



UNIVERSIDADE CATÓLICA PORTUGUESA  
CENTRO REGIONAL DAS BEIRAS

DEPARTAMENTO DE ARQUITECTURA, CIÊNCIAS E  
TECNOLOGIA

***ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE:  
O ESPAÇO PÚBLICO COMO RENOVAÇÃO URBANA***

*Trabalho de Projecto apresentado à Universidade Católica Portuguesa para a  
obtenção do grau de Mestre em Arquitectura*

Orientador: Arquitecto, António da Silva Ferreira de Carvalho

Co-orientadores: Professor Arquitecto, Gonçalo de Sousa Byrne

Mestre, Carina Gisela Sousa Gomes

Por:

Francisco de Paula Cunhal Vaz Saraiva



<b>RESUMO</b>	<b>1</b>
<b>ABSTRACT</b>	<b>2</b>
<b>Parte I</b>	<b>3</b>
<b>1. INTRODUÇÃO E ASPECTOS METODOLÓGICOS</b>	<b>4</b>
1.1. OBJECTO DE ESTUDO	4
1.2. OBJECTIVO	5
1.3. MOTIVAÇÃO	5
1.4. METODOLOGIA E ESTRUTURA	5
<b>2. ESPAÇOS PÚBLICOS E SOCIABILIDADE</b>	<b>7</b>
2.1. ESPAÇOS PÚBLICOS URBANOS	9
2.2. CULTURAS URBANAS E O ESPAÇO PÚBLICO	20
<b>3. ARQUITECTURA DA CIDADE E SUA MORFOLOGIA</b>	<b>23</b>
3.1. PLANEAMENTO TERRITORIAL E TURISMO	26
<b>4. CIDADE INCLUSIVA</b>	<b>34</b>
4.1. ACESSIBILIDADE ESPACIAL PARA IDOSOS E MOBILIDADE	40
<b>5. A IMPORTÂNCIA DA PAISAGEM</b>	<b>44</b>
5.1. INFLUÊNCIA DO MOBILIÁRIO URBANO NA MUDANÇA DA PAISAGEM	46
5.2. A CENA URBANA E O PAPEL DO URBANISTA	48
<b>6. ESPAÇOS RESIDUAIS</b>	<b>49</b>
6.1. COMO PODEREMOS INTERVIR	53
<b>Parte II</b>	<b>54</b>
<b>7. PRÉMIO SCHINDLER 2012</b>	<b>55</b>
7.1. ENQUADRAMENTO	58
7.2. O SÍTIO	61
7.3. LAYOUT DO TRÁFEGO RODOVIÁRIO	62
7.4. ECOLOGIA	63
7.5. DROGENANLAUFSTELLE	66
7.6. ÁREAS RESIDENCIAIS	67
7.6.1. Alpenggartier (Acessibilidade Mr. Manser)	67

7.6.2. Altenbergquartier (Acessibilidade Mr. Zappa)	68
7.7. O DESAFIO	69
7.8. DEFICIÊNCIAS DA ÁREA (análise)	70
7.9. SWOT	71
7.10.A LUZ DE BERNA	72
<b>Parte III</b>	<b>74</b>
<b>8. PROPOSTA URBANA E CONCEITO</b>	<b>75</b>
8.1. PLANO MESTRE	75
8.2. ESTRUTURA URBANA	75
8.3. PROGRAMA A DESENVOLVER	75
<b>9. IDÉIA INICIAL</b>	<b>77</b>
9.1. II ENSAIO	81
<b>10. IDEIA FINAL</b>	<b>83</b>
10.1.ESPAÇO DOS FLUXOS	89
10.2 REFERÊNCIA	91
<b>11. DROGENANLAUFSTELLE</b>	<b>93</b>
11.1.PROJECTO E CONSTRUÇÃO	96
11.2.CONSTRUÇÃO E MATERIAIS	101
11.3.ACESSIBILIDADE	103
11.4.REFERÊNCIA	105
<b>REFLEXÃO</b>	<b>107</b>
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b>	<b>110</b>
<b>ÍNDICE DE IMAGENS</b>	<b>119</b>
<b>Anexos</b>	<b>121</b>
<b>ANEXO 1</b>	<b>122</b>
TELAS FINAIS	122
<b>ANEXO 2</b>	<b>125</b>
MAQUETE	125
MAQUETE TÁCTIL	126
ESQUIÇOS	126

## **AGRADECIMENTOS**

À Universidade Católica, a todos os docentes e funcionários que me acompanharam e contribuíram de formas diversas para que este capítulo fosse coroado com êxito, o meu bem-haja.

Em especial ao Orientador, Arquitecto, António da Silva Ferreira de Carvalho pelas críticas construtivas que me ajudaram a melhorar todos os dias o método de aprendizagem, aos Co-Orientadores, Professor Arquitecto, Gonçalo de Sousa Byrne, pela sua enorme capacidade de transmissão de conhecimentos e não menos importante, à Mestre, Carina Gisela Sousa Gomes, pela sua inteira disponibilidade de ajuda na elaboração deste Trabalho de Projecto.

À minha querida mulher Anita, pela sua enorme paciência e amor incondicional sempre presente, à minha irmã Mena pelo acompanhamento e fundamental colaboração, ao Paulo, verdadeiro amigo que se mostrou sempre disponível durante todo o curso, ao meu filho Hugo colega de curso, à minha sobrinha Marta e ao meu cunhado Francisco, pelo apoio.

Dedico este trabalho aos meus pais que sempre me apoiaram e acreditaram.

Para todos o mais sincero e profundo agradecimento.

## Cidade para todos

“Hoje em dia torna-se cada vez mais óbvio que a acessibilidade constitui o elemento básico e fundamental do direito à igualdade de participação de qualquer pessoa, quer tenha deficiência ou não. Sempre que uma actividade exclua alguém, meramente porque se torna impossível o acesso a um lugar ou a percepção do que lá ocorre, existe, de princípio, uma forma de exclusão e, consequentemente, de discriminação.” (Conceito Europeu de Acessibilidades, 2001:2)

## RESUMO

O trabalho que se apresenta divide-se em duas partes: A primeira diz respeito a considerações gerais sobre o tema actual das acessibilidades na cidade em geral, para um espaço urbano em particular. Trata do papel da arquitectura na configuração do espaço público e a sua contribuição para a melhoria da qualidade de vida das cidades, aplicado numa proposta individual de Projecto Integrado Urbano, afecto a um concurso internacional para estudantes arquitectos: **Schindler Award 2012**, a realizar na capital da Suíça, Berna que é considerada a capital europeia das acessibilidades e que tem como tema programático “**Access For All**”.

Neste contexto, para aplicação dos conceitos foi feita uma abordagem onde se tenta focar vários aspectos fundamentais como são exemplo: acessibilidade, morfologia, ecologia, planeamento, transições e continuidade urbana, forma, função, entre outros, para que todo o espaço de intervenção seja acessível para todos.

Na segunda parte tentar-se-á explicar a estratégia num processo de continuidade urbana e tirar proveito da bela paisagem naturalizada que a cidade nos oferece.

Pretende-se, igualmente, demonstrar a importância do arquitecto para que, através de intervenções arquitectónicas e de um planeamento à escala urbana até à construção de um edifício para um uso muito específico, numa arquitectura sensorial, ele possa melhorar o espaço urbano, fazendo com que os utilizadores neste caso, os denominados “grupos de risco” se sintam acarinhados, numa expectativa de inclusão social.

Aqui, o papel social estará intimamente ligado ao desenho do espaço que se pretende requalificar no sentido de dar uma continuidade à antiga cidade Medieval de Berna com uma ideia de “unidade de vizinhança”, para que os utilizadores do edifício possam sentir-se reintegrados na comunidade, numa relação de proximidade uns com os outros.

## Palavras Chave

Cidade – Acessibilidade – Capacitação - Espaço Público – Paisagem - Continuidade  
Urbana - Turismo - Inclusão Social

## **ABSTRACT**

The work presented is divided into two parts: The first focuses on general considerations about the current theme of accessibility in the city overall, and for an urban space in particular. It concerns about the role of architecture in shaping the public space and its contribution to improve the quality of life in cities, and its practical application in an individual proposal of Urban Integrated Project, serving in an international competition for architecture students: **Schindler Award 2012**, specifically accomplished in the Swiss capital, Bern.

The programmatic theme is "**Access For All**".

It should be noted that **Bern** is considered the European capital of accessibility.

In this context to apply the concepts, was made an approach where we try to focus on several key aspects such as: accessibility, morphology, ecology, planning, urban transitions and continuity, form, function, among others, to ensure that the whole space intervention is accessible to everyone.

The second part will try to explain the strategy in a process of urban continuity and take advantage of the beautiful landscape naturalized that the city offers.

The aim is also to demonstrate the importance of the architect so that, through architectural interventions and urban planning to scale up the construction of a building for a very specific use in an architectural sense, it can improve the urban space, making that users in this case, the so-called "risk groups" feel cherished, in expectation of social inclusion.

Here, the social role will be closely linked to the design of space that you want to retrain in order to give continuity to the ancient Medieval city of Bern with an idea of "neighborhood unit", so that users of the building can feel reintegrated into community in a close relationship with each other.

## **Key Words**

City – Accessibility – Enablement - Public Space – Landscape – Urban  
Continuity - Tourism – Social Inclusion.

# **PARTE I**

## **1. INTRODUÇÃO E ASPECTOS METODOLÓGICOS**

Um dos grandes desafios do Século XXI será, com certeza, a adaptação das cidades e de todo o espaço habitável, à problemática da mobilidade e acessibilidade pedonal para que qualquer indivíduo consiga, no seu pleno direito de circulação, ter acesso às práticas das actividades urbanas sem qualquer constrangimento.

Os recentes estudos apontam para um rápido crescimento da população idosa em todo o mundo e, assim, urge uma rápida intervenção no território, no sentido de eliminar barreiras físicas existentes, que constituem uma forma de exclusão. Com o aumento da esperança de vida, esta franja da população encontra-se activa e, apesar das suas próprias condicionantes físicas, não deverá ficar privada da utilização do espaço público, presa num enorme rendilhado de fortes discontinuidades e oposições urbanísticas.

Trata-se de uma tarefa complexa, pois não fará sentido uma intervenção no território e no espaço público, fruto de expansões e discontinuidades à escala urbana, sem que haja, igualmente, uma outra intervenção no espaço de domínio público/privado, à escala do edifício sem condições algumas de acessibilidade para pessoas com qualquer tipo de incapacidades.

### **1.1. OBJECTO DE ESTUDO**

O tema principal do trabalho está subjacente à responsabilidade que arquitectos, urbanistas e demais agentes têm perante as práticas activas de intervenção, por forma a criarem melhores condições gerais de mobilidade e acessibilidade ao nível pedonal, nos espaços públicos, tendo em vista a renovação da cidade, facilitando as boas práticas sociais.

A intervenção é promovida por um concurso internacional, Schindler Award 2012, que consiste na aplicação prática de projecto, numa requalificação de um espaço específico da cidade de Berna, onde os aspectos a considerar são tão variados no que diz

respeito à construção de novos edifícios, alterações de traçados viários, transições entre cotas muito diferenciadas na morfologia do local e arranjo ambiental.

Serão abordados diversos aspectos relacionados com o tema e subtemas, como orientação, informação, deslocamento, uso e comunicação.

## 1.2. OBJECTIVO

Através desta intervenção interessa, sobretudo, tentar perceber qual o significado da arquitectura para os utilizadores dos espaços públicos, a sua importância para a coesão social e a sua contribuição para que, através do desenho da cidade, o turismo se constitua como factor de desenvolvimento das cidades.

Será igualmente importante entender se a soma destas novas premissas, (mobilidade /acessibilidade), rígidas nas suas regras, poderão retrair a imagem que se pretende da arquitectura, sufocando a criatividade.

## 1.3. MOTIVAÇÃO

A escolha deste tema surge no âmbito do trabalho desenvolvido para a conclusão de curso que, com base numa reflexão fundamentada numa revisão bibliográfica, incide sobre a aplicação prática de um conjunto de propostas e soluções, a levar a efeito numa intervenção de requalificação de um espaço urbano consolidado. Esse espaço, situado em Berna, capital da Suíça, encontra-se actualmente muito descaracterizado, em função das políticas de intervenção no território, fruto de diferentes épocas de expansão da cidade. Assim, através de um concurso internacional, foi lançado o desafio a estudantes arquitectos para apresentarem propostas individuais de Projecto Integrado Urbano, no sentido de contribuirem para a melhoria da qualidade de vida daquela cidade, facto que constituiu uma forte motivação pela pertinência e atractividade do tema.

## 1.4. METODOLOGIA E ESTRUTURA

O presente estudo assenta numa compilação de vários aspectos essenciais na arquitectura, como o estudo da teoria da arquitectura que serviu de base fundamental para abordar uma intervenção com estas características, a percepção do lugar com a construção de uma maquete à escala 1:200 que permitiu uma análise da morfologia mais próxima da realidade, a história da cidade que permitiu que houvesse uma especial

atenção para o tipo de utilizadores no âmbito social. Estudou-se, igualmente, o tema da ecologia que nos concede uma maior consciência ambiental e a certeza de quanto ela se torna importante para a sustentabilidade das cidades, assim como a técnica das infraestruturas urbanas para a opção da construção da rede viária que, articulada com a mobilidade define a qualidade dos espaços.

Reduzindo a escala surgem ainda outros aspectos relacionados com a espacialidade e sua relação com a envolvente, acessibilidade, construção, qualidade dos materiais e tantos outros conceitos necessários para uma intervenção com esta complexidade.

Além das considerações introdutórias referentes à motivação e aos objectivos do estudo a presente dissertação está estruturada em três partes. A primeira respeita à fundamentação teórica, no âmbito da qual, recorrendo às opiniões dos autores especializados, desejamos clarificar conceitos e desenvolver bases teóricas sobre as quais a arquitectura e o urbanismo podem intervir no espaço público como renovação das cidades. No primeiro capítulo aprofundou-se a forma como o espaço público urbano influencia a sociabilidade. O segundo, aborda, de uma forma geral, a arquitectura da cidade e a sua morfologia, bem como questões de planeamento que relacionam o desenho das cidades com o turismo e, conseqüentemente, com o desenvolvimento urbano. No terceiro capítulo focam-se algumas directrizes relacionadas com acessibilidade e mobilidade, por forma a tornar a cidade acessível para todos. A importância da paisagem, o papel do urbanista na cena urbana e a influência do mobiliário urbano na mudança da própria paisagem, são os aspectos apresentados no quarto capítulo. O quinto e último capítulo retrata o estado em que se encontram alguns espaços residuais e de que forma é que os profissionais podem intervir para tornar estes lugares atraentes.

A segunda parte refere-se à análise e à caracterização do lugar onde se pretende fazer o estudo prévio da proposta de intervenção, referente ao Prémio Schindler 2012.

A terceira parte, referente à concepção e concretização do estudo, apresenta a proposta urbana, o conceito e o projecto de um edifício destinado à reabilitação de grupos de risco.

Finalmente fez-se uma reflexão sobre os aspectos mais relevantes do estudo.

## 2. ESPAÇOS PÚBLICOS E SOCIABILIDADE

O espaço público, entendido como o espaço físico onde as práticas sociais se exercem, é o espaço comum a toda a população urbana que utiliza a cidade, quer seja para habitar ou trabalhar quer seja para usufruir das diferentes práticas de lazer. Utilização que implica, necessariamente, a identificação que as pessoas têm com a cidade e a forma como gerem o seu tempo. Como refere Balsa (2006: 15) “o espaço só existe através das representações dos indivíduos, os quais são considerados capazes de orientar a forma como se realiza a própria apropriação do espaço”.

E segundo Gomes (2002: 172) “esta parece ser a única maneira de se estabelecer uma relação directa entre a condição de cidadania e o espaço público, ou seja, sua configuração física, seus usos e sua vivência efectiva”.

Nos dias de hoje, o espaço urbano é também para a cidade pós-industrial um lugar competitivo onde a crescente proliferação dos serviços, do comércio e do sector terciário promove uma reconfiguração da estrutura económica, urbanística e social das cidades, principalmente nos centros (Gomes, 2009).

A este propósito, Rodrigues afirma que:

“... a crescente cultura de consumo reconverte progressivamente a imagem da cidade, substituindo a chaminé da fábrica da cidade industrial, pelo espaço de grandes dimensões orientado para o consumo. Nesta cidade sobressaem as actividades económicas ligadas à *produção simbólica* e às actividades profissionais dos *analistas simbólicos* ligados às indústrias culturais, aos *mass-media*, à publicidade, à educação, ao *design*, ao *marketing*, arquitectura e decoração.” (1992: 94 *apud* Gomes 2009: 56)

Se tivermos em conta o conceito de Reynaud (1991 *apud* Gomes, 2009:56) que afirma que a territorialidade e a funcionalidade urbanas são factores que contribuem para a estruturação e que exercem influência sobre a forma de vida dos indivíduos e da organização das instituições, percebemos que as cidades e as suas áreas de influência traduzem tanto as características das populações como um conjunto de modos de relações sociais e um espaço construído com mobilidades e acessibilidades específicas. Assim, num mundo de grandes mudanças que afectam o espaço urbano e, consequentemente os contextos social, cultural e económico, a urbanidade deve ser entendida como uma realidade socio-espacial, centrada nos habitantes e nos utilizadores das cidades e nas suas diversidades e necessidades.

Como refere Carina Gomes:

“... na verdade, os espaços não se reduzem à sua dimensão física. Tanto nas suas dimensões territorial e política, como nas suas expressões sociais, culturais e simbólicas, as cidades representam a complexidade multiforme do mundo moderno e as dinâmicas que marcam a sua permanente mutação.” (2007:5)

As novas formas urbanas surgem através de processos de reestruturação económica e social a que é urgente dar respostas objectivas, resultando em diferentes maneiras de pensar o urbanismo. A análise das características e dos utilizadores dos espaços públicos permitirá, por um lado, avaliar a perda de dinamismo que se tem verificado nos centros urbanos de algumas cidades, o que deu lugar a importantes transformações e, por outro lado, permitirá definir estratégias para a criação e utilização destes espaços. Portanto, a sua dimensão urbana e social permite aferir as causas e consequências das transformações no que releva às formas de utilização e gestão da cidade, apontando soluções para que a perda de animação de rua, a interiorização da vida pública e a emergência de fenómenos de marginalidade, sejam evitados.

Estas preocupações são evidenciadas na Carta de Leipzig sobre Cidades Europeias Sustentáveis que define as bases de uma nova política urbana europeia centrada na resolução dos problemas de exclusão social, envelhecimento, alterações climáticas e mobilidade, no sentido de fortalecer o centro das cidades, apoiar os bairros mais carenciados e reforçar o financiamento destinado às cidades.

Estas, que estiveram dependentes da economia e da sociedade rural durante muito tempo, foram progressivamente mudando com a era industrial. A primeira actividade que as caracterizou foi o comércio que, rapidamente, deu lugar à indústria, considerada a principal impulsionadora pela oferta de emprego e, conseqüentemente, pelo deslocamento e concentração de pessoas, actividades e serviços que alteraram profundamente as condições de vida.

Como refere Gonçalves (2006: 29) a cidade “... somos nós, paredes, e pessoas, ruas e edifícios, espaços fechados e espaços públicos.”

E neste âmbito, este autor afirma ainda que:

“o papel civilizador e de referência das sociedades ocidentais reconhecido à cidade não poderá ser restabelecido neste contexto de globalização e aceleração tecnológica se não se processar um reinvestimento na dimensão simbólica dos espaços públicos, entendido esse reinvestimento tanto nos dispositivos a conceber como nos aspectos práticos e materiais dessas intervenções.” (2006: 15)

O planeamento e a gestão urbanística são portanto, fundamentais na reconfiguração física e social da cidade, profundamente marcada por processos industriais e transformações socioeconómicas e políticas que têm criado um conjunto de atributos nos territórios em determinados momentos da sua história e evolução.

Neste processo tem um papel vital a arquitectura, na medida em que vai permitir a criação de estruturas que acompanhem, por um lado, os avanços científicos e tecnológicos tendo em conta a concepção de novas tipologias e linguagens, a introdução de novos materiais e técnicas de construção e, por outro lado as questões sociais decorrentes dessas transformações.

## 2.1. ESPAÇOS PÚBLICOS URBANOS

Como refere Fortuna (2002: 130) os “espaços públicos urbanos são os contextos físico-espaciais de localização das sociabilidades, cujos arquétipos principais são a rua e a praça pública”.

Assim, os espaços públicos urbanos são espaços constituídos por elementos físicos, nomeadamente, a rua, a praça, avenidas, jardins, largos, alamedas, parques, símbolos de uma urbanidade de memórias e identidades, onde as vivências são de natureza individual ou colectiva e onde, cada um deles, procura ir de encontro às necessidades e interesses de quem os utiliza.

Estes elementos de desenho urbano são decisivos para a produção de cidade, lugar privilegiado de inclusão social (Gonçalves, 2006), uma vez que é aí que se desenrola a vida e animação urbana e onde se desenvolve também grande parte da socialização dos utilizadores.

Territórios de partilha colectiva, é nestes espaços que as pessoas, enquanto “seres sociais”, se relacionam com os seus pares, pelo que estes lugares devem, por um lado, ser desenhados à sua escala e satisfazer os seus interesses específicos e, por outro lado, devem ser construídos com legibilidade e durabilidade, possibilitando as interacções entre as pessoas e o espaço público e vice-versa.

Os espaços públicos urbanos, na medida em que se constituem como elementos estruturantes e organizativos da forma urbana, permitem um funcionamento equilibrado do sistema urbano, apresentam um papel integrador ao permitir a ligação e a continuidade territorial e funcional da cidade, fundam e consolidam laços sociais uma

vez que se transformam em palcos de manifestações sociais, contribuindo para a qualidade de vida dos cidadãos, tornam-se marcos de identidade da cidade, retratam simbolismo político e cultural, assumem funções variadas e usos específicos e acolhem utilizadores de grupos sociais diferentes como moradores, visitantes, turistas, e ademais utilizadores sob forma individual ou colectiva que manifestam expectativas diferenciadas. (Francisco, s.d.)

Desta forma, podemos afirmar, certamente, que os espaços públicos urbanos, podem ser entendidos como elementos que podem proporcionar melhor qualidade de vida à colectividade, seja em termos materiais naquilo que se prende com os elementos urbanísticos e de ocupação física, seja em termos imateriais no que diz respeito às questões históricas culturais, sociais e de identidade que regulam a vivência urbana.

