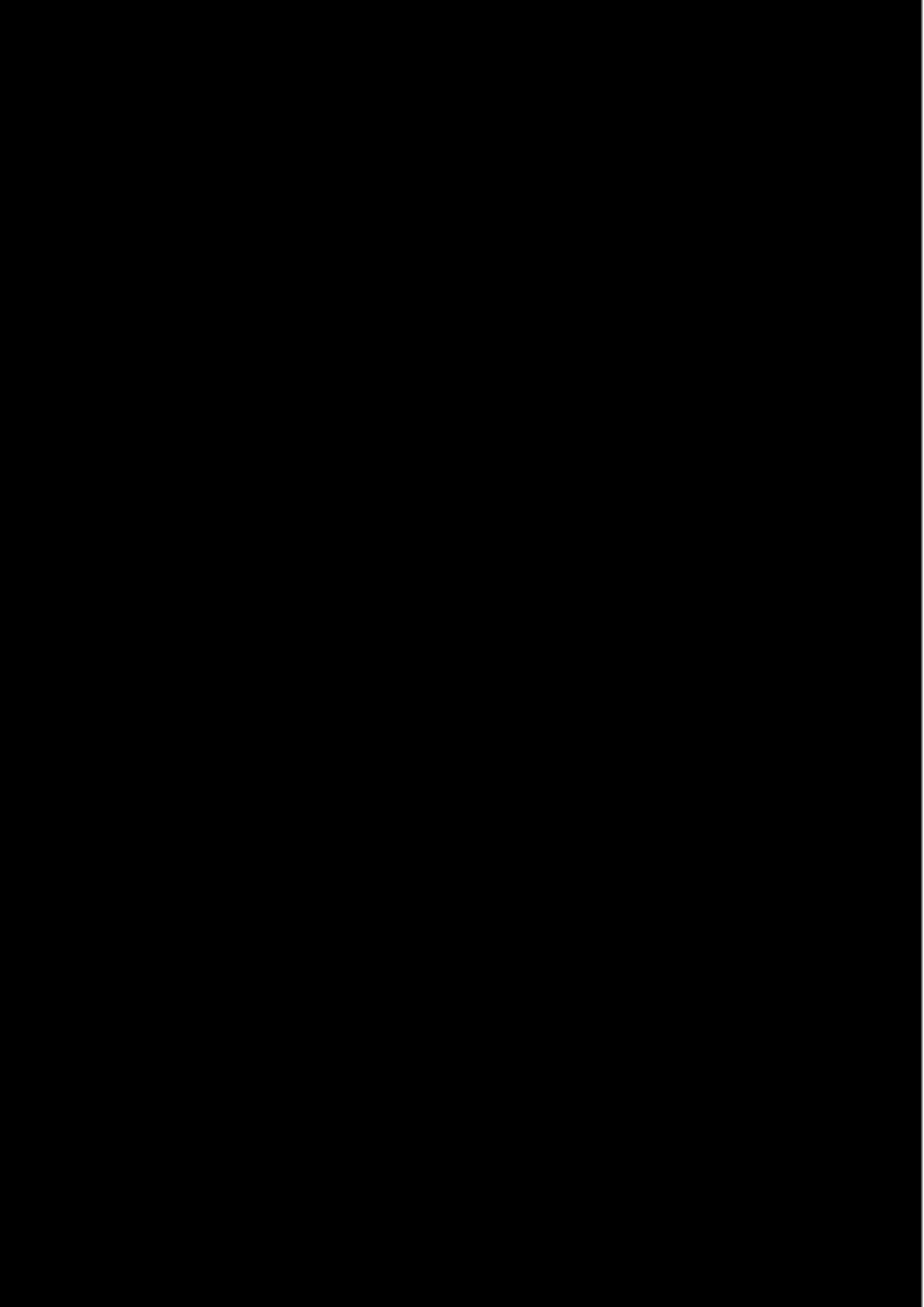
Fig. 27 - Proposta do Apartamento. Fonte: Autor, 2015.

Fig. 28 - Vista Geral. Fonte: Autor, 2015

Fig. 29 - Vista Lateral. Fonte: Autor, 2015.

Fig. 30 - Vista Frontal. Fonte: Autor, 2015.

Fig. 31 - Vista do Interior. Fonte: Autor, 2015.