Neste contexto, Tibbalds (1988 *apud* Serdoura e Silva, 2006: 6) faz a síntese entre a perspectiva tradicional e as necessidades humanas no espaço urbano público, considerando que o desenho do espaço urbano, para que nele venha a ocorrer vida urbana, deve respeitar as heranças do passado e inserir as novas intervenções no contexto existente, encorajar a diversidade de funções urbanas no espaço colectivo, encorajar a liberdade de circulação das pessoas no espaço público, satisfazer as necessidades de fruição do espaço colectivo por todos os sectores sociais e evitar promover transformações em grande escala e em simultâneo. Deve, ainda, ser dada prioridade ao planeamento do espaço público e só depois às construções.

Encara-se, então, estes espaços como lugares fundamentais para reanimar a vida pública, privilegiando o papel da socialização.

Assim, constata-se que a necessidade de intervenção na requalificação dos espaços públicos na cidade tem sido alvo de uma preocupação crescente como se pode verificar através das linhas orientadoras para a estruturação e implementação de políticas integradas de desenvolvimento urbano, reflectidas na Carta de Leipzig (2007) e na Agenda Territorial da União Europeia (2009) bem como em programas europeus e nacionais como é o caso do URBAN e do Plano Nacional de Desenvolvimento Económico – PNDES – que constitui a base do Programa Polis. Estes programas pretendem requalificar as cidades, melhorar a sua competitividade, reforçar o seu papel na organização do território e melhorar a qualidade de vida dos seus habitantes.

Mas para que a intervenção seja eficaz é fundamental que se reflecta sobre o carácter total dos espaços públicos urbanos, como refere Gonçalves, que elabora uma caracterização em quatro universos de referência:

1. “Universo pós-moderno caracterizado pelos seguintes factores:
  - A subtração da comunicação e publicitação da informação, uma das suas principais funções, sequência da manifestação da sociedade do conhecimento;
  - A transformação da cidade e a alteração dos seus traços tradicionais na sequência da imposição de uma paisagem global por oposição à condição urbana local, por exigências de competitividade;
  - A higienização do meio urbano, com a criação de estruturas destinadas a determinados segmentos da população, como salas de chuto, casas de prostituição, centros de acolhimento para imigrantes, permitindo libertar áreas disponíveis para os utilizadores que sigam os padrões de comportamento maioritariamente aceites pela sociedade;
  - A experiência individual associada ao culto do corpo, ao consumo e a preocupações com a insegurança.
2. Universo do ambiente urbano:
  - Em nome da sustentabilidade investiu-se em grandes parques verdes urbanos, no tratamento de zonas ribeirinhas e nos corredores verdes metropolitanos. Projectos que consomem território, investimentos, recursos materiais e humanos, assumem grande importância mas contribuem para a desvalorização dos espaços públicos urbanos de vizinhança.
  - Apesar destas mudanças, o papel destes espaços é importante para o desenho do espaço, da construção da cidade e das inter-relações que os utilizadores aí desenvolvem;
  - A dimensão, vocações, localização e conteúdo destes espaços conduz a uma envolvimento de outros ramos do conhecimento, que se traduz numa mais-valia, em função dos contributos valiosos, pertinentes e actuais que se conjugam;
  - A relação entre cidade e espaços públicos é entendida de formas diferentes em função dos diferentes períodos históricos. Se há épocas em que a apropriação social é valorizada, outras há em que se torna marginal ou mesmo apagada;
  - Os espaços públicos urbanos traduzem as dinâmicas socioeconómicas que afectam a cidade.
3. Universo da sociabilidade
  - A transformação da cidade como consequência de um enorme conjunto de domínios e de relações complexas associadas à globalização e à individualização levou os responsáveis a reavaliar os problemas urbanos;
  - Independentemente das condições existentes e em função das alterações que se têm verificado na sociedade, tornou-se necessário que os diferentes profissionais e comunidades científicas se unam em redor de uma concepção da reconstrução do espaço público que responda às exigências e expectativas actuais;
  - A revolução tecnológica através de telemóveis com câmara instalada e de camaras web e a transferência da informação através de sms e de softwares interactivos conduzem a uma desterritorialização das EPU e, conseqüentemente, a processos de comunicação e socialização diferentes dos tradicionalmente utilizados nestes espaços físicos.
4. Universo de representação
  - Apesar dos espaços públicos serem distintos em função das sociedades onde se inserem, as cidades reconhecem e reconhecem-se neles, mas num contexto de crise

urbana importa perceber de que forma é que esta pode transmitir simbolismo a estes lugares e sentimentos de identidade aos seus utilizadores;

- A emergência de novos sentimentos urbanos colectivos, ou seja, de outras representações da cidade e da vida urbana, tem contribuído para a criação de novas tipologias e espaços públicos urbanos que colocam em causa os fundamentos de direito público em que assentavam os tradicionais. Surgem assim os “não-lugares” como refere Augé (1994 in Gonçalves, 2006: 28) ou a privatização do espaço público de Lúcio (in Moreno, 1994);
- Para além do futuro estão presentes as preocupações com a memória que reforçam a identidade urbana e consolidam as novas formações sociais em desenvolvimento;
- A possibilidade de uma maior mobilidade de pessoas e ideias leva à existência de uma forte fragmentação de territórios habitados por minorias com poucas referências e espaços simbólicos, surgindo os espaços étnicos, alternativos, nacionalistas com difíceis ligações aos restantes segmentos urbanos.” (2006: 25)

Neste contexto, pode afirmar-se que os espaços públicos urbanos não têm o mesmo significado para todos os utilizadores. Dependendo se são idosos, crianças, homens ou mulheres e grupos marginais, diferentes são as referências e a utilização que cada um tem e faz do lugar.

A vida humana, como refere Ferriolo (s.d.), pressupõe a transformação do território, na medida em que os indivíduos não têm um espaço biologicamente definido como a maior parte dos animais que vive num ambiente climático e ecológico adequado à sua espécie e existência. Uma vez que é o único ser capaz de viver em qualquer lugar da Terra e em diferentes condições ele pode dominar e transformar o território construindo um mundo cultural.

Este mundo cultural que vai desde as construções ao património intelectual caracteriza a paisagem. Portanto, cada paisagem revela uma cultura com conteúdos materiais e imateriais, visíveis e invisíveis, resultado da integração e da acção do ser humano, umas vezes em harmonia, outras vezes em contraste, com o meio ambiente em que se integra e que vai mudando no tempo e no espaço a um ritmo variável.

Enquanto construção humana, como afirma Gonçalves, “ a cidade não é só fruto da racionalidade, do ordenamento e planeamento. Ela é, no que é de mais intrinsecamente urbano, sobretudo casuística, inesperada, irracional e emotiva, pois é feita pelo Homem.” (2006: 45)

Efectivamente, a paisagem é diferente ao longo do tempo em função das suas próprias mudanças, como foi já referido anteriormente, mas também em função da

acção dos indivíduos, condicionada pelas suas experiências, pelas suas vivências e pelas suas opções, sejam elas de carácter político, estético, económico, social ou espacial.

O arquitecto Piero Zanini (*apud* Colafranceschi, 2007) refere que cada sociedade produz cultural e historicamente a sua própria variedade de limites que frequentemente têm um reflexo, mais ou menos visível nas paisagens que os acompanham. Contudo, ele acrescenta que, muito embora a forma de definir o seu próprio conteúdo possa mudar ao longo do tempo, os traços, literal ou simbolicamente, raramente desaparecem completamente, mantendo-se no território ou na intimidade individual e colectiva de quem o habita. A paisagem recebe as nossas marcas, mas também deixa sinais e imprime-se no nosso interior. É algo essencial para desenhar o complexo enredo da nossa existência.

Segundo Gonçalves (2006: 42), a utilização dos EPU pode ser lida ou decodificada segundo o plano sincrónico, onde se encontram no mesmo território indivíduos com os mesmos interesses, idades e afinidades, e no plano diacrónico onde o território é ocupado por vagas sucessivas de indivíduos com tipologias diferentes e que utilizam o espaço variando temporalmente ao longo do dia, seja manhã, tarde, noite, hora do almoço, fim de tarde, isto é, o ritmo e os estilos de vida condicionam também o uso da cidade.

Por isso, é fundamental que se perceba como é que as pessoas se movimentam num lugar, qual a sua atitude se esse lugar tiver muita ou pouca gente, se for de dia ou de noite, como reagem aos sons e de que forma é que podem ser afectados por eles. O ambiente relaciona-se com a pessoa em constante movimento que tem um ponto de vista variável e que muda constantemente de posição.

Como refere Balsa, é o estudo da estrutura ou das características sociais dos habitantes que vai servir para informar o espaço. A “determinação dos comportamentos, das relações e das representações sociais pela morfologia espacial é tanto mais provável, quanto os espaços são estigmatizados, como é o caso dos espaços gueto.” (2006: 15)

Nas cidades contemporâneas verifica-se a existência tanto de relações sociais distantes marcadas pelo anonimato e pelo individualismo, como pela existência de redes de solidariedade e de relações próximas de vizinhança, o que leva a que estes lugares de diversidade comportem estilos de sociabilidade também diversos. (Gomes, 2007)

Portanto, de acordo com Remy e Voyé “não existe qualquer relação automática e unívoca entre uma forma espacial determinada e um efeito social particular, mas que há, entre eles, toda uma gama possível de compatibilidades e de constrangimentos” (1992:

13). É o caso, por exemplo, de espaços que o autor designa por espaços de exclusão, marcados por desemprego industrial, por pobreza extrema, por envelhecimento da população, pelo aumento da população reformada e dependente de apoio social e pela coexistência de estatutos sociais contrastados, onde se concentram populações que não encontram lugar noutra sítio. Nestes espaços encontram-se, pois, aqueles que têm dificuldade em aceder a outros espaços, gerindo, assim, com uma relativa economia de meios, situações que o sistema não quer ou para as quais não encontra facilmente soluções.

Jacobs (1961), refere ainda que informações políticas, abstractas e sem fundamentação, são a base da construção das cidades, daí resultando a ausência da rua tradicional com as suas habitações e os seus espaços comerciais, com consequências drásticas para os seus habitantes. A autora denuncia os erros do “Urbanismo Moderno”, ou seja, a supressão das ruas e das praças que seriam os lugares indicados para vivências sociais do dia-a-dia.

Tomemos como exemplo o caso de Schützenmatt na Suíça (Schindler Award, 2012) onde a polícia, traficantes e consumidores de drogas são presença constante. Atraídos pelo espírito livre do Kulturzentrum Reitschule, mas mais ainda pelo ambiente deserto e negligenciado que o envolve, este espaço público tornou-se num lugar de destaque para estes grupos.



Imagem 1 - KulturzentrumReitschule, Bern - Fonte Net

As autoridades responsáveis sentiram necessidade de procurar soluções no sentido de resolver os problemas, por um lado, dos moradores que habitam a área e, por outro lado, destes grupos marginais que a frequentam.

Apesar de ter sido controverso no início, a partir de 1986 foi colocado à disposição dos utilizadores de drogas, o Drogenanlaufstelle, local onde eles estão autorizados a consumir a droga ilegalmente adquirida, em condições de controlo sanitário. Em vez de repressão, são-lhes oferecidas seringas estéreis, apoio jurídico, alimentação, exames de saúde, aceitação social e incentivos para ingressarem em programas de reabilitação.

Pela primeira vez, este grupo marginal foi considerado uma parte integrante da sociedade a quem foi prestado apoio médico e social. Contra a opinião de alguns especialistas, políticos e público em geral, as autoridades de Berna deixaram claro que pretendem, com estas medidas, reduzir o impacto negativo do uso de drogas. Em pouco tempo, os exames de saúde indicaram uma melhoria gradual, os crimes foram reduzidos e o “mundo da droga aberta” está relativamente controlado. Actualmente, mais de setenta instituições similares em todo o mundo têm seguido o mesmo exemplo.

Minimizar os problemas sociais e de saúde destes grupos, motivá-los a participar em programas de re-socialização e terapia e, acima de tudo, reduzir o impacto negativo dos toxicodependentes em espaço público, são os objectivos destas políticas. A presença de pessoas com problemas de drogas no espaço público faz parte da vida urbana. A aceitação deste facto e a procura de soluções contribuirá para que ruas, praças e parques se tornem lugares seguros e frequentados por todos.

Teoricamente, o espaço público é considerado um território que é de todos e de ninguém em particular, (Gonçalves, 2006 e Vitte, 2010) contudo, muitos exemplos ao longo dos tempos mostram que ele tende a ser acessível apenas a alguns. E o drama reside exactamente neste aspecto, uma vez que “a complexidade da organização dos espaços das cidades está directamente associada à dinâmica dos grupos sociais que utilizam e gozam esses espaços, ou seja, o que caracteriza uma cidade é, precisamente, o facto de haver espaços públicos que permitem o encontro com a diferença e o inesperado.” (Gonçalves, 2006: 53)

Como refere este autor, estes espaços são “espaços de mediação em permanente reconfiguração e revalorização para os diferentes grupos sociais, para os indivíduos de diferentes idades ou sexo, cujo sucesso tem dependido do discernimento demonstrado em cada momento pela consciência colectiva.” (2006: 46)

Por isso, é necessário que os responsáveis políticos e técnicos, com especial destaque para os arquitectos paisagistas, encontrem soluções que estimulem o uso da cidade, a aceitação das diferenças e a aprendizagem do viver social.

E neste aspecto não nos referimos apenas aos grupos socialmente excluídos mas também a grupos de adultos e jovens que não usufruem da rua nem de qualquer outro tipo de espaço público.

A insegurança e uma série de equipamentos e serviços cada vez mais difundidos como o computador, a internet, centros comerciais, de lazer ou de diversões, têm alterado as formas de ocupar o tempo livre, transferindo a sociabilidade para áreas privadas e conduzindo ao confinamento, ao isolamento social e à domesticidade.

Neste contexto, Fortuna responsabiliza a centralidade do espaço doméstico e familiar pela atrofia e crise do espaço público e pelo diminuto consumo cultural em função das influências da globalização da cultura e do desenvolvimento das tecnologias.

A mesma opinião é manifestada por Gomes (2002) ao afirmar que existe uma série de equipamentos e serviços que contribuem para o isolamento social, isto é, computadores, televisão, internet e serviços a ela associados promovem o isolamento. O mundo chega-nos a casa sem que precisemos de sair para a rua: “o lazer, as necessidades de abastecimento e a comunicação social são, assim, cada vez mais intermediados por máquinas que permitem um deslocamento solitário e virtual.” (Gomes, 2002: 83)

Esta é uma questão abordada igualmente por Rui Gomes (2009: 40) a propósito das novas políticas de emprego implementadas pelo pós-fordismo, onde a flexibilidade permite que o local de trabalho tradicional seja progressivamente substituído pela casa. Esta flexibilidade que orienta o mercado de trabalho para novos espaços, para contratos a prazo, contratos renováveis ou ausência de contratos e para consequentes deslocamentos sociais, também não cria oportunidades para que se criem relações de lealdade mútua e de compromisso, como refere Sennett (2007). Com sucessivas mudanças, os laços sociais vão-se mantendo na domesticidade, através do computador verificando-se, assim, uma deslocação para o interior do edifício de muitas actividades que antes se desenrolavam na rua.

Neste âmbito, Fortuna afirma que a casa se torna num espaço de abertura activa a tudo o que se passa no mundo e, tal como o espaço público, “está a tornar-se num espaço “colonizado” por um conjunto de agentes e de instituições que lhe são exteriores. O efeito mais imediato desta “colonização” é a sua progressiva fragmentação em cada vez mais recônditos espaços de privacidade intra-familiar.” (2002: 137)

A hipótese que coloca é a da implosão do espaço privado. O espaço da casa, na sua opinião, está a ser destruído. E é, pois, importante, que se reflecta sobre a relação da privacidade do lar com o espaço público, uma vez que eles se influenciam mutuamente.

O espaço público, na opinião de Gomes (2002) restringe, por um lado, cada vez mais a sua utilização ao seu valor instrumental primário: a circulação e, por outro lado, conduz ao abandono dos territórios comuns, públicos e colectivos, de vida social.

“Esta parece ser a explicação pela qual os grandes *shoppings centers* estão continuamente cheios, ocupados sobretudo por adolescentes, que procuram por uma sociabilidade mais ampla do que aquela oferecida pela família. Ainda assim, permanecem e se reproduzem socialmente dentro de circuitos espaciais fechados e selectivos.” (Gomes, 2002: 184)

Portanto, pensamos que será indispensável que, como afirma Gonçalves (2006) se projectem não só intervenções em parques verdes ou corredores ecológicos metropolitanos mas também em espaços de menor dimensão, como jardins, largos e praças, no sentido de preparar os espaços públicos para responder em simultâneo à presença de utilizadores de características e interesses diferenciados e de promover a sua coexistência espacial, colorindo e animando o espaço e incentivando à inclusão e à partilha.

A função do espaço público, assim como as interacções sociais que aí se desenrolam, varia com os estratos sociais, a etnia, a idade, os interesses dos grupos e com as próprias estruturas que lhes são oferecidas.

Assim, uma vez que a cidade, enquanto sistema, promove o contacto humano, e os espaços públicos se assumem como importantes polos, dado que proporcionam a oportunidade das pessoas se encontrarem devem ser, pois, acessíveis a todos, independentemente da idade, capacidades, origens ou condição social.

E para melhor responder aos desejos das pessoas que usam os espaços públicos, é necessário relacioná-los com o contexto urbano em que estes se inserem, de forma a analisar as mudanças culturais e da vida urbana que as pessoas promovem individualmente e em grupo, já que são essas mesmas mudanças que produzem novas necessidades e novos espaços. Para tal, é fundamental incentivar processos de desenho do espaço público no sentido de oferecer a cidade a todos (Gil, 2009) tendo em conta, também, as barreiras físicas que por vezes condicionam o acesso e a movimentação de determinados grupos, quer sejam crianças, idosos, grupos socialmente excluídos, quer

sejam pessoas que estejam incapacitadas de se movimentarem normalmente, permanente ou temporariamente. Porque como refere Gil (2009: 18) há que ter em conta que para se circular é preciso “espaço e liberdade para se conseguir percorrer determinado caminho sem nos atropelarmos uns aos outros, sem que nos incomodem, e até mesmo sem que nos empurrem.”

O espaço público constitui-se, assim, como um exercício de reflexão sobre a cidade e o urbano, sobre a tradição e a inovação e, finalmente, sobre o cidadão e o consumidor.

O paisagismo que tem sido protagonista na gestão dos espaços naturais em meio urbano confere apoio técnico no âmbito das estratégias políticas, suportando parte das mudanças, principalmente de escala, operadas na abordagem aos espaços públicos.

Sintetizando, falar sobre a cidade é falar sobre os seus espaços de troca, de circulação e de atravessamento, de permanência e de contemplação, de convívio e de interacções sociais, de lazer e de desporto. A negação da cidade prende-se com o isolamento, com a exclusão da vida colectiva e com a segregação. Quem mais necessita do espaço público, da sua qualidade, acessibilidade e segurança são aqueles que mais dificuldades têm em lhe aceder, quer sejam crianças, idosos, pobres ou quaisquer outros grupos socialmente marginalizados ou carentes.

A modernidade, como refere Gonçalves,

“trouxe novos desenvolvimentos para as estratégias de controlo social reforçando o protagonismo da cidade e conferindo diferente valorização aos espaços públicos urbanos. De facto, os novos EPU apresentam dispositivos de controlo e vigilância, que seleccionam, protegem e higienizam a par da glorificação do consumo.” (2006: 72)

Deste, modo Brigitte Gil (2009) adianta que o espaço público é um meio muito importante para a socialização da vida urbana e que para garantir a qualidade dos espaços públicos é necessário criar condições favoráveis para a sua utilização, assim como condições para a realização de diversas actividades sociais e recreativas. Assim como o ambiente envolvente tem um papel fundamental na qualidade destes espaços, daí que o desenho de cada um constitua um factor determinante, para o processo de socialização dos cidadãos.

A qualidade dos espaços de encontro permite a interacção entre gerações, classes sociais e diferentes comunidades, pelo que, sem eles a cidade se torna mais pobre e os cidadãos cada vez mais isolados.

Assim, face à evidência do mundo estar constantemente em mudança e do facto do ser humano marcar profundamente o território, pensamos que o desafio que se coloca actualmente aos profissionais das áreas do planeamento e urbanismo, arquitectos e paisagistas é encontrarem um equilíbrio no que respeita à concepção urbanística e à relação da forma urbana, à natureza, aos espaços públicos e à arquitectura dos edifícios.

A relação entre cidade e natureza faz parte da identidade e da cultura das cidades e aqui, o espaço verde é uma questão cultural que está directamente relacionada com o modo de vida das populações. Como está patente na carta de Leipzig (2007) a qualidade do espaço público e das paisagens artificiais assim como a arquitectura e o desenvolvimento urbano, contribuem de forma significativa para a melhoria das condições de vida dos cidadãos.

Se a questão da qualidade ambiental nos territórios não for alvo de um planeamento cuidado, podemos-nos deparar com a degradação da natureza, conflitos sociais e desorganização dos diversos sectores da sociedade, prejudicando, então, a vida das populações.

Deste modo, as práticas de planeamento são factores de vital importância para a sustentabilidade dos lugares.

Em jeito de conclusão e de acordo com Gonçalves, diremos que:

“O que se espera é que os EPU, apesar de todas as interferências produzidas por novos padrões de comportamento, continuem a permitir aos utilizadores urbanos beneficiarem de tréguas de um quotidiano preenchido, de se aproximarem de um pedaço de natureza e continuem a promover intensos contactos interpessoais onde o estatuto, o género, a naturalidade e a idade não interessam, glorificando a ideia maior do espírito democrático e, em particular da cidade.” (2006:78)

Acreditamos que a tarefa que se impõe a urbanistas e a arquitectos é actuar sobre as condições sociais e económicas e criar condições para promover o desenvolvimento segundo princípios de cultura de transformação urbana e de sustentabilidade.

## 2.2. CULTURAS URBANAS E O ESPAÇO PÚBLICO

Segundo Fortuna a realidade que se impõe para a promoção do desenvolvimento e da sustentabilidade urbana é percebermos como é que seremos capazes de construir *mais e melhor* cidade no futuro próximo. (2002: 123)

Esta questão coloca-se em virtude do aumento da população nas cidades, aumento que se tem constatado até à data e que pressupõe um maior impulso nas próximas décadas, e que advém de novos estilos de vida e padrões de consumo, conduzindo a que a conseqüente expansão urbana seja considerada como um dos mais importantes desafios que a Europa tem de enfrentar, como refere Carvalho. (2008)

Contudo, a questão que está patente em estudos recentes (Fortuna e Silva, 2001; Richard Rogers, 2001; Susan Faintein, 1999, *apud* Fortuna, 2002) é saber se, efectivamente estaremos à altura desse desafio, não tanto num âmbito técnico, mas principalmente num âmbito sociocultural.

Deste modo, os urbanistas europeus destacam as principais questões e desafios que afectam actualmente as cidades, segundo quatro domínios: alterações sociais e políticas; económicas e tecnológicas; ambientais e urbanas (Carvalho, 2008: 329). E a este propósito, Correia e Lobo salientam que:

“ a necessidade crescente de um ambiente urbano que ofereça qualidade de vida, mas também a protecção da saúde e da segurança pública, lança às cidades o importante desafio de desenvolver um futuro no qual os aspectos de sustentabilidade social, económica e ambiental sejam equilibrados.”(*apud* Carvalho, 2008)

Perante as transformações socioeconómicas que se têm verificado desde os tempos da cidade da era moderna e industrial até à actualidade, Fortuna (2002) afirma que os “construtores” da cidade das próximas décadas têm que aceitar que em democracia a cidade implica liberdade, participação cívica e garantia dos direitos de cidadania. A arquitectura deve ter em conta a sua relação com o espaço, com o tempo, com os sentidos e com as pulsões da cidade. Ou seja, deve reinventar o sentido do acto e do espaço público, participado e democrático. Assim, é indispensável ler a cidade não apenas de “cima para baixo” mas, também de “baixo para cima” e das “margens para o centro”.

Dessa “leitura” resulta um pressuposto que é o da chamada “crise” do espaço público das cidades e que, segundo Scheller e Urry (2000 *apud* Fortuna, 2002:130) é

consequência da actual lógica cultural que acentua, por um lado, o individualismo e a domesticidade e, por outro lado, o movimento e a velocidade que organiza a cidade de acordo com a ideia de que os indivíduos se defrontam com uma permanente flexibilidade e mobilidade.

Também Gomes (2002: 176) se refere a esta “crise” como um recuo do espaço público, recorrendo ao exemplo da cidade do Rio de Janeiro e apontando quatro principais processos para caracterizar este recuo: a apropriação privada crescente dos espaços comuns, a progressão das identidades territoriais, o emuralhamento da vida social e o crescimento das ilhas utópicas.

Estes dois últimos processos são abordados, igualmente, em Bauman (2009: 38 e 39) a propósito da cidade de S. Paulo e do isolamento a que muitos habitantes se impõem em condomínios ou atrás de barreiras físicas construídas por todo o lado, que ela denomina por “guetos voluntários.”

Nalgumas cidades, tem-se verificado, no entanto, a vontade de ultrapassar este recuo, por meio de estratégias de modernização que incluem o aspecto cultural. Aqui, verifica-se uma nova orientação política que utiliza a cultura como estratégia para renovar as economias locais urbanas através do turismo, do lazer, dos *media* e de outras indústrias culturais. Este facto revela, igualmente, um maior envolvimento e participação cultural, como forma de integrar sectores sociais jovens ou menos qualificados, ao lado da criação de infra-estruturas, equipamentos e competências culturais novas. Estas acções têm sido acompanhadas por processos de revitalização e recriação de espaços que estão a tornar a cidade mais legível e mais atractiva e têm potenciado o regresso ao centro da cidade. (Fortuna, 2002)

No entanto, estes padrões de oferta podem não ter o mesmo significado ou qualquer interesse para grupos sociais mais frágeis (operários, idosos, desempregados, grupos marginais), o que dificulta a instituição de acções socialmente abrangentes de redesenvolvimento cultural das cidades. Isto significa que as cidades não podem ser globais pois, deste modo, subordinam e marginalizam determinados grupos sociais.

Neste contexto, Bauman (2009: 17) diz-nos que os poderes reais que criam as condições sob as quais nós actuamos se centram numa esfera global, ao passo que as organizações políticas que operam no interior do espaço urbano permanecem numa esfera local, demonstrando uma frágil capacidade de agir. De acordo com este autor,

“As cidades se transformaram em depósitos de problemas causados pela globalização. Os cidadãos e aqueles que foram eleitos como seus representantes estão diante de uma tarefa que não podem nem sonhar em resolver: a tarefa de encontrar soluções locais para contradições globais”. (Bauman, 2009: 32)

Assim, é fundamental considerar as incoerências e as diversidades culturais como condição urbana e para tal é necessário que se verifique “um deslocamento do interesse que faça com que passemos do planeamento de espaços privados para o planeamento de um espaço público mais amplo, que seja ao mesmo tempo frutivo e estimulante... É necessário criar uma variedade de usos alternativos, agindo como catalisadores, e não como barreiras para a interacção humana.” (Manning *apud* Bauman, 2009:72)

Quando nestes estes espaços sociais de proximidade relacional se vivem situações que não são nem as situações típicas do espaço público nem as do espaço privado, surgem inseguranças, não apenas físicas mas também mentais e ontológicas, como adianta Fortuna (2002). Este facto está relacionado com os espaços de imaginação e produção pessoal e colectiva, como é o caso dos complexos históricos e monumentais das nossas cidades, espaços da nossa memória identitária, com uma forte estrutura e simbolismo. Uma vez que se corre o risco de eles perderem o seu significado, é preciso saber de que forma é que se pode conferir uma nova dinâmica a estes espaços com o objectivo de os incorporar de modo significativo numa acção de redesenvolvimento cultural das cidades. Das acções que daqui decorrerem será possível ou um consenso e uma participação efectiva que tenha em conta a diversidade ou, então, uma intervenção fraca, arrogante e insensível de alguns profissionais ou ainda um utilitarismo de investimentos e usos dos seus espaços públicos.

Neste âmbito, Fortuna (2002) interroga-se sobre os critérios estéticos dos espaços públicos das cidades, atribuindo responsabilidades a arquitectos e urbanistas uma vez que estes surgem, muitas vezes, como os negociadores da sua criação e reforma. O seu trabalho, com base nas suas próprias opções, pode sacrificar a perspectiva de conjunto e dar preferência ao pormenor e ao ornamento. Mas como referem Bloch (1988) e Vattimo (1987 *apud* Fortuna, 2002: 140), este “ornamento estético e arquitectónico não obedece a critérios funcionais nem a lógicas e linguagens racionalistas”. Estes profissionais, que já não se limitam a reproduzir a vontade de ricos, nobres e poderosos, como acontecia no passado, são, hoje em dia, considerados como intermediários culturais, na medida em que o seu trabalho se situa entre aquilo que é a sua criação e aquilo que é a consciência da diversidade de linguagens estéticas e sociais.

O desafio com o qual eles se defrontam é que, de acordo com o seu sentido estético, estes espaços públicos, além de funcionais sejam inteligíveis e relativamente abstractos e, simultaneamente, definidos e explícitos de forma a promover a intersubjectividade da cidade.

Para concluir, Fortuna (2002) afirma que podemos imaginar o espaço público como um cenário futuro orientado pelas opções e acções do nosso presente. Um futuro que cada vez mais se aproxima do presente, com o aumento da população urbana e, conseqüentemente, com a degradação das condições de vida nas cidades. É fundamental que estas se tornem politicamente criativas e culturais e socialmente sustentáveis. Ou seja, é necessário redesenhar as cidades.

“Construir uma cidade que corrija os principais erros da cidade de hoje e se mostre uma cidade justa, imaginativa, ecológica, tão compacta como policêntrica, com memória e sentido de lugar, de fácil contacto social, culturalmente diversa e, acima de tudo, uma cidade bela.” (Fortuna, 2002: 141)

### **3. ARQUITECTURA DA CIDADE E SUA MORFOLOGIA**

Sabe-se que a cidade é essencialmente uma acção humana sobre a natureza, é uma materialidade erigida pelos indivíduos, representada fisicamente pela sua arquitectura como agente transformador. A sua morfologia compõe-se também de aço, vidro, pedra, barro, equipamento e traçado das suas ruas.

Segundo Aldo Rossi, (1966) a noção de “morfologia” usa-se para designar o estudo da configuração e da estrutura exterior de um objecto. É a ciência que estuda as formas, interligando-as com os fenómenos que lhes deram origem.

A morfologia urbana foca-se principalmente no estudo dos aspectos exteriores do meio urbano e das suas relações recíprocas, explicando a paisagem urbana e a sua estrutura associada. É o estudo da forma e da sua articulação com os lugares que constituem o espaço urbano onde, através da sua organização quantitativa e funcional, precederá o desenho urbano na sua forma, ou seja, um conjunto de objectos arquitectónicos ligados entre si por relações espaciais.

Interessam, em primeiro lugar, os instrumentos de leitura (visual/exterior) urbanísticos e arquitecturais, pois esta posição implica aceitar que a construção do

espaço físico passa necessariamente pela arquitectura que será, assim, a chave da interpretação correcta e global da cidade como estrutura espacial táctil.

Na escala da cidade mais abrangente (macro escala), a morfologia estrutura-se através da articulação das diversas formas à dimensão urbana onde os seus elementos primários estruturantes como por exemplo o macrossistema dos arruamentos, bairros e as zonas habitacionais centrais ou produtivas se articulam entre si juntamente com o suporte geográfico. Esta estrutura da cidade poderá ser facilmente identificável na sua malha, como por exemplo nas cidades lineares, radio concêntricas, em malha ortogonal, radiais, etc. sendo estas tipologias as reconhecidas em quase todos os assentamentos urbanos.

Em contraponto com esta leitura as cidades não são apenas matéria. De acordo com Gomes, as “Cidades... são constituídas por conjuntos de símbolos e imagens que se expressam na vida quotidiana dos seus residentes e vão, ao longo do tempo, sendo associadas a sentimentos e valores.” (Gomes, 2007: 1)

Perante este ponto de vista, sendo habitadas por pessoas, as cidades não se podem reduzir apenas à sua condição física, pois a elas está associada uma imagem que “é sempre uma representação de alguma coisa (um objecto) e de alguém (um sujeito) ” (Peixoto, 2000: 104). São pessoas e vivências, são memórias de um lugar. Cada cidade é um palimpsesto de histórias de um lugar.

Michel Conan no texto “**Palimpsesto**” define este conceito como uma atitude de criação da paisagem numa sociedade aberta e multicultural que permite uma pluralidade de interpretações num mesmo lugar”. Há vestígios que podem ser apagados mas eles permanecem simbolicamente em função da imagem que nós criamos e das experiências que vivemos. (*apud* Colafranceschi, 2007)

A imagem da cidade (*imageability*), de acordo com Kevin Lynch (1960), é determinante para o comportamento social e psicológico dos habitantes e demonstra a existência de uma “imagem colectiva”, estabelecendo os métodos para que estas preocupações sejam reflectidas na prática urbanística através de uma dialéctica entre a “imagem” que o arquitecto procura e as “imagens” que os habitantes percebem. Opera a grande escala e relaciona elementos maiores com os menores, evidenciando a importância da imagem como elemento de concepção urbanística e como antítese à função.

“Qualidade de um objeto físico que lhe dá uma alta probabilidade de evocar uma imagem forte em qualquer observador. Refere-se à forma, cor ou arranjo que facilitam a formação de imagens mentais do ambiente fortemente identificadas, poderosamente estruturadas e altamente úteis.” (Lynch, 1960: 9)

Noutra visão, Gordon Cullen (1981) lê a cidade à escala da rua ou à “escala do pitoresco”, (mais próxima da abordagem elaborada neste trabalho de projecto) distanciando-se claramente dos sistemas reticulados mais racionalistas preferindo a cidade orgânica medieval. Através de uma vivência da cidade pretende demonstrar uma emoção estética vivida pelo “drama” directamente relacionada com o espaço e tempo, criando ambientes provocatórios de emoções numa clara abordagem anti funcionalista. Opta por três categorias espaciais: visão, lugar, conteúdo, que se desdobram em subcategorias morfológicas do espaço urbano através da cor, textura, elementos construtivos, vegetais (da árvore à flor), equipamento urbano. A soma destes elementos resulta numa arquitectura de percursos, pontos de vista, saliências, reentrâncias e contrastes, como se de pequenos gestos se tratassem – “como a leve cotovelada que se dá ao vizinho que está prestes a adormecer na igreja.” (Cullen, 1981: 17)

Na medida em que as cidades vão crescendo de acordo com a sua organização espacial, histórica e cultural há uma importância acrescentada para que a sua imagem passe além-fronteiras. Lucio Grinover (2009: 9) sustenta que: “Na cidade contemporânea o espectáculo torna-se o principal organizador da vida como dimensão da experiência cotidiana.”

É uma tendência crescente em que, sob orientação política e técnica de agentes manipuladores do planeamento recente da cena urbana, se vai assistindo a pequenos ajustes pontuais, ambientes simulados e estilizados ou seja “a cidade do espectáculo”, conceptualizada por Christine Boyer.

“...a partir da metáfora da televisão e do cinema, é a cidade do consumo e dos consumidores, organizada pela lógica do mercado e da mercadoria e pela conversão do espaço, da arquitectura e da decoração em cenários ou em imagens consumíveis para puro entretenimento.” (1996 apud Jacinto, 2012: 37)

Este espectáculo é responsável pela revitalização de cidades através de operações de renovação urbana como o caso de estudo de Berna, conhecida como uma cidade com grande intensidade turística onde se mistura uma tradição física na cidade construída com os seus edifícios arquitecturalmente ricos, com a sua tradição cultural através de símbolos e de uma identidade histórica. O património urbano foi, desde

sempre, um dos recursos mais valiosos para a atracção de turistas para as cidades, facto que vem conquistando ao longo da segunda metade do Século XX, até aos dias de hoje, uma forte presença nas cidades como polo gerador de desenvolvimento e ordenamento do território. Aqui, tem um papel primordial a arquitectura, na medida em que, através da conjugação das novas infra-estruturas com a requalificação dos espaços degradados em zonas urbanas consolidadas, vai contribuir para a melhoria da qualidade de vida tanto dos habitantes como dos visitantes e, conseqüentemente para o desenvolvimento das cidades.

### 3.1. PLANEAMENTO TERRITORIAL E TURISMO

De acordo com Carina Gomes (2012: 38). “A partir da segunda metade do séc. XX, os mercados turísticos segmentaram-se e diversificaram-se. A par do turismo de massas, surgiram diferentes tipos de ofertas, diversificaram-se os públicos e as experiências turísticas.” As cidades, em particular, transformaram-se num dos principais destinos de turismo. Paralelamente, o aumento da idade da reforma, o conforto económico, a vontade de visitar e de se cultivarem através da história de um lugar ou de um património edificado e principalmente a vontade de viver, faz com que uma parte considerável dos fluxos turísticos de um país ou de uma cidade corresponda a turistas idosos, muitas vezes até, com mobilidade condicionada. E neste caso, a cidade terá que adaptar as suas estruturas e serviços, de modo a que estes respondam às diferentes necessidades e capacidades de todos aqueles que a vivem.

Segundo dados da OMS (2009:3) o número de pessoas com mais de sessenta anos, em termos da população global, aumentará de 11% em 2006 para 22% em 2050. E nessa altura, pela primeira vez na história da humanidade, a população terá mais pessoas idosas do que crianças com idades até aos 14 anos. Desta forma, será fundamental que a cidade aumente a mobilidade e a independência não apenas dos jovens mas dos idosos também, para que todos se sintam confiantes para sair à rua e participar em actividades de lazer e em actividades sociais. E para que isto seja possível é imprescindível que tanto o turismo, como o lazer ou a socialização dos indivíduos estejam intimamente ligados ao planeamento do território.

Os recursos únicos e fundamentais para a sobrevivência de qualquer país são a população e o território, sendo que o principal recurso para a existência de um país é a

população. É ela que justifica esta existência, quer viva dentro do território ou fora dele (como é o caso dos imigrantes) e que, aliado aos principais recursos económicos e culturais de uma região apresenta grande dinamismo. Contudo, a recente expansão da população urbana em especial nas grandes cidades está a transformar as dinâmicas sociais e económicas a nível mundial.

Os dados apresentados em 2012 pelo Departamento de Assuntos Económicos e Sociais das Nações Unidas indicam-nos que entre 1950 e 2011, a população urbana mundial cresceu a uma taxa média de 2,6 por cento ao ano e aumentou quase cinco vezes nesse período, passando de 0.750 a 3600 milhões. Calcula-se que entre 2011 e 2030, a população urbana cresça a uma taxa média anual de 1,7 por cento, o que, significa que este crescimento levaria a uma duplicação da população urbana em 41 anos. No período de 2030 a 2050 espera-se que a taxa de crescimento urbano diminua para 1,1 por cento ao ano, o que implica, ainda assim, um tempo de duplicação de 63 anos.

Este facto é explicado por diversas causas como os fluxos migratórios para as cidades, pelo saldo do crescimento natural dentro das cidades que reflecte, em parte, o cariz juvenil e fértil dos migrantes mais recentes, pela expansão das fronteiras das cidades, que vão absorvendo vilas e zonas rurais em redor. Causas de outra ordem como a violência, a guerra, catástrofes naturais, perseguições religiosas ou étnicas, contribuem para a formação de conjuntos urbanos temporários que não deixam, ainda assim, de representar um embrião para novos elementos urbanos. No entanto, os problemas decorrentes do crescimento acelerado da população nas grandes cidades têm como principais consequências a falta de infra-estruturas adequadas à recepção dos novos habitantes e à manutenção de um nível digno de vivência urbana. Para além deste problema estrutural existem outros como económicos, culturais e sociais em todo o mundo, como por exemplo a marginalização social, o aumento da insegurança e a exclusão territorial.

“Os indivíduos, as colectividades, as cidades competem e, entretanto, umas alcançam o êxito e outras ficam relegadas a um subprocesso de exclusão territorial, no qual a inadaptação das estruturas tradicionais ao modelo dominante, conduz a situações residuais confinadas aos espaços que monopolizam o crescimento económico. Produz-se, assim, uma desvitalização dos tecidos territoriais ... “ (Ledo, 2003: 73, tradução nossa)

As características de âmbito territorial são compostas, por um lado, pelas componentes estruturais que incluem as populações, as organizações, os bens e os

serviços, o solo, as infra-estruturas e os espaços naturais e, por outro lado, pelas relações entre os componentes através de actividades e processos económicos, culturais, sociais e políticos.

Então, atendendo a que o território, delimitado pelas fronteiras administrativas e políticas é constituído pelo solo e por tudo o que nele está implantado e que, ao contrário da população e dos recursos económicos e culturais, é um bem escasso, fixo e estável que não pode ser aumentado, é urgente procurar estratégias que permitam alcançar um maior equilíbrio territorial entre as zonas rurais e as urbanas, entre as grandes cidades e as cidades mais pequenas, entre as áreas mais desenvolvidas e as menos desenvolvidas, com toda a diversidade de estruturas intermédias existentes em cada um dos modelos referenciados.

Este facto conduz a duas questões que se prendem com o aumento da complexidade dos métodos de planificação e com a necessidade de avaliar novas estratégias de gestão territorial adaptadas às novas possibilidades e necessidades. Tanto numa como noutra a capacidade de inovação e a concertação social são fundamentais na prossecução de uma melhor gestão e governabilidade dos territórios. De contrário, como afirma Ledo (2003), as tensões latentes ao emergirem, conduzem a uma desmotivação por parte dos planificadores e gestores que terão que se dedicar a resolver problemas em vez de se concentrarem em implementar os objectivos por todos desejados.

Neste contexto, na opinião do autor referenciado:

“É verdade que abundam as metodologias de planificação, como ocorre com a planificação estratégica, um sistema de intervenção no território experimentado e com uma sequência temporal de fases e objectivos bem marcada e, por isso, fácil de aplicar em qualquer território; contudo, os resultados demonstram que se não existe uma clara liderança política e consenso social, a planificação estratégica converte-se num mero instrumento técnico com escassas possibilidades de êxito” (Ledo, 2004: 112)

Assim, para que a utilização do espaço seja feita da melhor forma possível e que, como refere Paulo Carvalho a este propósito, “pressuponha a resolução de problemas como o ruído, a melhoria da qualidade do ar, a salvaguarda e a valorização do património edificado através da renovação e reabilitação urbana, a protecção e ampliação de espaços verdes, a requalificação e revitalização de espaços abandonados e degradados” (2008: 328, 329), é necessário que exista vontade política e social e que se tenha em atenção um sistema de gestão territorial que, organizado no âmbito, nacional, regional e local se traduzirá no alicerce fundamental da política de ordenamento do

território e urbanismo através de uma interacção coordenada e de um conjunto de instrumentos de gestão territorial.

Um dos primeiros instrumentos que visa estes objectivos é a Carta Europeia do Ordenamento do Território que define o Ordenamento do Território como:

“...a expressão espacial das políticas económica, social, cultural e ecológica” e como “uma disciplina científica, uma técnica administrativa e uma política, concebidas como uma abordagem interdisciplinar e global que visam desenvolver de modo equilibrado as regiões e organizar fisicamente o espaço, segundo uma concepção orientadora.” (apud Vieira, 2007: 84)

Assim, o desenvolvimento do território assume uma nova dimensão a partir da segunda metade dos anos 80, evidente na Estratégia Territorial Europeia que refere que o ordenamento do território deve ser trabalhado de forma conjunta entre os vários países da União Europeia.

Actualmente, as orientações mais recentes das políticas públicas traduzem-se através dos dois documentos políticos e programáticos mais relevantes neste âmbito que são a Carta de Leipzig para as Cidades Europeias Sustentáveis (2007), e a Agenda Territorial da União Europeia que destaca a promoção do desenvolvimento económico, social e ambiental.

Na sequência das orientações internacionais, diremos que está hoje consagrado em Portugal o princípio de que:

“O espaço não tem apenas dimensão territorial e física, mas tem também importância demográfica, económica, social, cultural e, por isso, o ordenamento do território afecta não só o espaço, mas influencia também a distribuição e a forma de se organizarem as actividades nele implantadas.” (Vieira, 2007: 174)

De entre essas actividades, o turismo, com o diverso leque de actividades que abarca, pode considerar-se uma das mais importantes manifestações que se têm implantado no território, desempenhando um papel fundamental no desenvolvimento de determinadas regiões, onde, por vezes, não existem outras alternativas para alcançar esse objectivo.