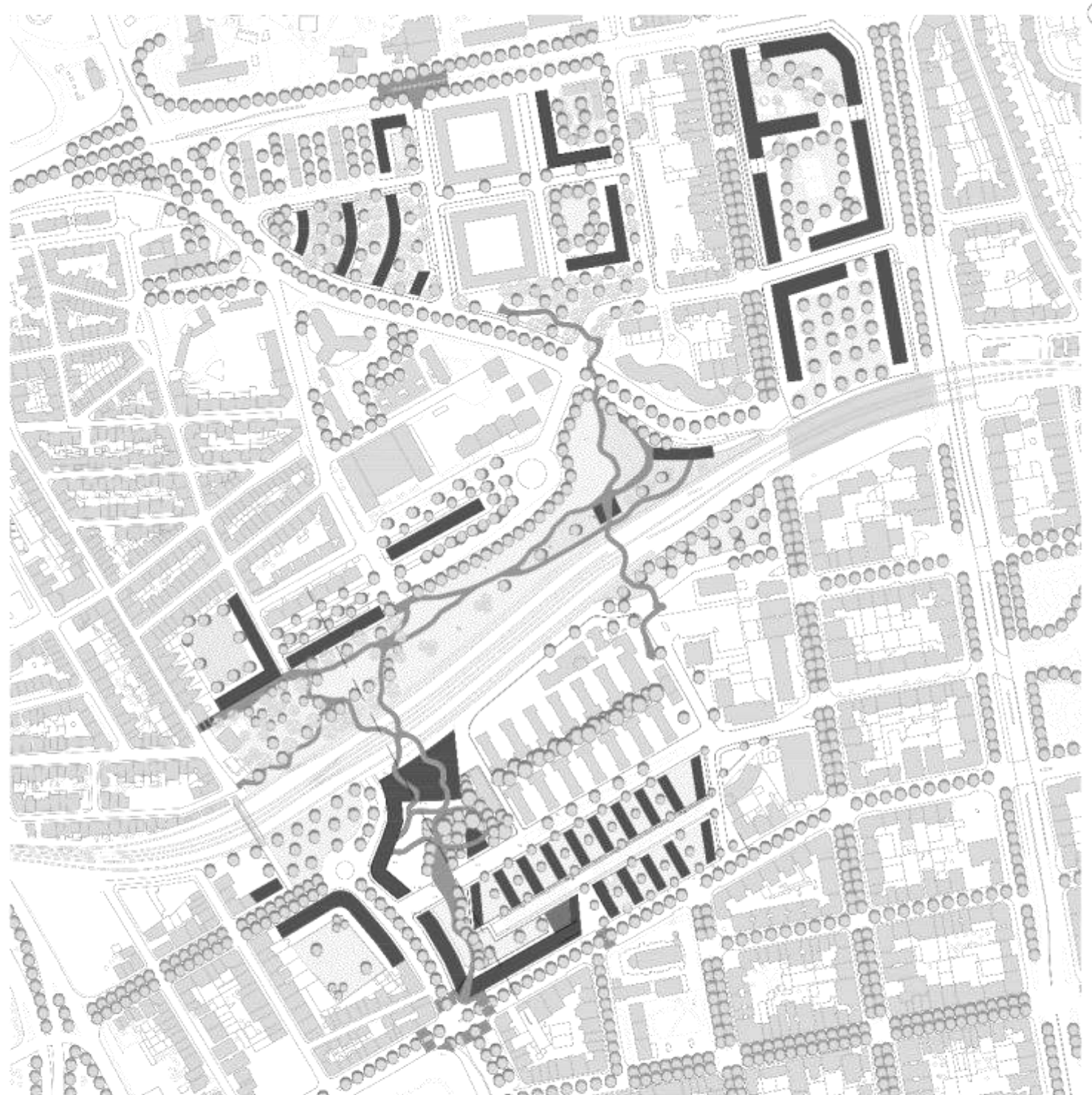
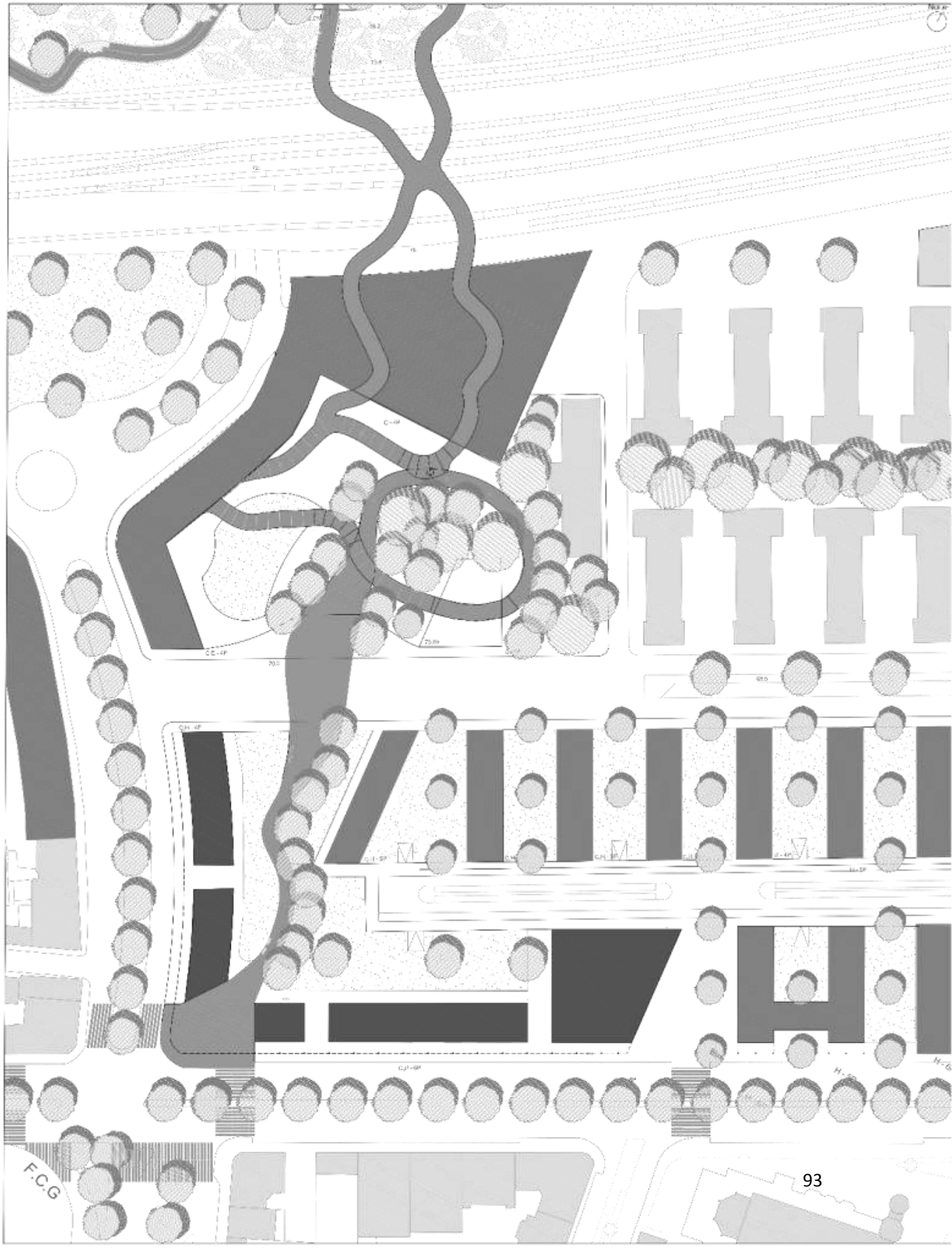
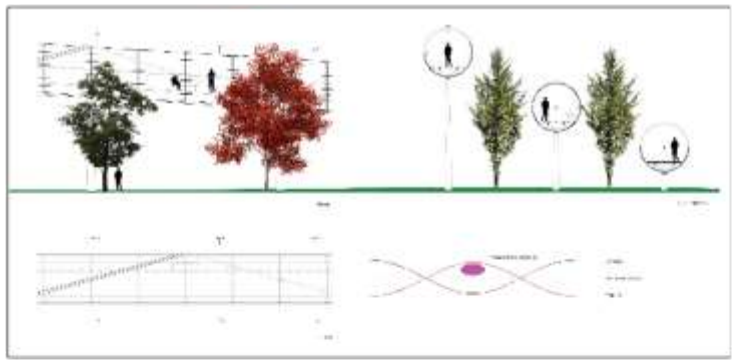