Pelas suas características, o turismo: “...é um fenómeno que estabelece relações não só com todas as actividades humanas como também com o ambiente físico” (Cunha, 2001: 117), ou seja, constitui “um fenómeno social e económico que se manifesta claramente no espaço.” (Cabugueira, 2005: 102)

Careto e Lima acrescentam que o turismo:

“É uma actividade que utiliza intensivamente o território e cujos diferentes subsectores, desde o alojamento aos transportes, às actividades e equipamentos de animação turística, às infra-estruturas e serviços diversos, directa ou indirectamente associados, assumem, tendencialmente, uma expressão espacial fortemente estruturante.” (2007: 77)

As interacções fundamentais que o sistema turístico estabelece situam-se nos planos económico e financeiro, social, ambiental e ecológico, político, jurídico-institucional, cultural, sanitário, científico e educativo e tecnológico.

A maior parte das actividades e serviços que constituem o produto turístico estão normalmente associados a uma atracção natural ou cultural que, deste modo, se tornam directamente produtivos participando no processo geral de expansão da economia.

Como refere Cabugueira (2005), este sector representa, pois, um conjunto de actividades produtivas interdependentes que estão ligadas aos restantes sectores da economia, nomeadamente o das indústrias transformadoras, do comércio, do artesanato, dos serviços públicos e do sector primário. Além disso, o turismo é uma fonte de emprego e de receitas em constante progressão, tanto em países desenvolvidos como em países em desenvolvimento.

Assim, vários são os autores que destacam a importância desta actividade, tanto para o bem-estar do indivíduo como para o desenvolvimento Nacional/Regional:

“O turismo afirma-se, cada vez mais, como um fenómeno multidimensional e um factor fundamental das sociedades modernas.” (Barros, 2002: 19)

“... constitui um importante factor económico, tendo, para muitos países, que são destinos turísticos, como é o caso de Portugal, um peso muito significativo nas receitas.” (idem, p. 151)

“O turismo, (...) além de ser importante fonte de receita para os países em desenvolvimento e mesmo os desenvolvidos, atende a uma necessidade crescente do ser humano por lazer e entretenimento, além de outras necessidades de ocupação do tempo livre como o desenvolvimento espiritual e o aprofundamento cultural.” (Dias, 2003: 18)

“O turismo, em termos conceptuais, é dos produtos mais recentes da civilização moderna. Não obstante, em apenas meio século, tornou-se numa das suas principais actividades económicas.” (Costa *apud* Careto e Lima 2006: 15)

Correlacionado com o património natural e cultural bem como com as tradições e culturas, o turismo influencia o sistema económico e financeiro uma vez que é gerador de riqueza e emprego, permitindo atingir objectivos de desenvolvimento económico e dinamizando outras actividades.

Veja-se, por exemplo a indústria turística europeia que gera mais de 5% do PIB da UE, um número em constante aumento. Com cerca de 1,8 milhão de empresas, essencialmente PME, e cerca de 5,2% da mão-de-obra total (ou seja, aproximadamente 9,7 milhões de empregos e uma proporção importante de jovens), o sector do turismo representa, pois, a terceira actividade socioeconómica da UE mais importante, logo a seguir ao sector do comércio e da distribuição e ao da construção. Tendo em conta os sectores correlacionados, a contribuição do turismo para o produto interno bruto é ainda bem mais elevada, dado que se considera que gera mais de 10% do PIB da União Europeia e cerca de 12% do emprego total.

Podem ser destacadas, por um lado, as implicações directas nas economias dos países onde decorrem as actividades e, por outro, os reflexos gerados nos países emissores, em se tratando do turismo internacional.

Segundo dados da OMT (2001) prevê-se que as chegadas internacionais de turistas atingiram 880 milhões em 2009, e que atingirão, em 2020, cerca de 1,6 mil milhões, quase duplicando o valor de 2009 e correspondendo a uma taxa de crescimento médio anual de 4,1% desde 1995, em termos mundiais.

Não é por acaso que em 1980 na Conferência de Manila (Promovida pela OMT em 1980), era salientada a importância do turismo para o ser humano, incluindo-o como um dos indicadores da qualidade de vida. E em 2004 “A Conferência das Nações Unidas para o Comércio e Desenvolvimento” reconhece o turismo como uma das indústrias mais importantes do mundo e aquela que possui um índice de crescimento mais rápido (Careto e Lima, 2006: 22).

Não sendo um fenómeno recente, como afirma Page (2007: 29), verificou-se a partir dos anos 60 um grande impulso neste sector e, neste período, fizeram-se os primeiros grandes investimentos no turismo europeu, principalmente na hotelaria e em novas infra-estruturas de utilização sazonal acreditando-se, como refere Vieira, “que o efeito multiplicador da construção civil iria desencadear, não só o desenvolvimento equilibrado dos sectores industriais e serviços, como também o desenvolvimento regional e a esperada criação de postos de trabalho, sobretudo nas regiões mais atrasadas” (2007: 73) ignorando os interesses das populações locais (exclusão). Assim, durante muitos anos o turismo foi crescendo sem planeamento sectorial invadindo e utilizando abusiva e descontroladamente o território, em função de interesses individuais e de oportunidades de negócios, considerando-se o planeamento como uma forma de travar o desenvolvimento.

Contudo, e segundo Dias (2003), com o impulso das novas tecnologias e as facilidades de comunicação e informação, a tendência é de crescimento contínuo, e na ausência de fiscalização e planeamento, o turismo pode gerar efeitos negativos de carácter económico, social, cultural e ambiental, na comunidade receptora.

A mesma opinião é manifestada por Costa, ao referir que:

“o turismo é sinónimo de lazer, cultura, mobilidade e conhecimento mas é também, em muitos casos, fonte de degradação da qualidade ambiental, de desperdício de recursos escassos e até de aviltamento de valores tradicionais e aculturação indesejável de povos de fraca condição social: numa palavra, de insustentabilidade.” (*apud* Careto e Lima, 2006: 15)

Assim, tendo em conta as preocupações com a protecção do ambiente, a qualidade de vida e a defesa e o interesse das populações facilmente se percebe que o planeamento assume um papel cada vez mais importante, na definição de estratégias e na organização da actividade turística. Tal como referem Brito e Silva, “o crescimento do sector tem imposto a necessidade de organizar e de administrar no sentido da redução dos impactos negativos e da ampliação das suas mais-valias.” (2005: 13)

Careto e Lima salientam que:

“...o planeamento estratégico do desenvolvimento turístico e, bem assim, o ordenamento territorial do turismo, é condição de competitividade para o sector, que opera num mercado globalizado, volátil, agressivo, o que lhe confere uma considerável incerteza quanto ao futuro. A sua antecipação e organização constitui-se como um pilar de todo o processo de desenvolvimento turístico sustentável, o que é responsabilidade de todos.” (2007: 77)

Neste contexto, pode-se afirmar que, para que o turismo seja uma promoção e não um risco para as populações, torna-se imperativo a existência de um processo de planeamento que consiga promover a rentabilização dos recursos turísticos de uma forma sustentada, tornando-os numa mais-valia tanto para os visitantes como para quem os recebe.

No caso da cidade de Berna esta estratégia está bem patente senão vejamos:

Berna é apresentada aos turistas como um verdadeiro paraíso - Património Mundial da UNESCO, orgulha-se dos seus 6 km de galerias de lojas, museus, bares e restaurantes, numa lista quase interminável. É sugerido a cada visitante, quase como uma obrigação, o percurso que conduz a Bärenpark Schwellenmätteli, ao longo do rio

Aare. De frente para a paisagem histórica da cidade velha, pode-se andar pelos caminhos velhos da Anlag englische, ouvir o som forte do rio que serpenteia pela cidade, e terminar o passeio relaxante com um litro de cerveja Felsenau no terraço do restaurante Schwellenmätteli. Depois, pode-se apanhar o teleférico até ao parlamento Marzili ou o Senkeltram até as arcadas da cidade velha onde existe um longo passeio cultural para se visitar. (Schindler Task, 2011: 4)

Ainda dentro desta estratégia de promoção, há um programa denominado *Berna para Arquitectos*, onde os visitantes podem escolher entre uma grande variedade de interessantes edifícios, áreas residenciais e pontes dos quais se destacam algumas intervenções recentes:

- Museu Histórico (arquitectos mlzd, 2009)
- Cobertura Envidraçada, Baldachin (Marchwell / BSR / Atelier 5, 2008)
- Lazer e WestSide Shopping Centre (Daniel Libeskind, 2008)
- Klee Museum (Renzo Piano, 2005)
- Projectos de Habitação (por exemplo: Brunnen, Volo1, Gabelbach, Halen, Tscharnergut) Área de Kirchenfeld residencial (Berne Land Company)

Contudo, para que o turismo contribua para a promoção da cidade e, simultaneamente, para a qualidade de vida das populações, pressupõe-se que exista, para além da vontade de técnicos e de políticos, um envolvimento das populações locais e uma identificação das potencialidades e fragilidades, no sentido de promover o desenvolvimento e viabilizar o sucesso, através da conciliação e da convergência de interesses.

Um investimento à escala da mobilidade será imperativo para o bom funcionamento das cidades contemporâneas.

“Berna é considerada uma cidade amiga do idoso. Em meados de 1970, foi implementado um novo conjunto de regras para reduzir o tráfego motorizado na cidade, foi dada prioridade ao transporte público, foram instaladas ciclovias separadas e foi reduzido o número de faixas exclusivas para tráfego motorizado individual. Hoje, Berna, classifica-se como uma das cidades eco-amigáveis da Europa - com uma taxa de 54% de uso de transportes públicos.” (Schindler P\_2 Task, 2011: 14)

Esta é uma estratégia muito positiva mas insuficiente ainda, dentro do que se espera de uma “Cidade Inclusiva”, lugar onde se deve privilegiar a inclusão, levando-se em consideração a diversidade das pessoas que partilham e usufruem do meio urbano.

#### 4. CIDADE INCLUSIVA

Actualmente, mais de metade da população mundial vive em contexto urbano e a avaliar pela análise demográfica prevê-se que, muito em breve, três quartos dessa população estejam a morar nas cidades (Giradet, 1996 *apud* Hanson, 2004). Se a este facto juntarmos as precárias condições de vida que as cidades e as grandes metrópoles oferecem nos dias de hoje, rapidamente seremos confrontados com o facto de percebermos de que forma é que poderemos construir e revitalizar as cidades por forma a que estas respondam às necessidades e vontades dos cidadãos. Como refere Fortuna a questão centra-se no facto de “saber se seremos capazes de construir a cidade que imaginamos” (2002: 123), pois existe uma grande dicotomia entre o ambiente urbano construído e o ambiente urbano desejado. O construído representa-se, na maior parte das situações, completamente inadequado para a satisfação das necessidades mais básicas de pessoas idosas ou de pessoas com qualquer tipo de incapacidade. O desejado, pode traduzir-se numa utopia, numa escala de tempo imediato, na medida em que não podemos destruir o que está (mal) feito. Podemos sim, actuar rapidamente, passar do estático ao dinâmico, da inércia à acção. Só desta forma será possível atenuar aquilo que Hanson (2004) denomina de “*deficiência de arquitectura*”, ou seja, reduzir os factores que dificultam um ambiente inclusivo para todos.

Se tivermos em conta que em 2030 a população com idade acima dos 65 anos terá duplicado e que a população com idade superior a 80 anos de idade terá triplicado (Atkins, 2001; Frye, 2003 *apud* Hanson, 2004), poder-se-á concluir que a maior parte da população neste momento, se confronta com uma enormíssima dificuldade, no que respeita ao tema da acessibilidade em diversos aspectos (visíveis ou invisíveis) existentes no espaço público urbano (Exclusão). As barreiras arquitectónicas são quase infinitas e se não actuarmos de imediato no que respeita a esta problemática, ela será drasticamente agravada nos próximos anos e as suas consequências serão desastrosas.

Existe, no entanto, um aumento da consciência de que qualquer utilizador de um espaço público ou privado deverá ser capaz de o vivenciar, seja a trabalhar, habitar ou a realizar qualquer outra actividade, de uma forma segura e eficiente, de acordo com as suas capacidades cognitivas. Deveremos procurar a perfeição e tentar ordenar o que se encontra desordenado, mesmo sabendo que segundo John Ruskin “A imperfeição é, de alguma forma essencial para tudo o que sabemos da vida.” (1980: 238)

Ainda assim, “poucos edifícios fornecem as ajudas e sinalizações necessárias para ajudar as pessoas com debilidades sensoriais e a maior parte dos sistemas de transporte público simplesmente exclui as pessoas com deficiência.” (Hanson, 2004: 3)

Ficam assim comprometidos direitos fundamentais do ser humano: o direito à dignidade, o direito à inclusão e a tantos outros, pelas imensuráveis situações onde o desenho urbano impossibilita o acesso, seja ele a edifícios, espaços, transportes públicos ou privados. Para pessoas portadoras de algum tipo de incapacidade, a oportunidade de uma vida independente fica literalmente comprometida.

“Dividir a cidade entre quem pode ou não pode acessar o seu espaço gera espacialidades distintas de demarcação e de exclusão. Até o momento, o projecto do sistema de infraestrutura física da cidade, tem impedido pessoas com deficiência ou necessidades especiais de participarem em áreas da vida social urbana tida como certa pelo “corpo capaz”, e, com efeito, separado os não deficientes das pessoas com algum tipo de inaptidão ou deficiência.” (Hanson, 2004: 4)

Para Hanson, o “Santo Graal” do *design* urbano seria a ausência de descontinuidade “em que todos se podem movimentar sem esforço da origem ao destino entre vários modos de transporte e entre edifícios e lugares dentro do tecido urbano” (2004: 4). Na mesma ideia da Perfeição/Imperfeição, o filósofo Karsten Harries, aponta a realidade essencial mental do tempo, na arte da arquitectura: “Arquitectura não é apenas o espaço doméstico, é também uma defesa profunda contra o terror do tempo.” (Karsten, 1982 *apud* Pallasmaa, 2007)

Foi isso que o tempo nos mostrou, não existe perfeição na arte de arquitectar. Foi exactamente o contrário que aconteceu. Fazendo uma viagem retrospectiva e de acordo com as palavras de Pallasmaa “A matéria exprime o tempo, enquanto forma, uma forma particularmente geométrica, expressa o espaço (...) Não podemos viver mentalmente num espaço sem lugar, nem podemos existir numa duração intemporal” (2007:9).

Quando se arquitectava noutros tempos, longe estava o pensamento das necessidades físico-biológicas de pessoas com mobilidade condicionada, insuficiências visuais, etc. As nossas cidades, construídas e pensadas, não favorecem estas pessoas que se vêem completamente inibidas de frequentar e vivenciar o espaço público onde o acesso a escadas, a edifícios, a locais com muito trânsito, a transportes, entre outros aspectos, é de difícil acesso.

As formas geométricas projectadas e construídas que geram o espaço foram nitidamente imaginadas numa ideia bi-dimensional que, na prática, resultaram num conjunto de condicionantes inesperados.

Até há relativamente pouco tempo, segundo Hanson: “As definições de deficiência baseavam-se no modelo médico, ou seja, o ónus era colocado sobre o indivíduo que teria que adaptar o corpo “anormal” a um ambiente construído que estava planeado para atender às necessidades de pessoas “normais.” (2004: 5) Sendo assim, as pessoas desta forma definidas, eram discriminadas por uma sociedade que se achava “normal” ao contrário de outros, encarados como “anormais” porque de alguma forma estavam incapacitados. Neste contexto, a resolução passava só por minimizar o problema, projectando apenas para as “necessidades especiais” evitando os custos inerentes de projectos numa macro-escala que possibilitaria facilitar (inclusão) a vida nesses grupos que constantemente são marginalizados por uma sociedade “principal”, onde existe uma outra “secundária.”

Este autor acrescenta que:

“... mais recentemente, a abordagem modificou-se para o modelo social de deficiência, o que determinava que o ambiente em si produzia activamente “deficiência”. De acordo com este modelo, as pessoas tornam-se inaptas pelas barreiras que enfrentam, não por sua deficiência.” (2004: 5, tradução nossa)

Activistas dos direitos dos deficientes afirmam que:

“... deficiência” é principalmente desvantagem ou restrição imposta por uma sociedade que presta pouca ou nenhuma atenção às necessidades das pessoas com deficiências físicas, sensoriais ou cognitivas.” (*apud* Hanson, 2004: 7, tradução nossa)

Numa visão mais abrangente existem claramente factores de exclusão social, falta de vontade política para legislar e fiscalizar, uma vez que se gasta mais em construir (mal) para mais tarde adaptar os espaços que se podem chamar de “remediados”, gastando (mal) os recursos existentes que poderiam ser suficientes para garantir que esses indivíduos tivessem uma vida normal dentro das suas próprias limitações para se sentirem integrados numa sociedade única.

Entretanto, o factor chave que vai determinar o que poderá restringir ou facilitar a vida destas pessoas é o conceito de “*Architectural Disability*” que Goldsmith, traduz por

“Deficiência é um termo que tem sido utilizado para descrever como o projecto físico (layout), a construção de edifícios e outros espaços públicos podem confrontar as pessoas com os perigos e os obstáculos que tornam o ambiente construído inconveniente, desconfortável ou inseguro, podendo mesmo impedir algumas pessoas de utilizá-lo de todo. Deficiência implica uma perda de funcionalidade, mas neste caso o termo refere-se a edifícios mal projectados, mal construídos ou feitos com materiais inferiores ou mal conservados, e que são disfuncionais, podendo afectar negativamente o acesso das pessoas e a utilização do ambiente.” (1997:10 *apud* Hanson, 2004: 10, tradução nossa)

A falta de visão, consciente ou inconsciente, onde se gastam verdadeiras fortunas para a construção de edifícios, para a projecção dos espaços com recursos tecnológicos nunca antes alcançados, não pode servir de justificação para que, salvo raras excepções, os nossos ambientes contemporâneos, sejam ambientes sem alma. Deveríamos fazer melhor e responsabilizar, sim, responsabilizar, porque até ao momento nos artigos de opinião, nos seminários etc. discute-se o problema mas pouco ou nada se verifica em termos de acção.

Não existe um sentimento feliz de ligação entre o espaço construído e a vontade intrínseca de enraizamento ao lugar, em pessoas com necessidades especiais. Não existe um conforto mental, pelo contrário existe um forte sentimento de desolação (descriminação arquitectónica).

Segundo o manual de projectos, Wylde et al (1994, *apud* Hanson, 2004), afirmam que cerca de 90% dos indivíduos podem ser arquitectonicamente bloqueados, de uma forma ou de outra, em algum momento da vida. Ou seja, em algum momento, por deficiências arquitectónicas, foram impedidos de concretizar algo.

Por sua vez, Lawton concentrou-se na forma como o ambiente construído pode restringir as opções para as pessoas mais velhas, e usa o termo “pressão ambiental” para definir “um estado induzido pela necessidade de lidar com ambientes construídos para pessoas mais jovens, de forma a tornar as pessoas mais velhas mais vulneráveis e mais resignadas em aceitar as limitações ambientais” (1974 *apud* Hanson, 2004:10); o mesmo se aplica às pessoas com insuficiências especiais.

A autora Julienne Hanson, citando Imrie e Hall (2001: 36, *apud* Hanson, 2004: 11), mostra-nos que estão em curso na indústria da construção quatro pressupostos que impedem que o ambiente construído seja concebido de forma a reduzir a pressão ambiental ou “deficiência arquitectónica” e que se prendem com o facto de haver um número insuficiente de pessoas com deficiência para justificar a necessidade de mais acessibilidade no ambiente construído; por ficar muito dispendiosa a construção de

ambientes totalmente acessíveis; por se partir do pressuposto de que ao atender às necessidades dos utilizadores de cadeiras de rodas é o suficiente para responder às necessidades de todas as pessoas com deficiências e por se partir do princípio de que ambientes acessíveis podem ser projectados apenas através das soluções de projectos técnicos, ignorando a necessidade de uma mudança correspondente nas atitudes sociais, valores ou práticas.

Segundo Carmona (2003), a acessibilidade está ainda relacionada com a mobilidade, na medida em que determinados grupos sociais dependem mais de transportes públicos e, portanto, têm menor acesso e mobilidade aos espaços da cidade, do que aquele que é dependente do uso de transporte individual.

Assim, actualmente, a abordagem alterou-se de:

“... edificar de forma fragmentada para pessoas com necessidades especiais, para uma ênfase sobre a importância de “design inclusivo”, “design universal” ou “design para todos”. Um ambiente inclusivo, logo, é um ambiente utilizável por todos, sem a necessidade de adaptação especial ou de projecto.” (Hanson, 2004: 13, tradução nossa)

Pode e deve projectar-se o que se pode chamar de “ambiente inclusivo”. Deste processo de reflexão deverá resultar uma arquitectura positiva, ou uma boa arquitectura. Sem grandes obstáculos desde uma escala urbana de cidade, percursos facilitados, diminuição do transporte privado e aumento do transporte público (mobilidade), energias limpas (sustentabilidade), espaços verdes pensados como um todo (ecologia da paisagem), acessos livres desde uma simples altura e largura de porta até aos acessos dificultados pela morfologia do terreno, iluminação, eficiência, segurança e conforto (acessibilidade). Estes factores básicos iriam possibilitar um aumento exponencial de utilizadores necessitados, sejam quais fossem as suas capacidades de viver o dia-a-dia, efectuando as suas actividades normalmente sem se sentirem excluídos de uma sociedade maioritariamente egoísta, egocêntrica.

O objectivo principal seria aliviar a pressão ambiental e a deficiência arquitectónica (design exclusivo), para conseguirmos atingir uma maior justiça social. Não será porventura um processo pacífico, será até de uma grande complexidade pois exigirá uma abordagem centrada no utilizador, integrando-o no contexto para que o indivíduo se possa integrar mesmo reconhecendo as suas limitações. Ou seja, exigirá um grande esforço conjunto e a conjectura económica social actual não será a mais propícia. Por outro lado, existe um compromisso moral perante o (mau) rumo que se

tem levado numa tentativa de recuperar e reparar o tempo perdido (espaços não pensados).

Mudanças que possibilitem o acesso aos edifícios públicos, cafés, lojas, espaços turísticos e de lazer vão beneficiar não só as pessoas com insuficiências, mas também a população cada vez mais envelhecida. Beneficiam pais com bebés e crianças pequenas, e pessoas com problemas de mobilidade temporária. Isto é, um ambiente acessível beneficia todos os utilizadores.

Para que possa existir uma verdadeira inclusão social, porém, é fundamental que os transportes urbanos e todos os aspectos da cadeia de transportes sejam igualmente acessíveis.

Um dos aspectos que Oxley (2002 apud Hanson, 2004) ressalta como mais importantes, e até o refere como sendo um elo perdido na corrente dos transportes, e que, poucas vezes é considerado pelos *designers* urbanos, é a necessidade de casas de banho públicas adequadas pois, sem estas infra-estruturas essenciais, a maioria das pessoas estão limitadas a estar fora de casa por um curto período de tempo. O projecto de casas de banho públicas pode representar um caso paradigmático que testa a vontade da sociedade para abraçar uma abordagem socialmente mais inclusiva do desenho urbano.