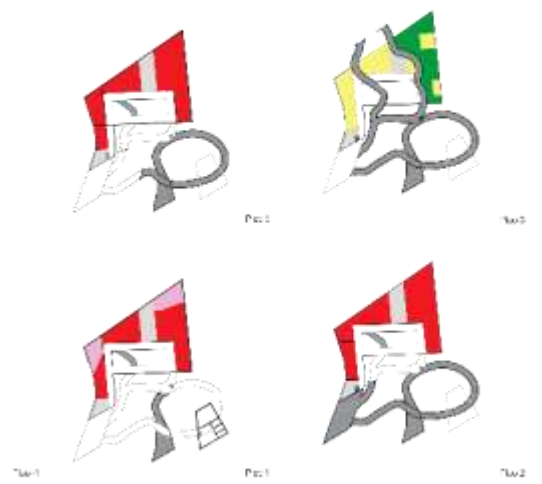
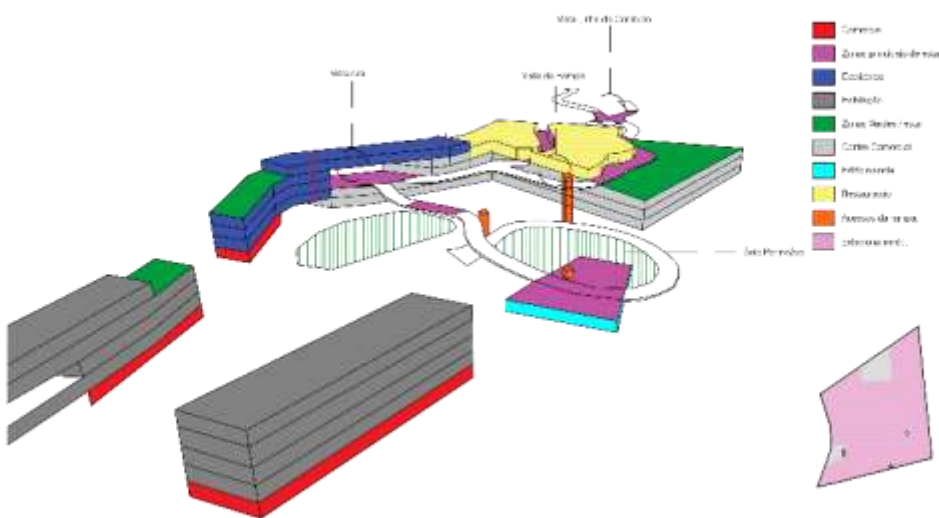
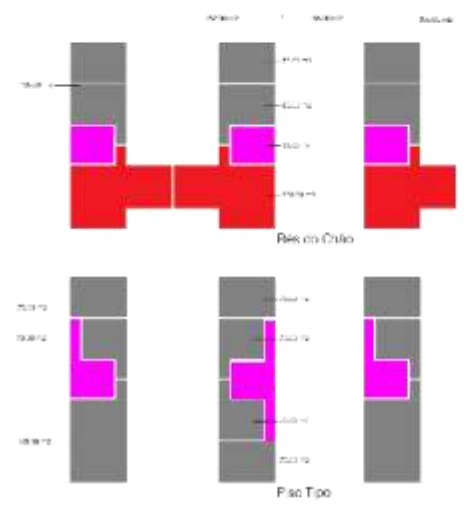
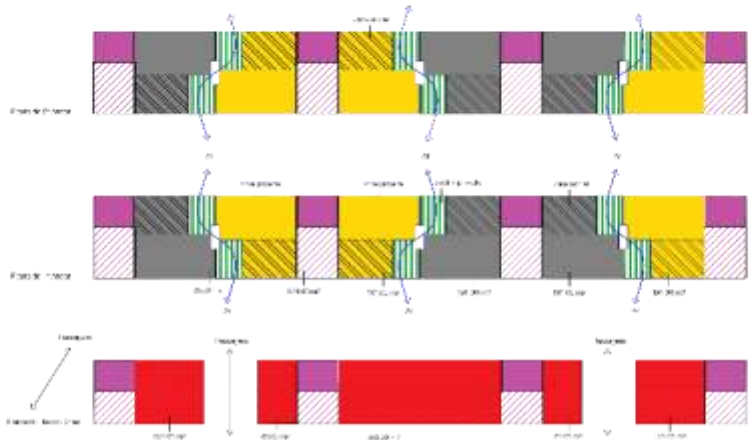
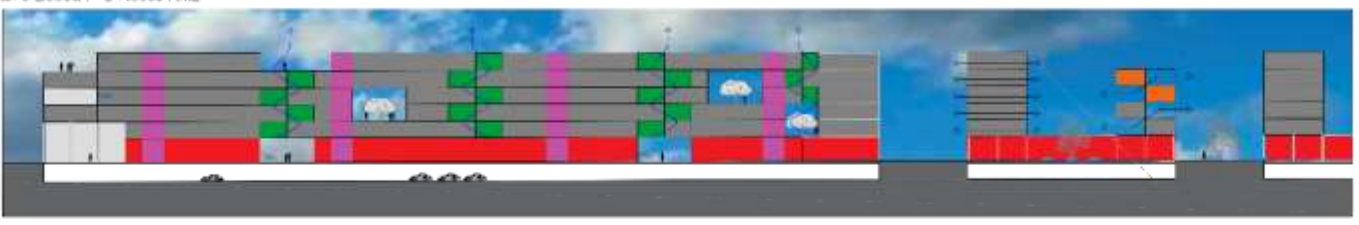