A autora acrescenta que:

“A maior parte das casas de banho públicas normais não é bem desenhada, e pode constringer ou dificultar o seu uso até mesmo para usuários sem qualquer tipo de incapacidade. Casas de banho normais/comuns são, portanto, longe de ser inclusivas. Pelo contrário, elas representam um local chave dentro do ambiente construído da deficiência arquitectónica.” (2004: 28, tradução nossa)

Como salienta Goldsmith (*apud* Hanson, 2004), para as pessoas com deficiência, o fácil acesso às casas de banho públicas assume uma importância muito maior do que a qualquer outro tipo de edifício.

Uma das conclusões da autora em relação ao fornecimento deste equipamento é que as decisões tomadas em relação a uma determinada área da construção, muitas vezes têm ramificações para outras áreas aparentemente não relacionadas. Tornar o ambiente urbano mais acessível para pessoas idosas e com algum tipo de insuficiência, vai exigir uma mudança nas atitudes sociais, valores e práticas e, a este respeito, as profissões ligadas ao *design* têm os conhecimentos necessários, capacidade e entendimento para mostrar o caminho.

Como já vimos anteriormente e de acordo com a OMT (2009) estima-se que a população idosa aumente de 11% em 2006 para 22% em 2050 e, conseqüentemente, os consumidores com insuficiências serão também um segmento de mercado cada vez maior e mais activo. A concepção inclusiva, portanto, é uma situação “em que todos ganham”, de modo que podemos afirmar com toda a certeza que a rentabilidade anda de mãos dadas com a responsabilidade social.



Imagem 2 - Áreas a considerar na Cidade amiga dos idosos - (OMS: 2009)

Uma cidade amiga das pessoas idosas adapta as suas estruturas e serviços de modo a que estes incluam e sejam acessíveis a pessoas mais velhas com diferentes necessidades e capacidades. (OMS: 2009)

#### 4.1. ACESSIBILIDADE ESPACIAL PARA IDOSOS E MOBILIDADE

As pessoas são todas diferentes umas das outras em função de uma série de características como por exemplo a idade, o sexo, a altura o peso. Estas diferenças serão tanto mais acentuadas se as pessoas apresentarem algum tipo de incapacidade física que,

de certa forma, possa provocar constrangimentos no que respeita à mobilidade, como é o caso dos idosos.

O acesso ao espaço público ficará condicionado por diversos tipos de restrições e, neste caso, cabe aos profissionais da arquitectura e urbanismo a responsabilidade de proporcionar condições para que o livre acesso ao espaço público, sem qualquer tipo de barreira arquitectónica, possa melhorar a qualidade de vida deste grupo etário tão fragilizado.

Neste sentido, levando em consideração as necessidades espaciais do idoso, com base num método utilizado por Dischinger (2000), será pertinente apontar algumas directrizes de projecto no que respeita à adopção de boas soluções.

O método consiste num passeio acompanhado a certos locais pré-estabelecidos com pessoas idosas que apresentam diversos tipos de restrição, deficiência ou alguma característica relevante comparativamente a esta pesquisa. Os problemas físicos dessas pessoas são de ordem sensorial auditiva parcial, físico-motora dos membros inferiores (cadeira de rodas), sensorial visual total (invisual), sensorial visual parcial, obesidade sem restrições aparentes.

Segundo Dorneles (2006), o conceito de restrição é a dificuldade de realizar qualquer tipo de actividade quotidiana, podendo ou não estar ligada a uma deficiência. Como por exemplo, uma criança que não se consegue sentar em determinados bancos, devido à desproporcionada altura do assento relativamente à sua estatura. Neste caso, não existe uma deficiência mas antes uma restrição provocada pelo *design* do banco.

Situações frequentes para pessoas com insuficiências físico-motoras, onde a possibilidade de deslocamento fica condicionada por diversas barreiras arquitectónicas, como passeios ou escadas inadequados, ou espaços onde se torna impossível efectuar uma rotação para inversão de sentido. Assim, restrição é o resultado da relação entre as condições do indivíduo e as condições do ambiente onde se integra, podendo este facilitar ou dificultar essa acção.

Para uma mais correcta interpretação das limitações dos utilizadores, Ely et al classificam quatro categorias de restrições, segundo a percepção, a compreensão e a acção do indivíduo no ambiente. Esta classificação poderá auxiliar arquitectos e *designers* no projecto de equipamentos e espaços acessíveis às diferentes necessidades dos indivíduos:

- “Restrição sensorial: (...) refere-se às dificuldades na percepção das informações do meio ambiente devido a limitações nos sistemas sensoriais (auditivo, visual, paladar/olfacto, háptico e orientação)
- Restrição psico-cognitiva: (...) refere-se às dificuldades no tratamento das informações recebidas ou na sua comunicação através da produção linguística devido a limitações no sistema cognitivo
- Restrição físico-motora: (...) refere-se ao impedimento, ou às dificuldades encontradas em relação ao desenvolvimento de actividades que dependam de força física, coordenação motora, precisão ou mobilidade
- Restrições Múltiplas: (...) refere-se à associação de mais de um tipo de restrição de natureza diversa.” (Ely et al, 2003: 19)

Durante o passeio acompanhado pôde-se observar a interacção dos idosos com o ambiente e ainda registar as opiniões sobre os diversos elementos constituintes desse meio ambiente como por exemplo, o mobiliário urbano, vegetação, iluminação e ainda o revestimento dos pavimentos.

Levando em consideração os resultados dessa pesquisa chegou-se à conclusão de que, para que os espaços se tornem acessíveis existem quatro componentes de acessibilidade a considerar: a orientação e informação relacionadas com a compreensão dos ambientes que permite que o indivíduo se possa situar e deslocar com base nas informações apreendidas através de leituras e percepções visuais, sonoras, arquitectónicas, entre outras; o deslocamento que deve possibilitar o livre fluxo das pessoas entre as áreas de circulação; o uso relacionado com a participação em diferentes actividades e com a utilização dos equipamentos, mobiliários e objectos adequados aos utilizadores e a comunicação que deverá facilitar a interacção entre os utilizadores e o ambiente, como por exemplo configurações espaciais de mobiliários ou de tecnologias assistidas, como terminais de informação computadorizados, para o caso de pessoas com problemas auditivos e de produção linguísticas. (Ely 2004)

Segundo a autora, neste contexto foram levadas em consideração algumas directrizes de projecto relacionadas com diversos aspectos existentes nas áreas livres acessíveis para os idosos. Em primeiro lugar, surgem as directrizes relacionadas com a orientação e a informação que apontam para uma previsão da iluminação nas circulações e próxima aos espaços mais representativos que, no caso das vias, deve ser superior, com altura acima de três metros, no caso dos passeios e das circulações internas às áreas livres públicas de lazer, deverá ser intermedia com altura entre um e

três metros, e para alertar quanto a desníveis e obstáculos no percurso, a iluminação usada deverá ser inferior, com uma altura abaixo de um metro. Relativamente à informação sobre os espaços, esta deve ser fornecida de diferentes formas, seja gráfica, textual, sonora, etc. É aconselha a implantação de postos de informação e/ou terminais computadorizados, principalmente em grandes áreas livres públicas de lazer. As placas informativas, implantadas ao longo das áreas livres devem estar acima de 1,1 metros de altura e abaixo de 1,8 metros, considerando o alcance visual de uma pessoa em pé e sentada, respectivamente. (ABNT *in* Ely, 2004)

Em segundo lugar, aparecem as directrizes relacionadas com o deslocamento que indicam que todos os pisos devem ser regulares, sem desníveis, antiderrapantes e anti-reflexo; que a cor dos pisos deve ser diferente da vegetação próxima; que quando os pisos estiverem próximos a planos verticais, como muros, floreiras ou bordas elevadas de canteiros, as cores e texturas entre os elementos devem ser diferenciadas; que nas circulações os desenhos dos pisos devem ser regulares, preferencialmente marcando as extremidades dos passeios, para identificar os seus limites; que os pisos de orientação alerta e guia, propostos pela NBR 9050 devem estar presentes marcando obstáculos e possíveis direcções de circulação, respectivamente; que sempre que houver desníveis em áreas livres públicas de lazer, devem ser previstas rampas e escadas próximas, dando opção de escolha para o utilizador e evitando a segregação daqueles que só podem utilizar uma ou outra; que no começo e fim de rampas e escadas devem ser instalados pisos alerta, com cores contrastantes; que as escadas e rampas podem ter as suas laterais elevadas, com iluminação embutida e cor contrastante e no caso específico das escadas, os espelhos dos degraus devem ser fechados; que os patamares de rampas e escadas sejam alargados, permitindo o descanso dos utilizadores, sem atrapalhar o fluxo da circulação; que se implantem mobiliários de estar, como bancos, nos alargamentos; que as escadas e rampas devem ser iluminadas com um tipo de iluminação inferior ou com pontos de luz instalados nos espelhos dos degraus ou nas guias de balizamento, delimitando e enfatizando os desníveis; que nestes, devem ser previstos corrimãos e guarda-corpos em duas alturas; que nas travessias de vias se utilizem travessias de pedestres elevadas, no mesmo nível do passeio, servindo como lombada, ou com rebaixamento de guia nos dois lados do passeio, presença de semáforo para pedestres, e alargamento dos passeios nas esquinas e que os semáforos para pedestres devem ser visíveis nos dois lados da via, facilitando a sua identificação pelas pessoas nos passeios e nas travessias.

Em terceiro lugar, nas directrizes que se relacionam com o uso, é sugerido que os mobiliários como lixeiras, bebedouros, telefones públicos, bicicletários, etc., estejam presentes em todas as áreas, sem limitação de quantidade e desde que não atrapalhem a livre circulação; que os mobiliários urbanos sejam de fácil visualização e compreensão, com explicações intrínsecas quanto às suas funções e modo de utilização; que todos os mobiliários presentes permitam o alcance do idoso sem esforço físico, quer esteja sentado quer esteja em pé, como por exemplo, prever duas aberturas com alturas diferentes para uma lixeira, ou diferentes alturas para se acionar os bebedouros; que o mobiliário que precise de accionamento com botões ou comandos para funcionamento, como o caso de telefones públicos e bebedouros, este seja feito por pressão, que não exige coordenação motora fina, ou que tenha diferentes formas de accionamento – manual e com o pé; que os mobiliários em geral sejam fixos e rígidos, pois idosos com restrição sensorial de equilíbrio podem precisar de se amparar nalgum mobiliário, caso sintam algum tipo de vertigem; que os mobiliários, como bancos e floreiras, tenham, sempre que possível, cantos arredondados, com o objectivo de evitar cortes em caso de acidente e que os mobiliários tenham cor diferente e contrastante, em relação a pisos e elementos verticais localizados próximos, como paredes e muros.

Em último lugar, mas não menos importante, vêm as directrizes relacionadas com a comunicação que destaca que a disposição dos mobiliários deve prever espaços para idosos em cadeiras de rodas ou com muletas, sem atrapalhar a circulação e que os mobiliários devem ser implantados com diferentes configurações espaciais, permitindo conversas laterais e frontais ou garantindo privacidade, possibilitando, assim, opções de escolha aos utilizadores.

O método utilizado não será cem por cento fiável, mas com esta abordagem *in loco*, decerto existirá uma maior aproximação da realidade sobre as dificuldades existentes nos espaços públicos e na sua resolução. Com este estudo poder-se-á concluir que existe muito trabalho para corrigir no sentido de, simultaneamente, minimizar traumas arquitectónicos devolvendo sentimentos perdidos a este tipo de indivíduos especiais e contribuir para o equilíbrio e harmonia da paisagem.

## 5. A IMPORTÂNCIA DA PAISAGEM

A ordenação da Natureza e da vegetação, pelo homem, é uma matéria tão vasta e especializada que constitui uma disciplina autónoma – **o paisagismo**.

O homem sempre esteve ligado á Natureza, quer por necessidades biológicas quer por laços psicológicos profundos, até mesmo nos mais desumanos, artificiais e brutais habitats citadinos, exactamente pela ausência dessa relação natural.

Ao concentrar-se nesses meios urbanos o homem sentiu sempre a necessidade de preservar ou recriar parcelas da Natureza, por vezes “domesticando-a” para a transformar em mais um dos serviços colectivos.

São as crianças quem mais necessita da participação da Natureza, para os seus jogos, para a sua aprendizagem da vida, o que leva a que, nas cidades, elas se apropriem dos espaços naturais de que possam dispor. Muitas vezes, encontram mais motivo de prazer em locais que não lhes foram destinados, do que em locais muito rigidamente elaborados em sua intenção. Significa que jardins infantis, campos de jogos, circuitos de manutenção, etc., devem também fazer parte dos centros urbanos, moderadamente mas equipando-os com o maior carinho. Esta situação é uma parte integrante da solução proposta para Schindler Award 2012.

Deve existir uma preocupação adicional para os arquitectos, urbanistas, paisagistas e *designers*, de integrar objectos conceptuais de utilidade pública em determinados espaços, sejam eles zonas urbanas consolidadas ou zonas verdes naturalizadas, criando uma relação de empatia para que daí possa resultar uma nova paisagem visando à preservação e à revitalização da mesma, criando novos cenários locais capazes de funcionarem como novos focos atractivos (re)criando ou (re)valorizando o nosso imaginário urbano.

Bernard Lassus, professor de arquitectura em Paris e autor do texto “Paisagem” diz que esta é o lugar onde nos encontramos e o momento onde os elementos sonoros, visuais e olfactivos se misturam com as nossas referências e com o nosso estado de espírito. (*apud* Colafranceschi, 2007)

A paisagem urbana é também uma forma de arte que pode proporcionar uma dose notável de alegria acompanhada de uma boa dose de dramatismo. Como refere Robert Krier “ a cidade não é apenas lugar de arquitectura, mas ela própria é arquitectura.” (1975, *apud* Lamas, 2011:427)

Ela constrói-se essencialmente de duas maneiras: Em primeiro lugar através do senso comum e da lógica, baseada nos bons princípios da riqueza, da amenidade, da experiência e da privacidade. A outra forma consiste em completar a criação, empregando os valores subjectivos dos homens que vivem neste mundo criado. Ambas são complementares. “ A riqueza do espaço urbano não vai apenas residir na qualidade

de cada um dos espaços, mas na maneira como os vários espaços se encadeiam e se organizam.” (Krier, 1975, *apud* Lamas, 2011:427)

Dos pavimentos à iluminação; dos bancos de jardim aos cestos de papéis; os jardins, jogos de água, parques infantis, paragens de transportes públicos – tudo contribuiu para a amenização e a qualidade do espaço que se oferece ao público.

O mobiliário urbano, seja ele decorativo ou não, está sempre vinculado a uma necessidade do cidadão. Todo o equipamento urbano, necessita da ação do Homem e assim como um simples banco de praça, as bancas de jornal, as paragens de autocarro, e os pontos de taxi, são elementos de integração plena entre usuário e objecto, exigindo também que o seu desenvolvimento seja pleno, levando em consideração aspectos ergonómicos, funcionais e construtivos. (Tessarini, 2008: 29)

A rua é, sem dúvida, um espaço rico de informações que nos levam a um mundo desconhecido. Se observarmos o que existe em volta de cada objecto que encontramos nela, veremos que muitas vezes, eles são a continuidade do prédio localizado em frente. No mesmo passeio onde contemplamos um elemento agressivo à paisagem, se olharmos noutra sentida, deparamo-nos com outra realidade, onde os elementos implantados compõem e complementam a paisagem.

No âmbito da percepção ambiental, cabe salientar a importância dos atributos físicos e dos significados da paisagem na relação entre esta e o mobiliário urbano, para a existência de uma paisagem qualificada. O projecto do espaço deve-se basear em características físico-espaciais que correspondam às necessidades das pessoas.

Na abordagem da estética urbana, a percepção da paisagem é influenciada por atributos formais e simbólicos do ambiente. A relação entre o mobiliário urbano e as edificações circundantes deve ser considerada para o êxito dos projectos de implantação desses elementos no espaço público. A falta de correspondência entre o mobiliário e as edificações pode interferir negativamente na leitura visual da paisagem urbana. (John e Reis, 2010)

## 5.1. INFLUÊNCIA DO MOBILIÁRIO URBANO NA MUDANÇA DA PAISAGEM

O mobiliário urbano é constituído por um conjunto de elementos que compõem a paisagem urbana, interferindo, participando, facilitando ou dificultando o acesso e o trânsito das pessoas, fazendo parte das suas vidas. É fundamental na constituição da

paisagem e da informação de uma cidade. A qualidade do projecto e do desempenho dos espaços públicos depende da resposta às necessidades dos utilizadores, tendo em atenção os aspectos estéticos e funcionais, e o impacto na utilização desses espaços. (Amaral e Santa-Bárbara, 2002)

Influenciando e modificando a paisagem urbana, o mobiliário urbano abrange um conjunto de elementos a que os ingleses deram o nome de **street furniture** (Cambridge Dictionaries, 2012).

Este tipo de equipamento tem acompanhado a história das cidades constituindo, muitas vezes, a sua identidade através da forma.

Será difícil identificar quando apareceu o que se pode chamar hoje **mobiliário urbano** sobre a face da terra. O que noutros tempos um tronco, uma estátua ou uma pedra deslocada seria mobiliário urbano ou teria uma função específica, com o avançar dos tempos, com o aumento das cidades e, conseqüentemente, da população, esses objectos colocados num determinado espaço que poderiam desempenhar uma determinada função, também fazem eles parte de uma paisagem urbana que se desenha.

Desde que os homens se agregam em povoados que tiveram que os equipar com elementos de utilidade colectiva para protecção, conforto, ou disciplina, que pertencem a esse “mobiliário” – paliçadas ou muralhas, arruamentos, escadas e rampas, fontes, terreiros para mercados ou festas, mais tarde jardins, lagos, bancos, candeeiros ou os marcos simbólicos destinados a evidenciar honrarias, privilégios e aspirações religiosas, ou a recordar factos e homens dignos de recordação.

Os elementos urbanos apareceram nas ruas das nossas cidades por razões que, de certo modo, se encontravam associadas aos factores económicos, sociais e também estéticos, de um determinado conceito histórico-filosófico da sociedade. À medida que as cidades mudavam, o mobiliário acompanhava tais mudanças tanto em termos formas, tecnologia, funcionalidade, qualidade e quantidade, tornando-se parte indissolúvel da urbe, influenciando, por sua vez, as atitudes dos seus utilizadores. (Montenegro 2005)

Contudo, o mobiliário urbano deve ser considerado como parte integrante da paisagem sem gerar interferências visuais negativas. A relação entre mobiliário e paisagem deve ser harmoniosa e, desta forma, os urbanistas devem considerar a percepção do utilizador em relação ao mobiliário urbano e em relação à presença destes no espaço público.

Quando se pensa numa cidade pensa-se sempre em funcionalidade. As vias públicas, os edifícios, e todos os equipamentos que compõem o cenário urbano devem

ser concebidos para o eficiente exercício de funções como moradia, trabalho, circulação e lazer. Embora a preocupação com a funcionalidade seja a mais evidente, é certo que não deve ser a única (IssaoMinami, 2008).

Para além de funcional, importa construir, ao mesmo tempo, uma cidade mais bela tendo em conta todos os aspectos que dizem respeito ao ordenamento estético e arquitectónico. Aqui, a importância do sector da fisionomia urbana não é muitas vezes reconhecida como merece. É como que o “filho natural” do urbanismo e compreende aquele equipamento aparentemente secundário nos grandes traçados, mas que facilita e melhora a qualidade de vida urbana nos espaços não edificados – ruas, largos, praças, jardins.

Deste modo, a cena urbana deve o essencial do seu encanto não apenas à arquitectura dos seus edifícios mas também a esse equipamento especial: À amenidade dos seus parques ou dos seus jardins; aos seus monumentos; às suas fontes e chafarizes; aos seus miradouros; às suas esplanadas.

## 5.2. A CENA URBANA E O PAPEL DO URBANISTA

A cena urbana tem como limites o céu que muda constantemente, os muros e as fachadas das casas, uma grande diversidade de estilos e contornos, de materiais, de cores e de caracteres.

Por sua vez, o urbanista tem à sua disposição uma grande variedade de materiais; rochas, betão, madeira, terra, erva em vários estados, água e, por assim dizer, tudo o que o mundo oferece. O seu trabalho consiste em dispor e relacionar todos estes elementos e materiais para satisfazer as necessidades humanas de protecção, comunicação, diversão e para criar uma paisagem urbana humanizada.

Nesta paisagem, assumiram enorme importância os veículos, na medida em que foram invadindo todos os espaços das cidades, passeios, avenidas, praças e pátios e a rua foi sendo ocupada pela corrente do tráfego. De acordo com isso, convenções internacionais de tráfego estabeleceram uma série de sinais, placas e desenhos no próprio pavimento com indicações de ruas de circulação única ou proibida, paragens e estacionamento, passadeiras para peões, que permite, a partir destes indicadores, ler uma rua apenas com um olhar.

Paralelamente, a integração de plantas nos locais frequentados pelos indivíduos tem sido praticada desde há longos anos na cena urbana, onde frequentemente um conjunto de plantas constitui uma autêntica tela. Utilizadas muitas vezes pelo paisagista para causar no observador um efeito de surpresa são, no geral, em si mesmas, uma parte importante da técnica paisagista.

Através de elementos vegetais, como árvores, canteiros, plantas e prados, apoiados em elementos construídos - muros, balaustradas, esculturas - conseguem-se grandes composições naturais, que atingem um resultado surpreendente. (Lamas, 2011)

A variedade e a beleza das árvores, pouco a pouco colocadas ao serviço dos cidadãos através da sua incorporação em locais públicos, têm aspectos tão importantes como por exemplo, recordar-nos os ciclos das estações do ano, ou levar-nos a sonhar com o exotismo de outras paragens. As sombras e a frescura são contributos inestimáveis das árvores em parques e jardins, assim como a sua função purificadora do ar ambiente. As árvores, constituindo-se como elementos de ligação, panos de fundo, ou motivos de contraste transformam-se numa infundável fonte de soluções plásticas na paisagem urbana. (Amaral e Santa – Bárbara, 2002, 98 e 99)

Desta forma, a intervenção do urbanista vai “imprimir à Natureza os mesmos atributos culturais e estéticos que à cidade, dando-lhe forma e conteúdo cultural e estético.” (Lamas, 2011:194)

## **6. ESPAÇOS RESIDUAIS**

As cidades nascem através de uma relação com vários elementos de paisagem e de sociedade (indivíduos) em diversas fases na sua história, muitas distanciadas por séculos, existindo uma relação directa com os limites da expansão ou seja, à medida que existe a necessidade de expandir a cidade desde a fronteira urbana para o enclave rural (memória colectiva) de dentro para fora, não parecendo haver uma continuidade bem resolvida, verificando-se uma ausência de identidade nestes vazios expectantes que representam, nos dias de hoje, um enorme potencial de especulação imobiliária, por vezes situados no coração das cidades tradicionais (memória individual) num certo confinamento, outras dispersos na periferia desconexa, desprovida de qualquer sistema estruturante do território.