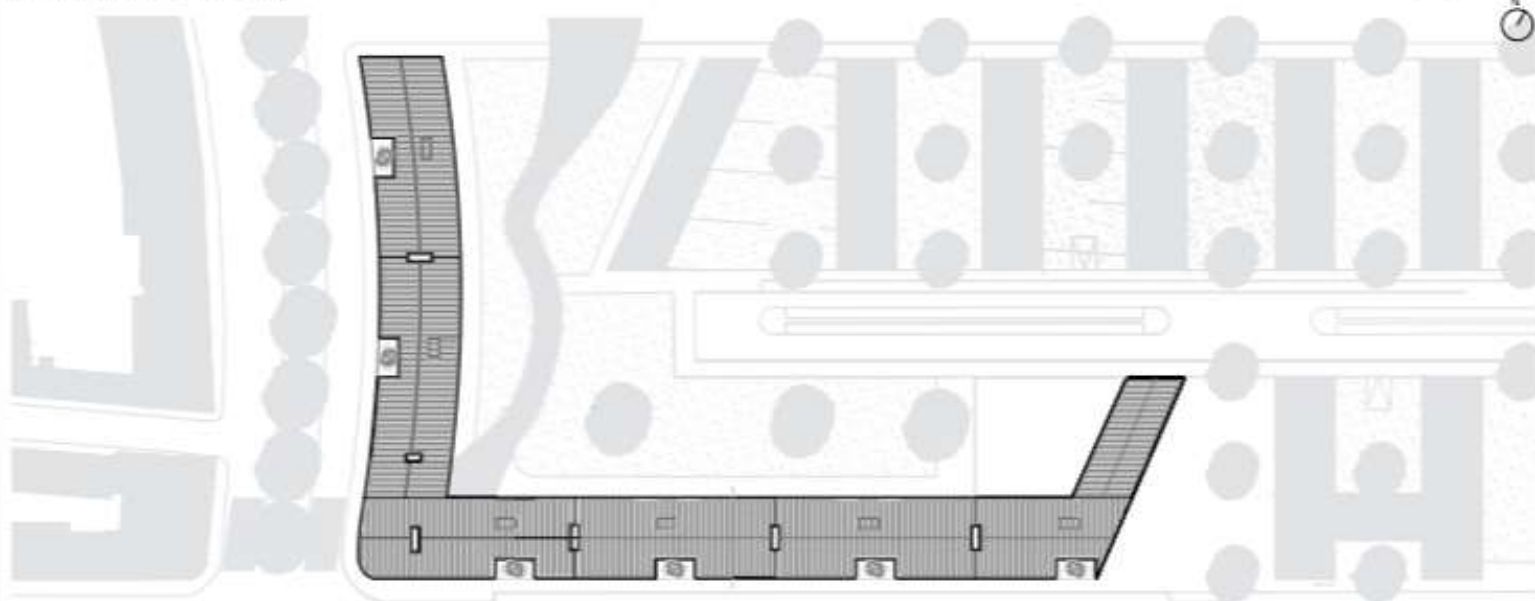
Fig. 022



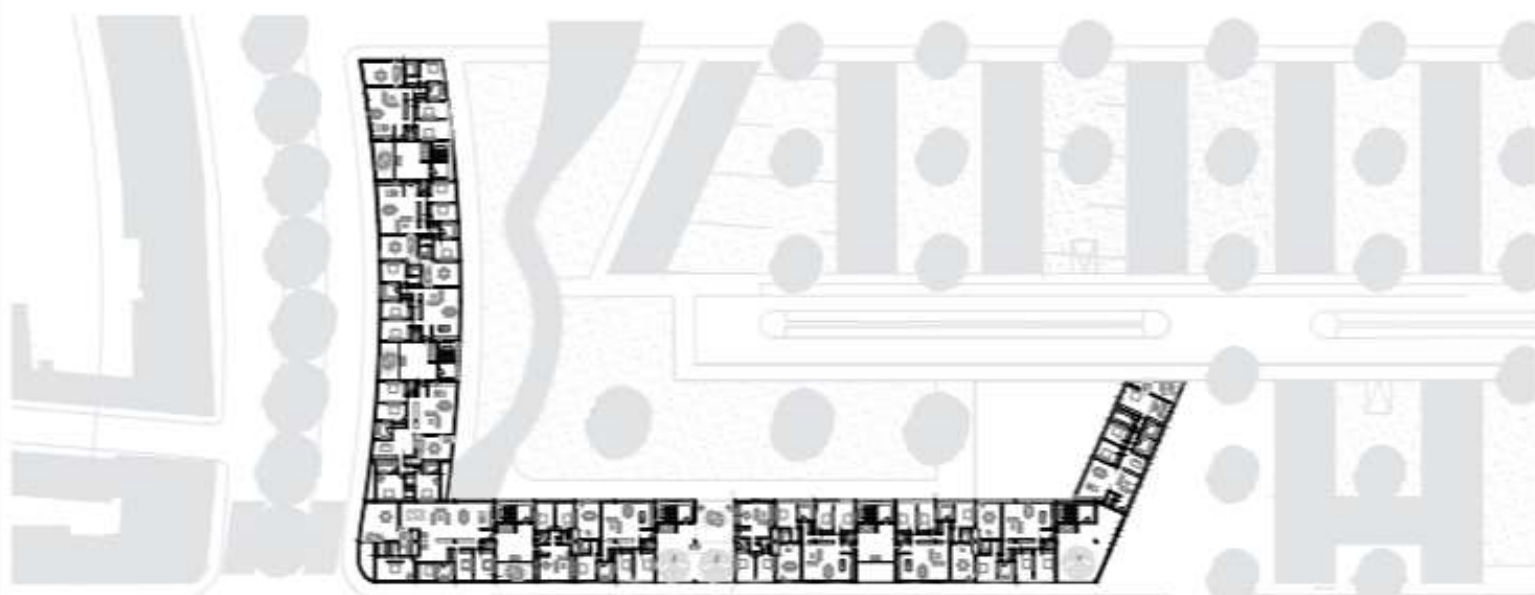
- Right: New York
 - Farnes Road, Aachen DE
 - New Docks, London
 - Sparking, Dallas
 - Farnes Road, Aachen
 - D-Bank, Geneva