O surgimento destes espaços ausentes e esquecidos acentuou-se drasticamente a partir de finais do séc. XVIII com o início da industrialização, agravando-se na segunda metade do séc. XIX e prolongando-se até aos dias de hoje. O crescimento rápido das cidades, a falta de planeamento na gestão territorial e tantos outros factores económicos, políticos, e sociais, são possíveis causas entre outras mais complexas para que esta situação se tenha tornado tão frequente.

O tempo também está envolvido neste fenómeno fracturante. Para os filósofos da pós-modernidade, espaço e tempo sofreram uma inversão nas suas dimensões físicas, a “espacialização do tempo” ou, em contrapartida, a “temporalização do espaço”. (Pallasmaa, 2007)

“Salienta CoopHimmelblau, a estética da velocidade resultante do colapso do tempo e sua compressão espaço/tempo, declara uma arquitectura da desolação, uma estética arquitectónica da velocidade, da fragmentação e da “morte”. (*apud* Vidler, 1999:76)

Poder-se-á pensar portanto que a velocidade não é boa aliada da arquitectura que deverá ser objecto de muita ponderação. Estes espaços não pensados entram num conceito de “Vazios Urbanos” (ausência) marginalizados e sem racionalização urbanística. Noutra perspectiva é como se existisse uma fractura na malha urbana ou um sinal na cara de um indivíduo.

Em praticamente todas as cidades, sem querer generalizar, deparamo-nos frequentemente com espaços residuais ou zonas de estacionamento não planeadas como é o caso de Schutzenmatt em Berna, na Suíça, numa oposição entre a cidade medieval e a cidade industrial. Estes espaços caracterizam-se por serem mal frequentados ou pela ausência de construções, de pessoas e de vivências “saudáveis”.

“...são lugares aparentemente esquecidos onde parece predominar a memória do passado sobre o presente. São lugares obsoletos em que apenas valores residuais parecem manter-se apesar da sua completa desafecção da actividade da cidade.” (Solà-Morales, 2002:187, tradução nossa)



Imagem 3 - Shindler Award 2012 - 110320\_eilgut\_025



Imagem 4 - Google, Street View (Schutzenmatt) - Fonte Net

Estes locais, considerados “não lugares” também fazem parte de uma paisagem urbana artificial que nos habituamos a vivenciar.

No arranjo e qualificação dos espaços públicos numa relação directa entre os espaços construídos (cheios) e os espaços livres (vazios), tanto nas cidades consolidadas como nas periferias degradadas, enquanto alguns autores consideram que qualquer espaço urbano vazio deverá ser preenchido, outros defendem que ambos são necessários e formam um espaço único.

“ ... o caso de certo famoso queijo com buracos no qual, ainda que os buracos não alimentem, eles são indispensáveis para a total definição das suas características. (...) o espaço que se deixa é tão importante como o espaço que se preenche.” (Távora, 1999: 18)

Na cidade de Berna, os utilizadores destes “não lugares”, integrando os denominados grupos de risco, modelaram a paisagem do local, considerada pela maioria das pessoas, como imprópria e, urbanisticamente, com um carácter de ruptura. No entanto, para esses indivíduos este é um ponto de encontro (*meetingpoint*) e de convívio onde eles têm a capacidade intelectual de transportar tanto as emoções positivas como as negativas, muito centralizadas no lugar que frequentam, como pertença individual com pouco interesse material mas muito sentimental.



Imagem 5 - Shindler Awoard 2012 - 110320\_reitschule\_008



Imagem 6 - Shindler Awoard 2012 - 110320\_reitschule\_024

Tal como refere Solà-Morales, arquitecto catalão:

“Em contraponto o modo como a arquitectura tem vindo a produzir critérios de uniformização genérica, refém de modelos que assentam essencialmente em edificar qualquer “vazio”, são sobretudo artistas e cineastas que têm revelado entusiasmo por estes

espaços de conotações negativas, activando noções de pertença através da preservação e registo da sua memória.” (2002: 5)

Morales acrescenta ainda que “a cidade oferece-lhes uma identidade abusiva, uma homogeneidade esmagadora e uma liberdade sob controlo onde a reacção da arte é a preservação desses espaços alternativos, estranhos, estrangeiros à eficácia produtiva da cidade.” (2002: 8)

Sendo assim, estes espaços, devido à sua ambiguidade, deverão ser lidos e interpretados como um todo podendo, às vezes, questões culturais, condicionar as intervenções neles sugeridas que poderão surgir, por vezes, apenas em situações pontuais na sua relação espacial.

## 6.1. COMO PODEREMOS INTERVIR

Por serem mal definidos e frágeis, é urgente intervir ao nível dos espaços residuais, sendo necessário, para isso, desfragmentar estes ”espaços vazios” e ligá-los numa perspectiva de continuidade, conferindo-lhes propriedades atractivas e eliminando as barreiras existentes, por forma a complementar, assim, os “espaços cheios” (presença) da cidade. Com características muito diferenciadas entre eles devemos valorizar as potencialidades de cada um, reestruturando-os nas diferentes escalas e procurando encontrar soluções para cada situação e realidade em cada lugar, interligando as questões histórico-sociais e ambientais, numa matriz ecológica e sustentável.

A relação humana sobrevive se existir um bom ambiente urbano. Para isso, é necessária a interdisciplinaridade entre os profissionais das diversas especialidades e áreas de actuação, canalizando sinergias e dotando as cidades com um carácter unificador para se conseguir, cada vez mais, cidades como Berna, reconhecida pela sua qualidade de vida.

A acção dos diferentes profissionais deverá ser objecto de reflexão acerca da forma de se actuar sobre “o vazio” numa total ausência de identidade, procurando tornar estes lugares atraentes, como é o caso daquilo que se pretende com o Prémio Schindler 2012.

## **PARTE II**

## 7. PRÉMIO SCHINDLER 2012

Trata-se de um prémio atribuído pela Schindler com duas intenções claras. Por um lado, requalificar espaços urbanos degradados onde, através de intervenções arquitectónicas, se possa melhorar a qualidade de vida nas cidades onde se regista um défice de construção para as necessidades especiais. Estão normalmente associadas a factores de cariz físico, social e ambiental. Por outro lado, sensibilizar os futuros jovens arquitectos para o importante aspecto da acessibilidade.

O Prémio Schindler enfatiza as necessidades especiais das pessoas com insuficiências, porque elas reflectem deficiências no desenho urbano e porque um ambiente urbano que responde às necessidades para qualquer tipo de insuficiência, ficará mais próximo para responder a qualquer tipo de necessidade.

Uma grande quantidade de pessoas passa muitos anos da sua vida num único ambiente urbano. Principalmente o caso de crianças, pessoas com deficiência e idosos, cuja liberdade de movimento pode ser consideravelmente limitada.

Para estas, "Acesso para Todos" significa ter imediações seguras, esteticamente agradáveis e estimulantes para os sentidos, com todas as comodidades e facilidades essenciais por perto.

### **Requisitos do "Acesso para Todos"**

Incorporando a filosofia do "Acesso para Todos" a arquitectura exige uma mudança consciente ao pensar no *design* para além do que era "normal". Este é um grande desafio, não menos importante, porque significa questionar crenças mais antigas e ideias e pensamentos sérios sobre as questões mais prosaicas. É importante ter em mente que os espaços se relacionam com toda a sua envolvente e necessitam de meios para o seu acesso. A experiência de frequentar um espaço depende sempre da forma como se lá chegou e vice-versa. Se a viagem foi difícil e dolorosa, o espaço pode ser percebido como indesejado ou, em alternativa, como um lugar de refúgio. Em casos extremos, as pessoas podem simplesmente optar por evitar um espaço, porque a viagem é muito difícil, talvez por causa de congestionamentos ou barreiras físicas.

Em suma, "Acesso para Todos" exige um foco mais amplo. Ele exige mais do arquitecto, mas, ao mesmo tempo proporciona mais margem para a criatividade, em

parte porque os espaços que antes eram ignorados ou descontrolados, de repente podem desenvolver um potencial próprio.

“Acesso para Todos” exige que se tomem em conta as seguintes necessidades especiais:

### **Mobilidade Reduzida**

Embora os utilizadores de cadeira de rodas não constituam o maior segmento de pessoas com necessidades especiais, faz sentido usar a acessibilidade para cadeira de rodas como um padrão em planeamento. Quando um prédio é projectado com acesso para cadeiras de rodas, as necessidades mais importantes para a maioria das pessoas com mobilidade reduzida são cumpridas e há menos barreiras para as pessoas com deficiência visual.

Quanto mais convidativos forem os ambientes para os utilizadores de cadeiras de rodas, mais fácil será o acesso para crianças. O resultado é que uma maior variedade de pessoas é capaz de experimentar o espaço. (Schindler Award 2012, P\_1 A 3)

### **Problemas de Visão**

As pessoas com problemas de visão necessitam mais frequentemente de serem auxiliadas por medidas visuais, acústicas e tácteis. Melhor iluminação, cores contrastantes, corrimãos em escadas, guias tácteis ou variações nas texturas do piso, pode tornar a circulação em ambientes complexos muito mais fácil. Elementos especiais, tais como boa iluminação, sinalização legível e pictogramas, também são importantes para as pessoas com uma deficiência cognitiva, e podem ser um factor decisivo se eles puderem, ou não, circular em ambientes de uma forma independente.

Aqui, o arquitecto tem uma oportunidade real para explorar a definição dos espaços, podendo ser uma experiência rica em todos os sentidos. (Schindler Award 2012, P\_1 A 3)

### **Deficientes Auditivos**

Indivíduos com deficiência auditiva estão dependentes de dispositivos técnicos, como sistemas de endereços públicos de qualidade ou sistemas de circuito de indução para aparelhos auditivos. Uma boa iluminação melhora as condições para a leitura

labial, e geralmente melhora a experiência visual do espaço. (Schindler Award 2012, P\_1 A 3)

### **Orientação Prejudicada**

O Sentido de orientação de uma pessoa pode ser comprometido por problemas de visão, distúrbios psicológicos, e com fraca audição. Uma elaborada sinalização não trará qualquer tipo de vantagem. A solução passará por um conceito claro urbano e arquitectónico, com um sistema de circulação hierárquica, um *layout* lógico aplicando o bom senso. Isto irá proporcionar uma grande ajuda para pessoas com dificuldade de orientação. (Schindler Award 2012, P\_1 A 3)

### **Factores Sociais**

A dimensão social nunca pode ser ignorada relativamente ao acesso, em toda a filosofia do *design*. A qualidade de vida dos pais que trabalham com responsabilidades de acolhimento de crianças depende muito se eles tiverem acesso a creches com boas acessibilidades, um *playground* seguro, um apartamento próximo ao seu local de trabalho. Um ambiente urbano com serviços a preços acessíveis, áreas públicas seguras com boas instalações de funcionamento, têm a capacidade de transformar a vida dos pais, crianças e idosos. (Schindler Award 2012, P\_1 A 3)

### **Deficiência Mental e Social**

A tarefa deste ano é atender às necessidades de uma área negligenciada urbana, na orgulhosa e famosa cidade, património da UNESCO, Berna na Suíça.

Pela primeira vez na história do Prémio Schindler, o foco da competição sobre a deficiência não será limitada à deficiência física. O desafio deste ano é incluir um projecto de um edifício destinado àqueles que sofrem de deficiências sociais e mentais que vivem à margem da nossa sociedade, pessoas, como os toxicod dependentes, alcoólicos, sem abrigo e sem recursos. (Schindler Award 2012, P\_1 A 3)

## 7.1. ENQUADRAMENTO

A cidade de Berna situa-se quase no centro Oeste da Suíça e é rodeada por campos agrícolas e vegetação densa em corredor, acompanhando o curso de água. O Rio Aare é uma força da natureza que modelou os vales influenciando a formação da cidade. As suas margens são muito frequentadas para actividades de lazer como caminhadas, corridas, passeios a pé ou de bicicleta. Porém, as encostas íngremes do seu vale são um grande obstáculo para qualquer pessoa com mobilidade reduzida.

O edificado urbano acomodou-se à topografia acidentada, teve início no extremo ESTE tendo-se expandido em direcção a OESTE por razões defensivas estratégicas que remontam ao século XIII.

Desde a origem da cidade, existiram 5 zonas de expansão (ver fig.7)

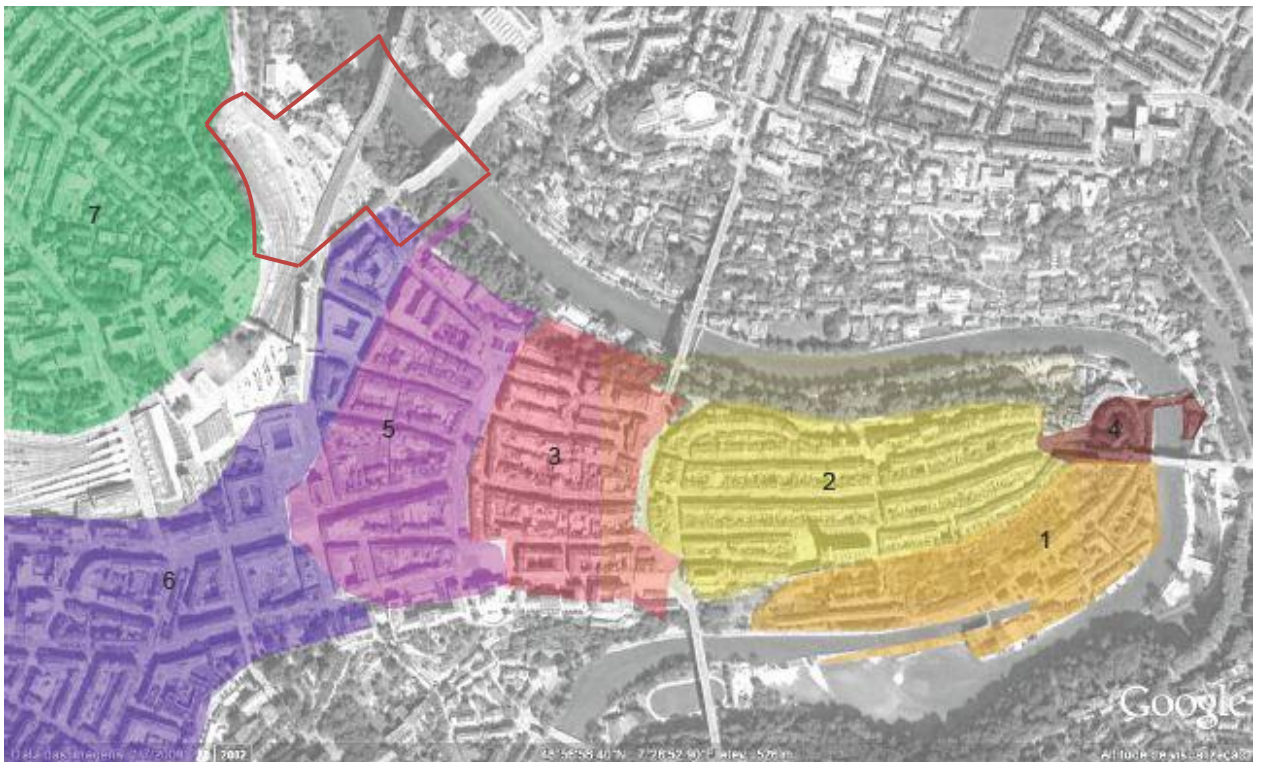


Imagem 7 - Zonas de Expansão de Berna - Fonte própria

- 1 Origem da cidade em 1200  
*New town, around 1200*
- 2 Craftsmen's Quarter Matte (1200), Construção do Açude de Mattenschelle  
*Construction of the Mattenschelle weir*
- 3 Savoy New Town, Primeira Expansão da cidade apartir de 1255  
*First Expansion of the medieval city, from 1255 onwards*
- Segunda Expansão Contemporânea da cidade (1268/1274), o Castelo de Nydegg é substituído pela Igreja de Nydegg  
*Contemporaneous second expansion of the town, Castle Nydegg is replaced by the Church of Nydegg*
- 5 Holy Ghost Town, terceira expansao da cidade apartir de 1344  
*Third Expansion of the city, from 1344 onwards*
- 6 Quarta expansão da cidade (período "pós-medieval")  
*Fourth Expansion of the city ("after-medieval" period)*
- 7 Quinta expansão da cidade (século XX, possível modelo de Cidade, Jardim)  
*Fifth Expansion of the city (XX century, possibility of applying the model of the Garden City)*

No século XIX a cidade expande-se para fora dos limites da península, significando também este crescimento uma enorme expansão das infra-estruturas de trânsito.

Por mais de cinco séculos apenas o portão Untertorbrücke tinha ligado a cidade da zona leste para a zona rural circundante, enquanto torres controlavam o tráfego através do portão da muralha da cidade ocidental. Assim, até 1857 todo o tráfego fluía ao longo do eixo leste/oeste da cidade.

Até ao final do século XIX, a construção de quatro pontes (três pontes rodoviárias e uma ferroviária/rodoviária) mudou drasticamente as regras de expansão urbana, ligando a península de norte a sul e melhorando, assim, o acesso para a cidade em todas as direcções. Posteriormente, a cidade começou a crescer no nível do solo fora da restrita curvatura do rio, bem como para o lado oeste com cotas altimétricas mais elevadas.

Em 1983 devido ao aglomerado urbano, fortemente marcado pelo seu património medieval, a cidade de Berna, com uma população de 131.000 habitantes, entra para a lista do Património Cultural Mundial da UNESCO. (*in* «SchindlerAward, 2012.P\_2 Task.[pdf]» «<http://en.wikipedia.org/wiki/Bern>»)



- |                   |          |                            |               |                         |   |
|-------------------|----------|----------------------------|---------------|-------------------------|---|
| — Perimetro Total |          | — Área excluída            |               | — Perimetro do Projecto |   |
| ① Martinshang     | ② Eilgut | ③ Kulturzentrum Reitschule | ④ Shützenmatt | ⑤ Langmür and Bluturm   | ⑧ |

Imagem 8 - Área de Estudo - Fonte própria

A forma urbana não pode ser desanexada do seu suporte geográfico porque este é tão importante como os factos construídos.

O prémio Shindler 2012 escolheu este local de transição da cidade velha para a cidade nova, uma área anteriormente ocupada por fortificações e terrenos de treino militar que protegiam a cidade até ao final do século XVIII.

Hoje apenas uma parte da muralha da cidade e alguns nomes de ruas e praças fazem recordar a sua história, **Schützenmatt**.

**Eilgut**, que se encontra dentro do perímetro da intervenção, trata-se de um fosso na estação ferroviária cuja função era uma estação para manobras ocasionais, depósito e parque de estacionamento para os funcionários, hoje completamente despropositada. A linha férrea elevada relativamente à cota do solo bloqueia o desenvolvimento do lugar, resultando numa utilização controversa da área, onde uma mistura de “deserto”, grupos de activistas, grupos de risco e marginais afastam qualquer possibilidade da utilização saudável do espaço.

**Reitschule**, antiga escola de equitação, hoje utilizada como centro de cultura alternativa, fruto de lutas para a sua utilização como elemento de expressão cultural, é na actualidade, um marco importante na cidade. O único edificado considerado património, onde nenhum tipo de intervenção poderá ser executada a não ser no que respeita à sua relação e valorização com a envolvente.

Para alguns observadores as paredes pintadas com spray (Grafitis) fazem parte de uma renovação, para outros trata-se de uma monstruosidade.

Esta zona está inserida no contexto urbano definindo limites, apesar de não serem físicos, por isso deverá ser interpretada como um todo. É um vazio urbano descaracterizado visualmente, na morfologia do terreno e na sua utilização, resultando num excesso de pontos de conflito.

“Pode haver muito espaço, mas este parece ter pouca utilidade ou ser desprovido de quaisquer formas atractivas; é frequentemente ajardinado de uma forma descuidada ou é transformado em estacionamento. Estas áreas espaçosas raramente são locais agradáveis para um peão se sentar ou passear; são locais por onde se deve passar a correr, em direcção ao carro ou a outro edifício.”(Relph, 1987: 216)

### 7.3. LAYOUT DO TRÁFEGO RODOVIÁRIO

As infra-estruturas de tráfego dentro do perímetro são hoje quase idênticas ao *layout* utilizado em 1858, evoluindo lentamente até à actualidade. A existência de graves problemas de circulação e mobilidade no local é evidente. Os cruzamentos com os eixos principais não têm segurança, não funcionam.

Em meados de 1970, um novo conjunto de regras para a gestão de tráfego onde se incluía a prioridade do transporte público e ciclovias, reduz consideravelmente o tráfego motorizado na cidade.

Berna classifica-se como uma das cidades Eco amigáveis da Europa com uma taxa de 54% de uso de transportes públicos.

O *layout* afecto ao perímetro de intervenção poderá e deverá ser alterado. Por um lado, um novo ordenamento na utilização rodoviária poderá libertar o espaço para uma utilização pedonal, por outro, pode melhorar o fluxo viário de ligação com as outras vias existentes.

A intenção é facilitar a circulação pedonal e automóvel, com o carácter da mobilidade e segurança em mente, evitando as barreiras arquitectónicas.

Manchas e corredores deverão estar conectados com a sua matriz melhorando a paisagem urbana e a sua própria sustentabilidade.

Intensidade do trânsito nas zonas limítrofes ao espaço de intervenção




Imagem 9 - Shindler Award 2012 - Layout do tráfego rodoviário



Imagem 10 - Estudo da Ecologia - Fonte própria

A estrutura verde também caracteriza a imagem de uma cidade, tem individualidade própria e desempenha funções com um carácter de definição, organização e controlo dos espaços urbanos, contribuindo para a sua composição e desenho.

A vegetação existente em Berna, na sua maioria são o PLÁTANO e o FREIXO, árvores de folha caduca, resistentes ao frio, ao fumo e à poeira. Também muito utilizado O ACER é uma árvore que tem uma forma estreita e mais alta de copa e que tem a particularidade de “acumular” metais pesados. Existe uma vegetação marginal (associada aos cursos de água). Com a vegetação proposta pretende-se dar resposta aos benefícios: ecológico, estético e social e utilizar tapetes de relva como moderadores de temperatura e com um carácter de ordenamento.

 <b>Taxus baccata</b>	 <b>Hebe buxifolia</b>	 <b>Robinia Pseudoacacia</b>	 <b>Acer Campestre</b>
 h: 10-15m d: 1,5-3m	 h: 0,8-3,0m d: 0,8-1,5m	 <b>Ulmus Carpinifolia</b>	 <b>Acer Platanoides</b>
 <b>Buxus sempervirens</b>	 <b>Rosmarinus officinalis</b>	 <b>Fraxinus Escelsior</b>	 <b>Liquidambar Styraciflua</b>
 h: 1,5-3m d: 1,5-3m	 h: 1,0-1,5m d: 0,5-0,8m	 <b>Fagus Sylvatica</b>	 <b>Platanus Acerifolia</b>
 <b>Fuchsia magellanica</b>	 <b>Relva</b>		
 h: 1,5-3m d: 1,5-3m			

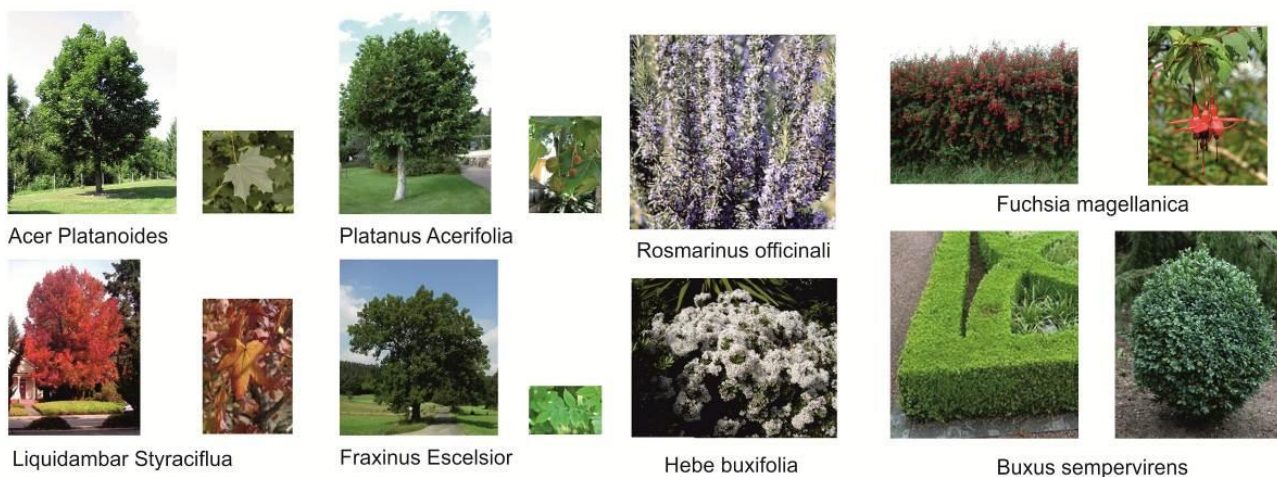
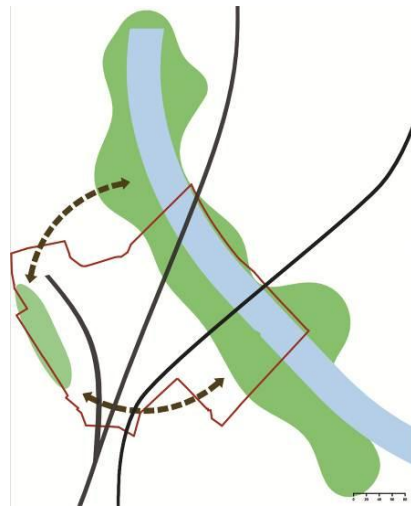


Imagem 11 - Estudo da Ecologia - Fonte própria



Imagem 12 - Níveis de Densidade - Fonte própria



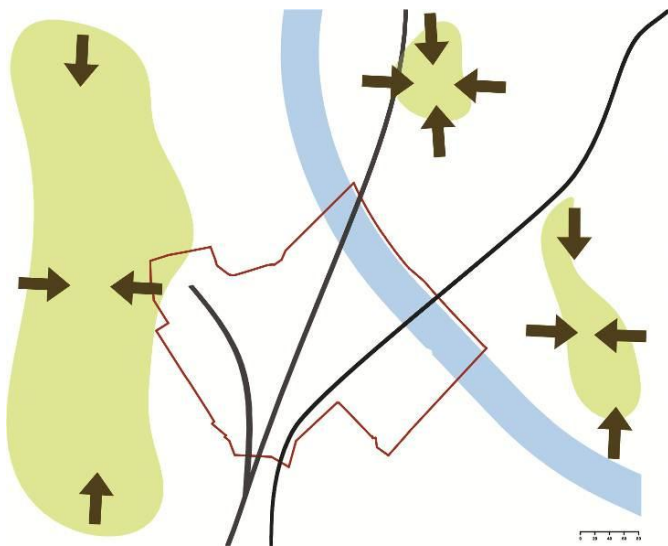
### Área Verde Público

Maior percentagem junto ás margens rio Aare

Pequenos espaços dentro da zona de intervenção

Ambos os lados do rio são preenchidos com área verde pública, embora no lado Sul do rio esta não predomine como mancha continua

Imagem 13 - Área verde pública - Fonte própria



### Área Verde Privado

Menor percentagem em relação à área verde pública

Maior quantidade no lado Oeste, exterior à zona de intervenção

Afastadas do rio, o que induz ao afastamento da construção privada

Inexistência de áreas verdes privadas no perímetro de intervenção

Imagem 14 - Área verde privada - Fonte própria



### Áreas Verdes a manter

Jardim a Oeste e Margem a Este

Áreas a serem mantidas por questões ambientais, em caso de construção: necessário repô-las dentro da área do perímetro

Espaços sobrantes devem ser recuperados

- promoção à utilização
- espaços de qualidade

Imagem 15 - Áreas verdes a manter - Fonte própria

## 7.5. DROGENANLAUFSTELLE

O cenário das drogas nas zonas limítrofes de Schützenmatt com a presença de traficantes, consumidores e polícias é uma realidade. O espaço público envolvente descaracterizado e com falta de qualidade atrai este tipo de grupos de risco e afasta outros, como turistas, por exemplo.

Berna tem uma abordagem pragmática para o consumo de drogas ilegais. Desde 1986 constitui-se como um local abrigado onde os utilizadores estão autorizados a consumir sob condições de controlo sanitário, incentivados a ingressar em programas de reabilitação social, em vez de repressão. O objectivo é, por um lado, reduzir os efeitos colaterais negativos do abuso do álcool e estupefacientes, possibilitando aos consumidores uma nova oportunidade com terapias adequadas e, por outro lado, reduzir o impacto negativo dos grupos de risco em espaço público.

O *layout* do edifício será organizado de acordo com o seguinte fluxograma:

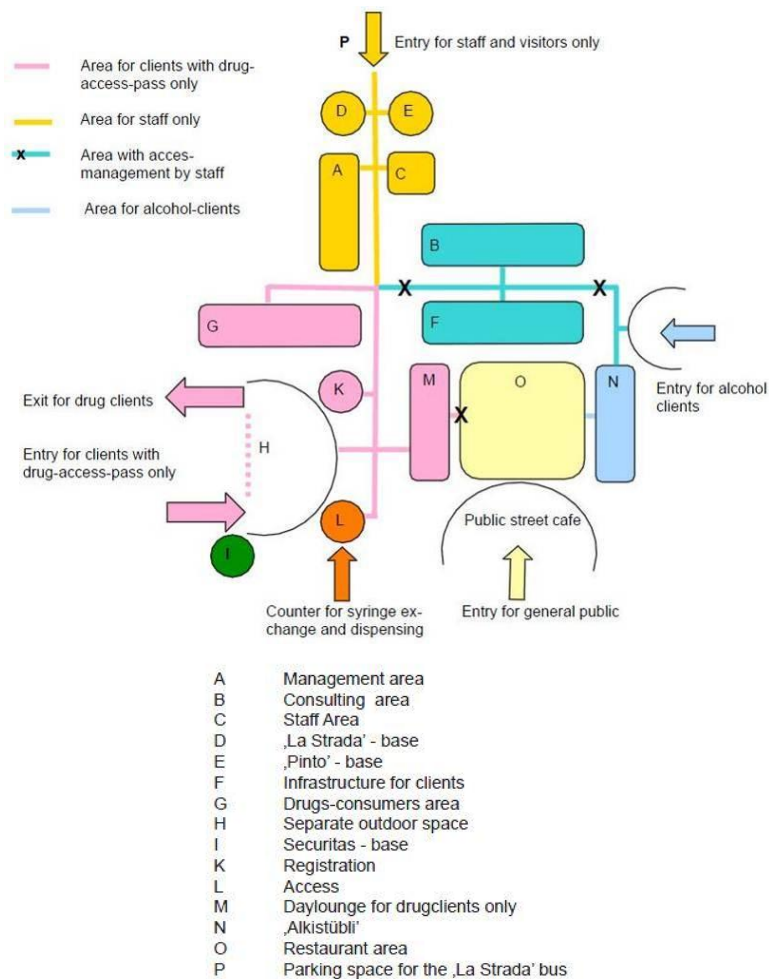


Imagem 16 - Shindler Award 2012 - Fluxograma

## 7.6. ÁREAS RESIDENCIAIS

### 7.6.1. Alpeneggquartier (Acessibilidade Mr. Manser)

Situado na borda do planalto que se ergue sobre a cidade velha e com uma bela vista panorâmica, Alpenegg é uma das mais procuradas áreas residenciais de Berna. Com pouca infra-estrutura própria, está intimamente ligada aos espaços adjacentes de LänggassQuartier, que abrigam um grande número de faculdades da Universidade de Berna, e portanto, bem equipados com transportes públicos, serviços e lojas.

A morfologia do terreno acrescenta várias dificuldades ao nível da mobilidade e da acessibilidade.

Do perfil do local resultam 4 patamares com distintas cotas altimétricas que variam entre os valores: 219,10 - 255,60 - 266,00 - 270,00 no sentido descendente entre Alpenegg até ao Rio Aare.

O edifício destinado a ajudar os grupos de risco está situado num patamar intermédio. Por este motivo, a proposta urbana passará pela construção de um edifício que servirá de passagem público/privada.

O Sr. Manser move-se através de uma cadeira motorizada que está preparada para subidas até 25% de inclinação.

O percurso do Sr. Manser começa pelo interior do edifício proposto através de plataformas mecânicas. Este edifício fará a transição da zona alta de Alpenegg para a zona de Shutzenmatt. À chegada ao piso térreo existe uma passadeira dupla com as inclinações de acordo com a legislação em vigor no regulamento das acessibilidades.

Atravessando a Avenida Bollwerk, o Sr. Manser chegará naturalmente ao edifício Drogenanlaufstelle.

De referir que o pavimento dos passeios deverá ser anti-derrapante e colorido para ajudar à marcação dos percursos e que serão colocados diversos ‘‘MUPI’’ com medidas rebaixadas, no sentido de ajudar as pessoas com mobilidade condicionada.



Imagem 17 - Acessibilidade Mr. Manser - Fonte própria

#### 7.6.2. Altenbergquartier (Acessibilidade Mr. Zappa)

Situado na encosta virada a sul do rio Aare, a área residencial Altenberg Quartier goza de uma elevada qualidade de vida. Contornando o rio, apresenta uma proximidade à cidade velha com muitos edifícios de estilo villa (cidade jardim) e é dotado de um microclima ensolarado. No entanto, com as suas ruas íngremes e estreitas que permitem o transporte público disponível apenas no topo da encosta, Altenberg é um pesadelo para pessoas com mobilidade condicionada.

O Sr. Zappa possui fraca visibilidade e necessita de se deslocar da zona de Altenberg atravessando o rio Aare para chegar ao edifício Drogenanlaufstelle. Neste caso, para além de vencer as cotas altimétricas existentes, será prioritário a colocação de guias orientadoras no pavimento e um certo tipo de vegetação rasteira que servirá de linhas orientadoras através do olfacto.

Para este percurso existem duas possibilidades: Uma que atravessará a ponte pelo passeio existente com guias no pavimento, indicando a direcção certa até ao edifício e uma outra que contempla o atravessamento pela zona baixa de Altenberg, junto ao rio,

onde está instalado um elevador Shindler que liga as duas margens até à Rua Hodlerstrass e que o conduzirá até ao edifício através de passeio com guias orientadoras e iluminação nocturna.



Imagem 18 - Acessibilidade Mr. Zappa - Fonte própria

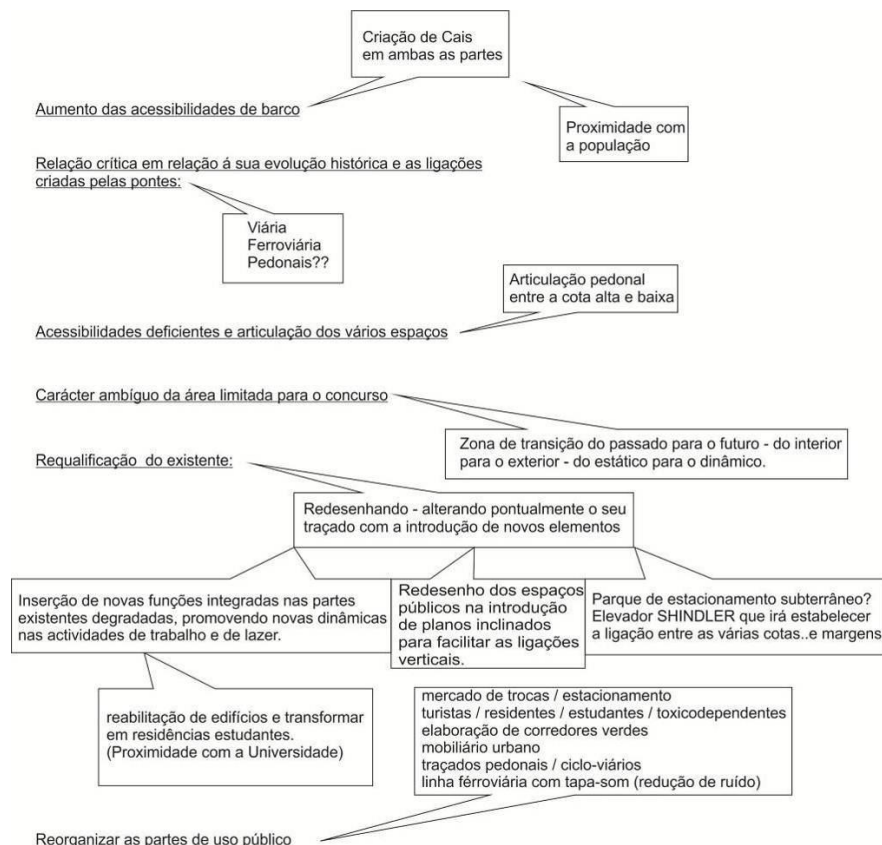
## 7.7. O DESAFIO

O desafio urbano de **Schützenmatt** sugeria uma intervenção profunda da área. No entanto existem uma série de condicionantes que não poderão ser alvo de modificações, como por exemplo o edifício histórico Reitschule e a ponte ferroviária que rompe o espaço e o fragmenta. Assim, deve-se centrar a atenção num conceito de renovação urbana e de qualidade do espaço público.

- Encontrar um equilíbrio entre a densidade máxima sustentável e protecção do património cultural nas proximidades.
- Propor uma mistura de funções optimizadas e seus fluxos resultantes para os períodos diurno e nocturno.

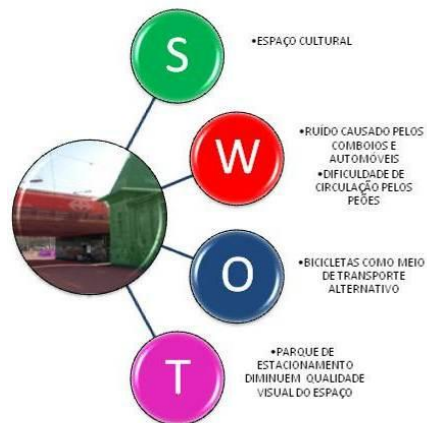
- Propor uma resposta adequada urbana a definir nos seguintes pontos nodais (nodes): no canto noroeste do Neustadt, a ponte sul/ocidental da Ponte Lorraine e a entrada para a cidade de Tiefenaustrasse em Eilgut.
- Propor uma ligação adequada da área residencial de Altenberg do caminho do rio até à cidade e até o Alpenegg – área residencial Länggass. Reforçar a ligação entre o centro cultural Reitschule e as instituições culturais orientadas a sudoeste de Schützenmatt.
- Possível alteração na rede de trânsito. Ligar o trajecto do rio Aare às cotas superiores de Schützenmatt e Alpenegg no sentido de melhorar o acesso entre a cidade e as áreas de lazer ao longo das duas margens do rio e a zona de Altenberg.
- Redefinir a encosta do vale do rio Aare com trilhas atractivas sempre com a preocupação da mobilidade em mente, atendendo à morfologia do terreno de forma a aproximar o rio da cidade.
- Integração dos serviços sociais, propondo um novo edifício para agregar os diferenciados grupos de risco existentes na área.

## 7.8. DEFICIÊNCIAS DA ÁREA (ANÁLISE)



Pretende-se mais do que dar propostas arquitectónicas parciais a intervenção fundamenta-se na idéia de estabelecer relações entre a forma urbana e preexistências naturais e artificiais.  
 Pretende-se respeitar as indicações programáticas de planificação urbanística previstas.

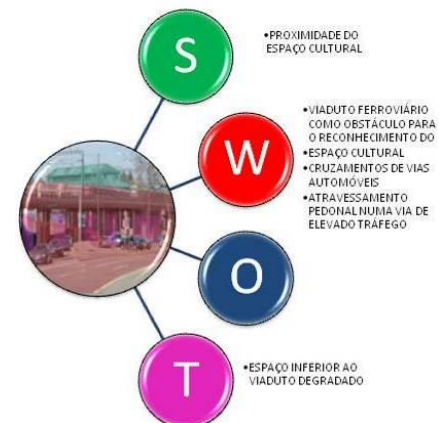
## 7.9. SWOT



### Análise SWOT



Imagem 19 - Análise Swot



Berna está situada no hemisfério Norte. Tem uma latitude de 46° 57' N e uma longitude de 7° 25' E. É banhada por uma luz moderada em permanente transformação, originando, por isso, sombras suaves. Os raios solares nunca são perpendiculares ao solo como nas zonas equatoriais, mas também não são horizontais ao solo como nas zonas nórdicas. Tem um ângulo de incidência solar moderado, relativamente ao plano do solo.

A vegetação é um elemento caracterizador desta cidade assumindo, uma grande importância na sua exposição solar.

Devido à sua pouca densidade urbana e verticalidade, Berna garante o acesso à iluminação natural e insolação de maneira satisfatória tanto nas edificações como no espaço urbano proporcionando conforto ambiental.

Existe uma vegetação marginal com um carácter público ao longo do Rio Aare, aparentemente descontrolada e distribuída de um modo aleatório, com árvores de grande porte como o Plátano e o Freixo mas que assumem outro controlo à medida que a mancha se aproxima da zona mais urbana numa escala mais reduzida e com um carácter de ordenamento.

A folha caducifolia autoriza a incidência solar nas zonas mais obscuras em alturas do ano de menor luminância, como o inverno. Resulta uma paisagem que se transforma ao longo do ano, projectando formas com dimensões variadas no espaço que se movimentam ao longo do dia e, ao mesmo tempo, mostra a relação visual entre as duas margens, aproximando mais a cidade dos seus utilizadores, situação que não se verifica nos meses de verão.

O estudo do sítio revela que a luz é directamente proporcional à utilização do espaço de intervenção estando, também, a sensação de segurança associada aos fluxos existentes no local, ou seja, quanto maior e melhor for a iluminação maior é a utilização do lugar. A excepção é a margem do rio com utilização acentuada nos meses de verão para desporto e passeios pedonais (espaço de lazer) onde a sombra transmite uma sensação de frescura.

O novo edifício proposto para os grupos de risco e a antiga torre, situados a poente, ganham realce ao nascer do sol, com a luz filtrada pela vegetação a incidir

directamente nas suas formas e nos seus materiais, transmitindo-lhes movimento e expressão. Contudo, a margem nascente está coberta pela sombra.

**Schützenmatt** encontra-se numa cota superior ao rio, onde a luz penetra de uma forma mais controlada devido principalmente à elevação da ponte ferroviária, originando alguns pontos de sombra quase permanente. O troço de rua existente entre **Reitschule** e a vegetação envolvente ao rio encontra-se praticamente todo o dia com predominância de sombra.

O fosso da estação ferroviária (**Eilgut**) recebe bastante luz ao nascer do sol, e sombra ao pôr-do-sol, pelo facto de se situar numa cota bastante inferior ao parque verde de **Martinshang**.

As várias dimensões de luz e sombra ao longo do dia transformam a paisagem, condicionando a utilização do espaço público vivido nas suas dinâmicas sociais, no seu reconhecimento e na sua história.

Segue-se um estudo solar do perímetro de competição.



Imagem 20 - Exposição solar - Fonte própria

## **PARTE III**

## 8. PROPOSTA URBANA E CONCEITO

### 8.1. PLANO MESTRE

Para a elaboração desta proposta, o desafio foi encontrar um fio condutor, pois o local é muito acidentado e os aspectos a considerar não se referem apenas ao espaço destinado ao concurso. O sítio deverá ser lido como um todo. Após uma análise detalhada, existem diversos factores a levar em conta tais como: Morfologia – Ecossistema – Planeamento Urbano – Acessibilidade – Sociologia – História.

### 8.2. ESTRUTURA URBANA

Se por um lado Schutzenmatt é um foco importante de ligações (transições), por outro lado encontra-se descaracterizado, resultando num espaço sobrando e inserindo-se no conceito de “Terrain Vague.”<sup>1</sup>

Será importante retirar um pouco de cada história e fazer uma ligação (continuidade) da zona histórica da cidade para a zona moderna. Foi necessário ordenar o espaço e retirar uma matriz. Visto de cima, destacam-se claramente várias tipologias de manchas. A descaracterização do lugar e os vários pontos de conflitos existentes obriga-nos a pensar formas, volumes, acessibilidades, materiais.