Plano de Contexto



Plano de 0' Plac

Legenda



1-1 - Bateria (Leste)

1-1' - Bateria (Oeste)
Legenda Planta



2-2 - Bateria

2-2' - Bateria (Oeste)
Legenda Planta



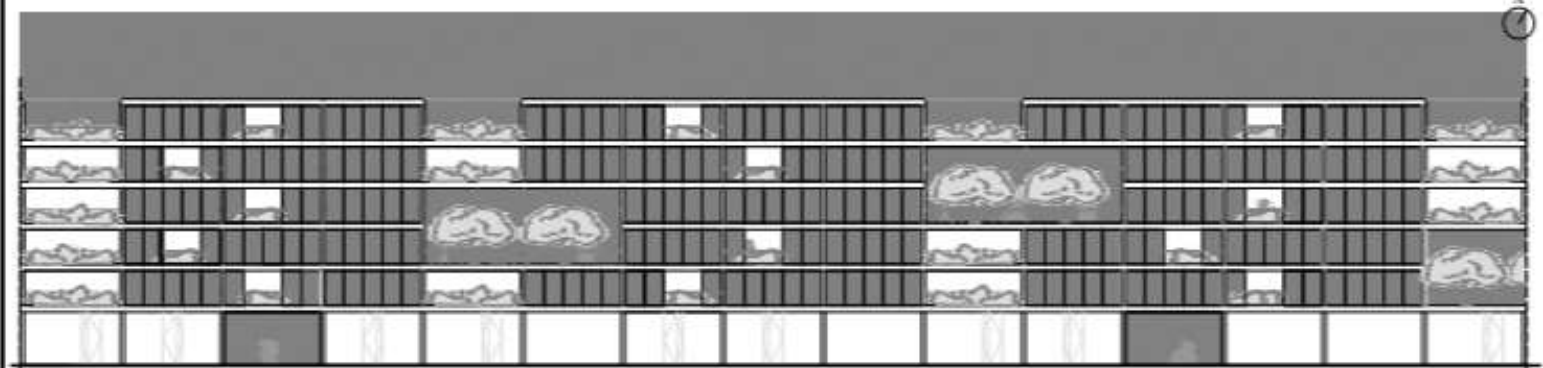
3-3 - Bateria

3-3' - Bateria (Oeste)
Legenda Planta



4-4 - Bateria

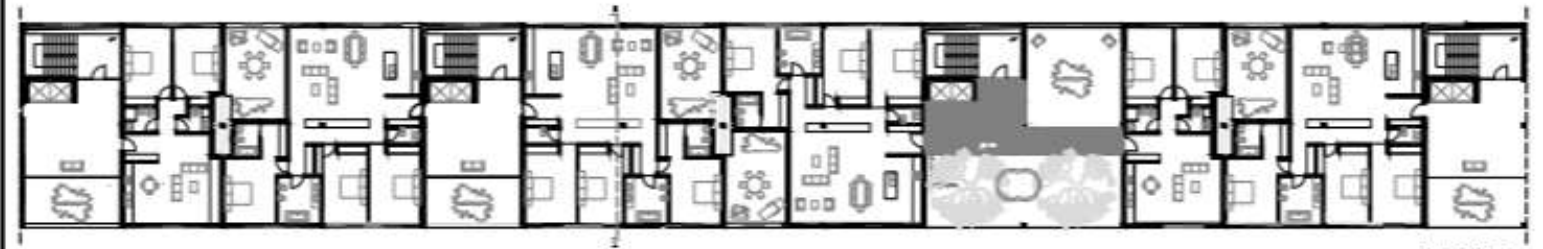
4-4' - Bateria (Oeste)
Legenda Planta



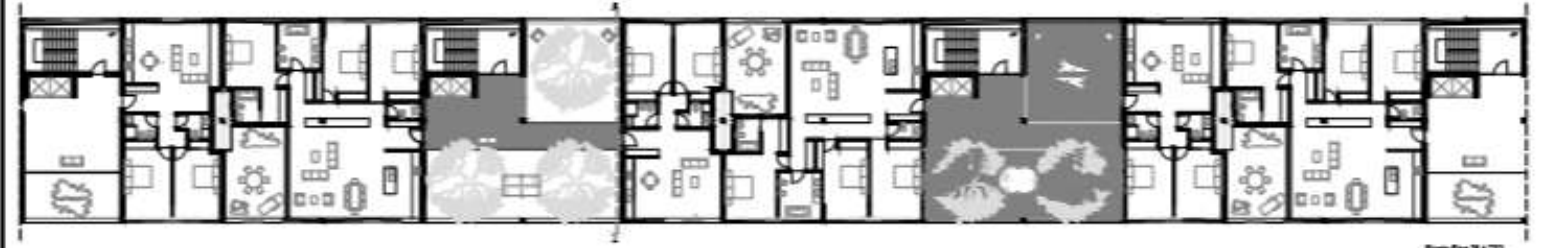
01. Elev. Fachada (1/20)



02. Elev. Fachada (1/20)



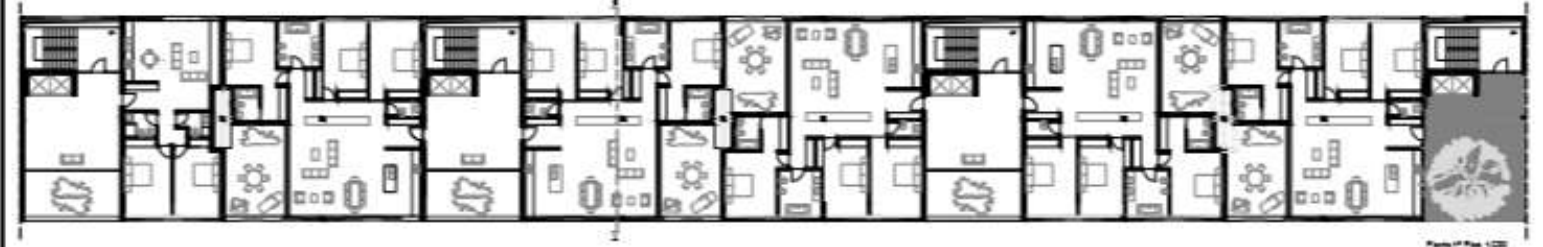
Plano P+1 (1/20)



Plano P+2 (1/20)



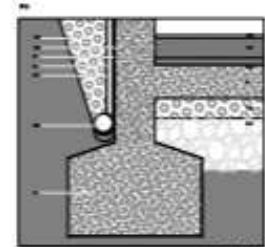
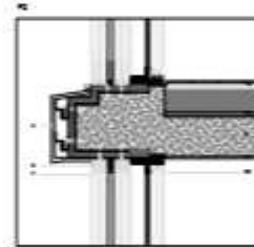
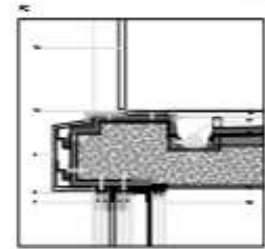
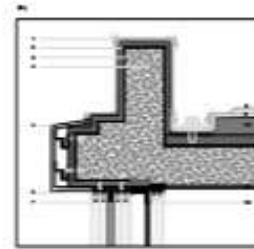
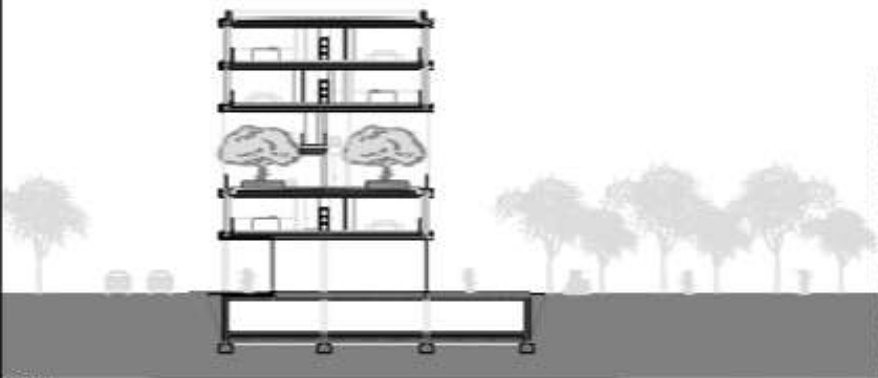
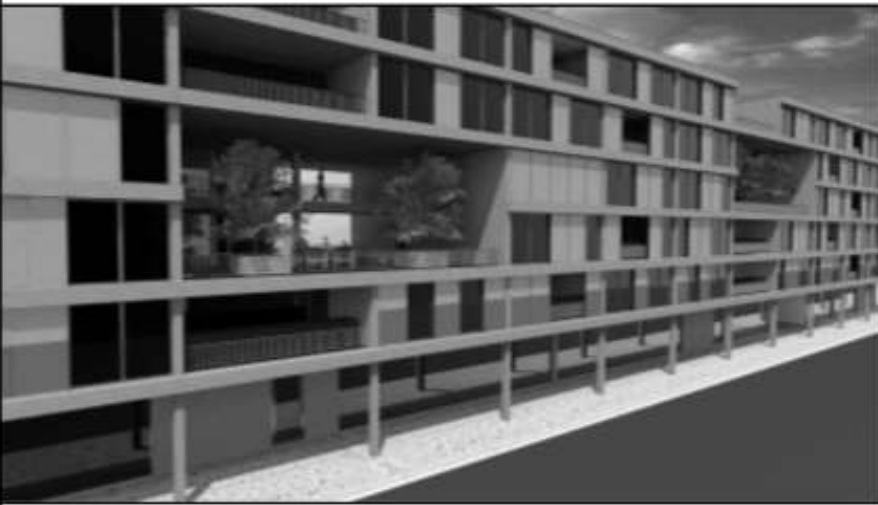
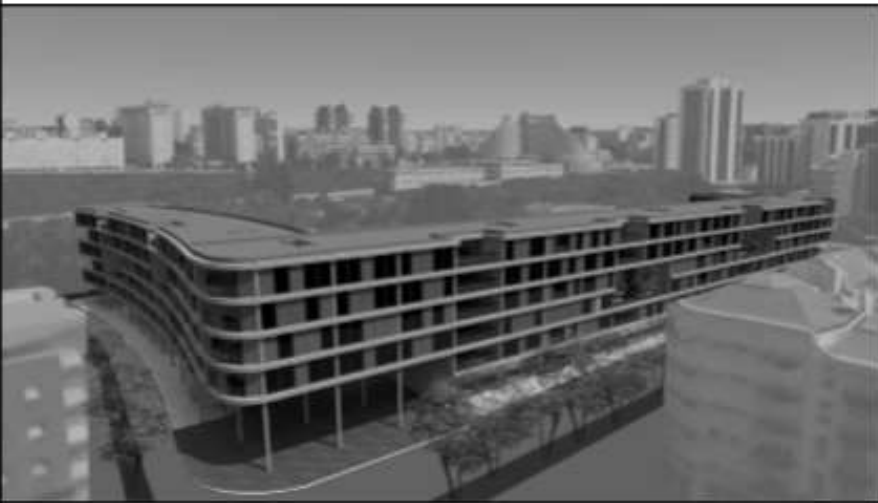
Plano P+3 (1/20)



Plano P+4 (1/20)

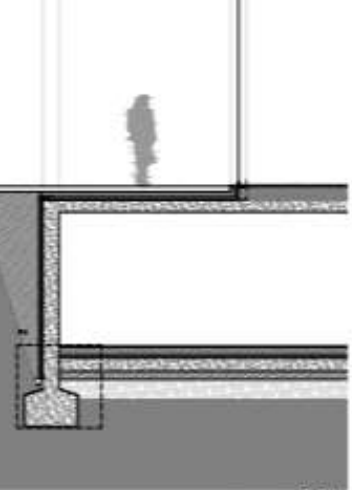
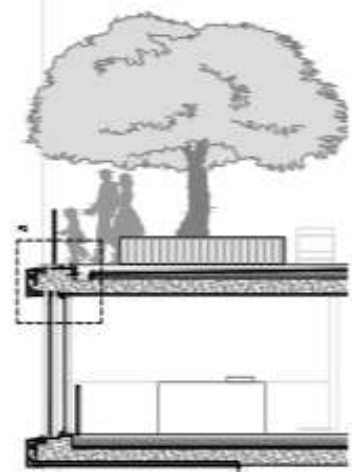
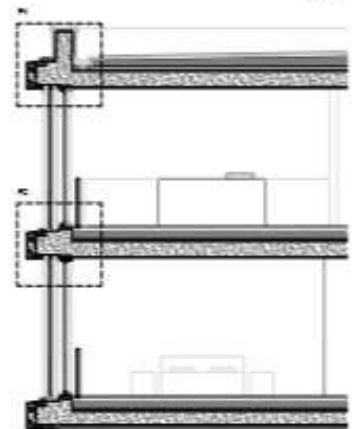
Habitação Intergeracional. A vivência e partilha de espaços.

F.O. Guilbenkian e Lisboa: "O Nosso Km2"



Legenda:

- 1- Pavimento
- 2- Isolamento térmico
- 3- Tola impermeabilizante
- 4- Balão de ar
- 5- Placa de PVC
- 6- Calçada Alcatrão
- 7- Pavimento de Cimento Portland
- 8- Calçada em Cimento CCC
- 9- Tola Plástica
- 10- Concreto de Fôrma
- 11- Fôrma
- 12- Calçada em Cimento
- 13- Pavimentação Dióxido
- 14- Pav. Dióxido
- 15- Pav. Dióxido 1'
- 16- Pavimentação Dióxido
- 17- Tola de Fôrma
- 18- Concreto Impermeabilizante
- 19- Concreto de Bêta
- 20- Concreto Impermeabilizante
- 21- Tola Bêta
- 22- Cimento
- 23- Pavimentação em Bêta Alagada
- 24- Tola de Cimento





Legenda:

- 1 - Zona comum
- 2 - Hall de entrada
- 3 - Cozinha
- 4 - Sala de jantar
- 5 - Sala de estar
- 6 - Sala de leitura
- 7 - Pólo público
- 8 - Casa de banho
- 9 - Hall de distribuição
- 10 - Quarto
- 11 - Quarto
- 12 - Casa de banho
- 13 - Quarto
- 14 - Casa de banho
- 15 - Lavandaria