Pretende-se desenhar espaços verdes, olhando a ecologia como uma arquitectura verde que irá fazer parte integrante da estrutura urbana.

Esta intervenção deverá interagir com residentes, turistas, estudantes e os próprios grupos de risco para que se possam reintegrar na sociedade.

Deverá existir um equilíbrio entre as três dimensões fundamentais – a económica, a social e a ambiental.

### 8.3. PROGRAMA A DESENVOLVER

---

<sup>1</sup> “Em francês, o termino terrain tem um carácter mais urbano que o inglês land, de maneira que é preciso advertir que terrain é, em primeiro lugar, uma extensão de solo de limites precisos, edificável, na cidade. Se não me engano, ao contrário, a proveniência em inglês da mesma palavra terrain tem significados mais agrícolas ou geológicos. Mas a palavra terrain francesa se refere também a extensões maiores, talvez menos precisas; está ligada à ideia física de uma porção de terra em sua condição expectante, potencialmente aproveitável, mas já com algum tipo de definição em sua propriedade a qual somos alheios” (Solà-Morales 2002: 186).

Pretende-se com a proposta apresentada, “arrumar” o sítio fragmentado pelas condicionantes, atribuindo-lhe um carácter funcional nos três espaços propostos. Pretende-se igualmente criar hierarquias de traçado no pavimento, facilitando os acessos, principalmente às pessoas com mobilidade condicionada.

A estrutura viária foi alterada, rectificando o traçado em alguns percursos e interrompendo outros.

No que respeita às construções propostas existirá um edifício partido, resultando três volumes com pátios intermédios para ajardinar, no antigo fosso da estação ferroviária (Eilgut), permitindo ao bloco central uma ligação (transição) entre as duas cotas altimétricas distintas: a cota intermédia de Schutzenmatt, com a cota alta de Altenberg Quartier.

A ponte ferroviária inicia-se dentro do perímetro, onde já se encontra a uma cota elevada. Da estrutura de suporte em blocos maciços e pilares, resultam uns vãos que ajudam a fragmentar o espaço. A proposta tem como finalidade “tapar” essa estrutura de suporte atribuindo caracteres distintos. Um, destinado a café-bar, outro como centro de exposições. Estes volumes irão permitir um maior aproveitamento dos vazios existentes, ajudando à desfragmentação do local.

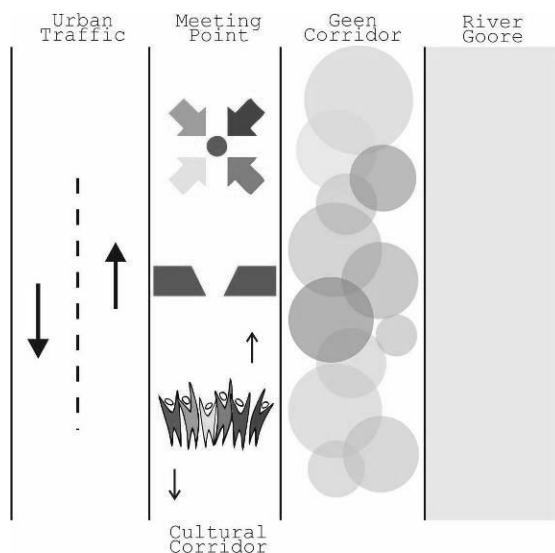
Um edifício destinado a escola profissional, com o propósito programático de proporcionar melhores condições para a reintegração social dos grupos de risco em estudo, será proposto e servirá de remate nesta transição. A sua volumetria surge como continuidade do novo edifício projectado para Drogenanlaufstelle. Respeitará a cénica dos edifícios da Av. Bollwerck, relacionando-o com a envolvente.

Será destinado um espaço para feira ao ar livre, actividade que já existia anteriormente no lugar. Os materiais do pavimento com tons distintos ajudarão ao ordenamento, sendo também atribuídos usos distintos ao espaço.

Sanitários públicos serão colocados junto ao cruzamento de duas avenidas numa zona com elevado tráfego pedonal.

## 9. IDÉIA INICIAL

A primeira ideia que surgiu encontra-se esquematizada da seguinte forma:



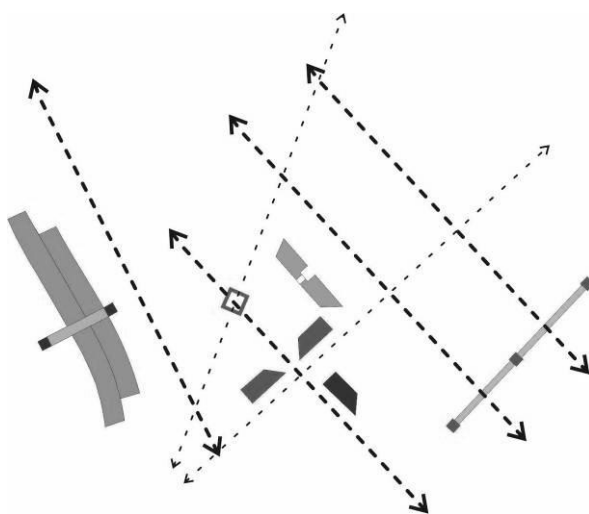
A organização do espaço num conceito de corredores, onde a força positiva do rio e da mancha verde contrastava com o fluxo viário desorganizado e a falta de identidade do local. Assim, mesmo partindo desta relação de escala devem-se encontrar novas directrizes através de um novo planeamento com as seguintes hierarquias:

Corredor do Rio com actividades de lazer, desportos náuticos.

Corredor verde com actividades de lazer e desporto.

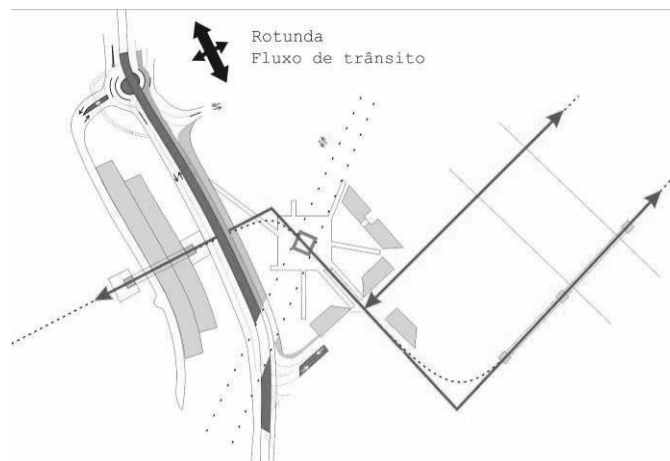
Corredor cultural com ligação à cidade velha onde se encontra uma diversidade de espaços culturais.

Corredor viário onde se organizava o fluxo de trânsito.

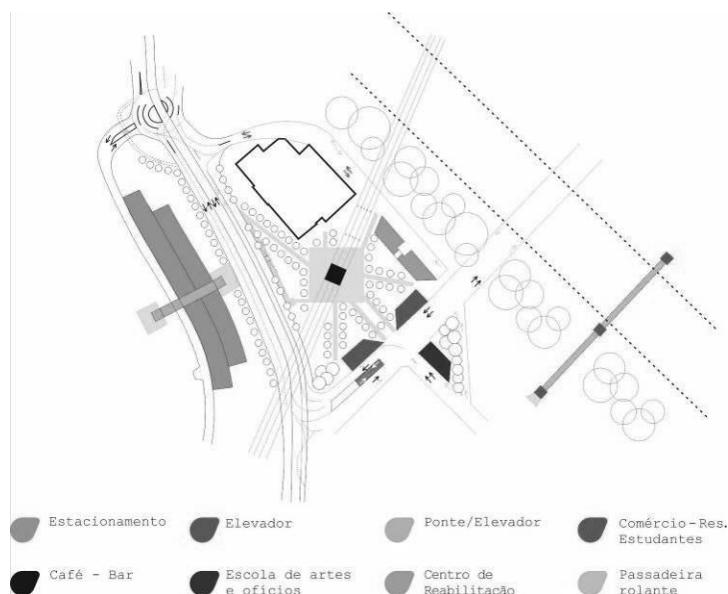


A morfologia do terreno acrescenta várias dificuldades ao nível da mobilidade e acessibilidades. Do perfil do local resultam 4 patamares com distintas cotas altimétricas. Estas variam entre 219,10 – 255,60 – 266,00 – 270,00, no sentido ascendente do rio Aare até Alpenegg, respectivamente.

Outro factor muito condicionante é a enorme quantidade de pontos de conflito existente na rede viária com maior fluxo de trânsito.



Com uma forte presença, a estrutura ferroviária existente, próxima ao edifício do centro cultural, sugeria que se tornasse num pólo de encontros (*meeting point*). Com uma localização central privilegiada, somando o programa a desenvolver, poderia ser um lugar de encontro com um forte argumento histórico gerando interligações entre indivíduos e formas de expressão cultural diversificadas, com a introdução de novos elementos de convívio (café-bar) e cultural (centro de exposições). Os dois edifícios colocados estrategicamente formavam um eixo visual, criando um momento de tensão seguido de expansão (descoberta) de um novo espaço direccionado para as pessoas, levando como referência Gordon Cullen (1981), onde o percurso de um extremo ao outro da planta a passo uniforme revela uma sucessão de pontos de vista



No que respeita à nova organização do tráfego e edifícios de transição de zona baixa com alta, houve dois ensaios. O primeiro seria um volume que acompanharia as já inexistentes curvas de nível do terreno onde surgiria uma ponte desde a zona de Alpenegg, ligada ao edifício que faria essa transição.



Imagem 21 – Ensaio - Fonte própria

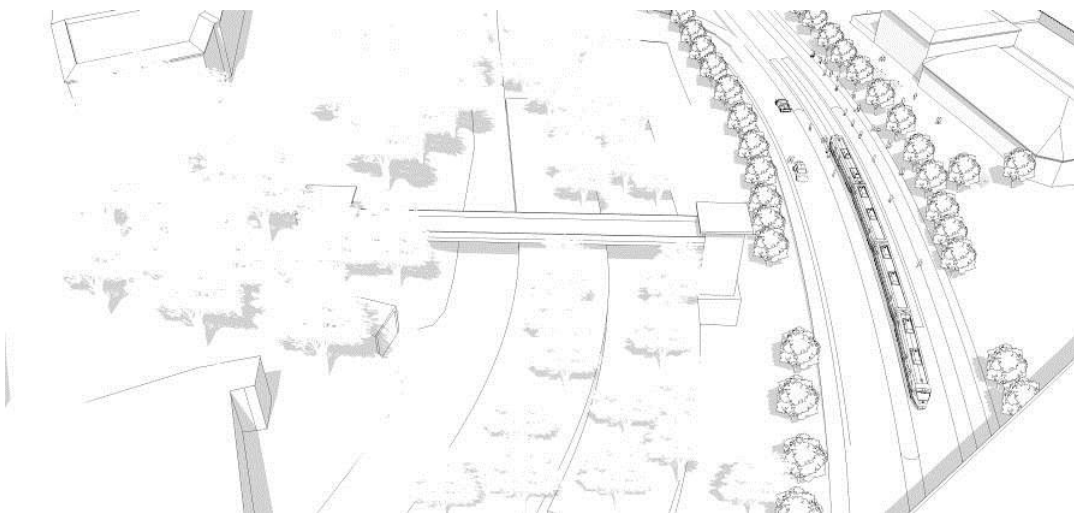


Imagem 22 – Ensaio - Fonte própria

Verificou-se que o edifício proposto juntamente com a peça de elevador (externa) não faria uma transição clara. Resultavam volumes (densos) com elevado “ruído” visual e o arruamento proposto com metro de superfície incluído, resultava num perfil demasiado largo para o espaço disponível ou seja, não se justificava esta dimensão porque não existia numa boa relação de escala com o resto da intervenção.



Imagem 23 - Ensaio - corte perimetral - Fonte própria

O ensaio feito para a organização do pavimento na zona central do café bar não foi o mais adequado. Uma **rotação** na sua implantação, apesar de criar vários eixos direccionais com intenção, não era a solução mais feliz pois carecia de qualquer tipo de relações.

A ideia inicial poderá ser melhor interpretada através desta maqueta:

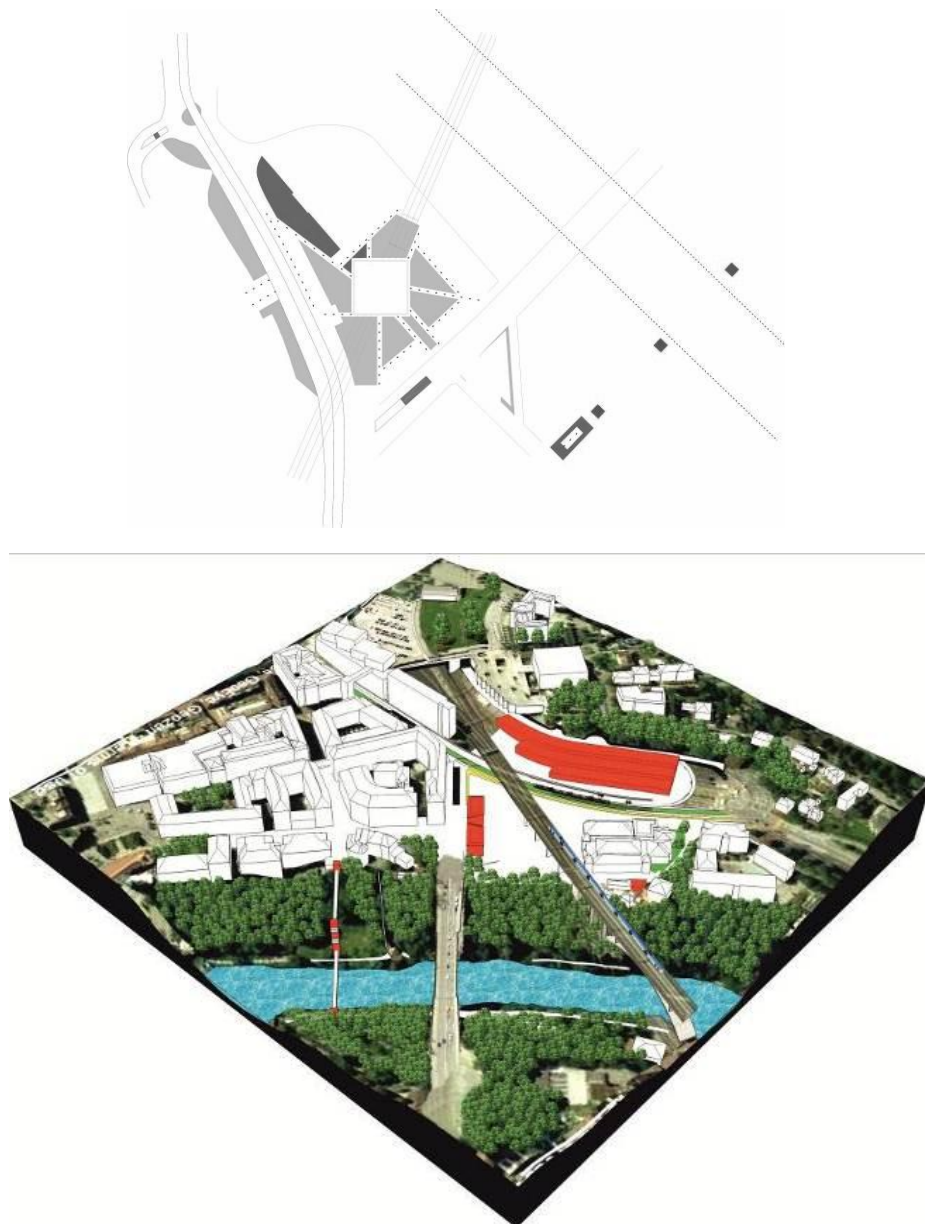


Imagem 24 - Ensaio – Maquete - Fonte própria

## 9.1.II ENSAIO

O tráfego viário nesta artéria necessita de organização e como segundo ensaio pensou-se “esconder” a infra-estrutura viária, onde a cobertura seria verde, efectuando-se uma ligação quase natural através de percursos, numa tentativa de devolver a Eilgut, uma topografia que já houvera existido.

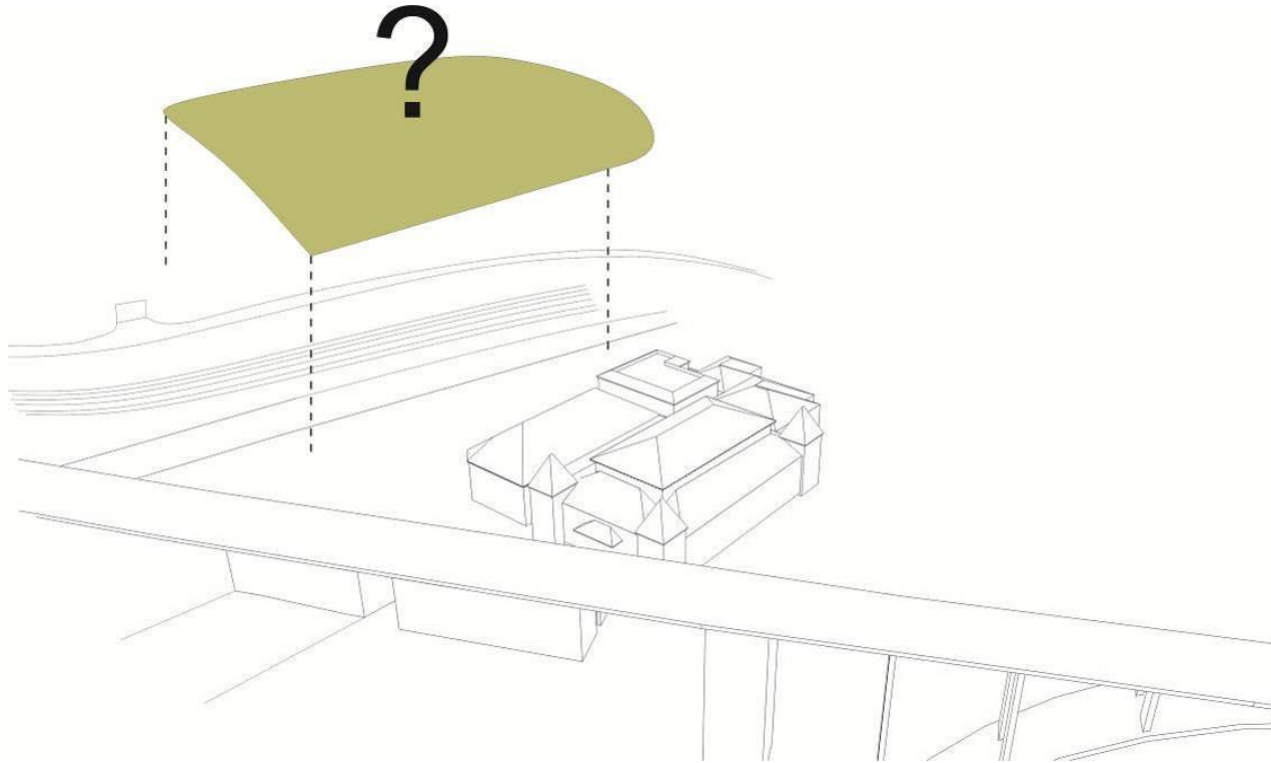


Imagem 25 - II Ensaio - Fonte própria

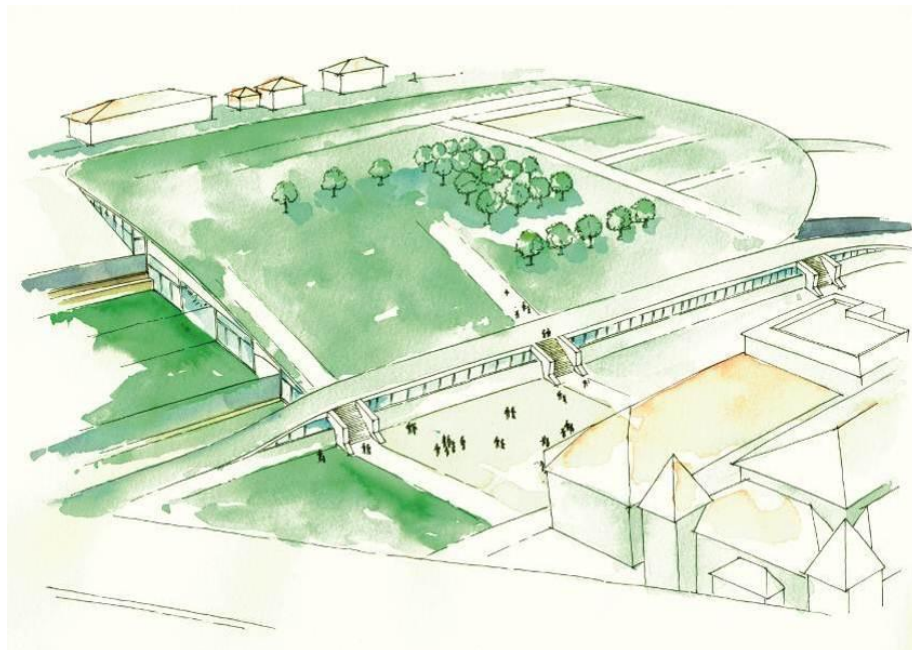


Imagem 26 - II Ensaio - Fonte própria



Imagem 27 - II Ensaio – Corte - Fonte própria

Esta ideia mereceu algum reparo mas foi descontinuada pelo facto da infraestrutura indiciar demasiados problemas de ligação com a cota inferior devido à passagem da rua, Nebruckstasse. A inexistência de um programa nesta “plataforma” condicionou também esta solução que traria custos económicos elevados sem oferecer qualquer índice de construção, pelo que a proposta não seria muito viável.

No que respeita à ideia inicial do edifício Drogenanlaufstelle, houve uma intenção de aproveitar a sua situação privilegiada. Seria ensaiada uma rotação do edifício para criar frentes e traseiras orientadas simultaneamente para a cidade e para o rio.

De acordo com a sua função e após uma organização do espaço interior, haveria a necessidade de acautelar a sensibilidade dos utilizadores proporcionando-lhes vistas para o Rio a nascente, e para a cidade a poente. Com a criação de dois volumes distintos mas estabelecendo relações entre eles nas variações de saliências e reentrâncias, pretende-se oferecer uma maior privacidade aos seus utilizadores.

Mais uma vez se verificou que a rotação do edifício não seria a melhor opção pois iria colidir com a malha urbana existente. No entanto, já a opção da criação de dois volumes distintos seria coerente, pois haveria a necessidade de um gesto que agarrasse o edifício à cidade.



Imagem 28 - II Ensaio - Fonte própria

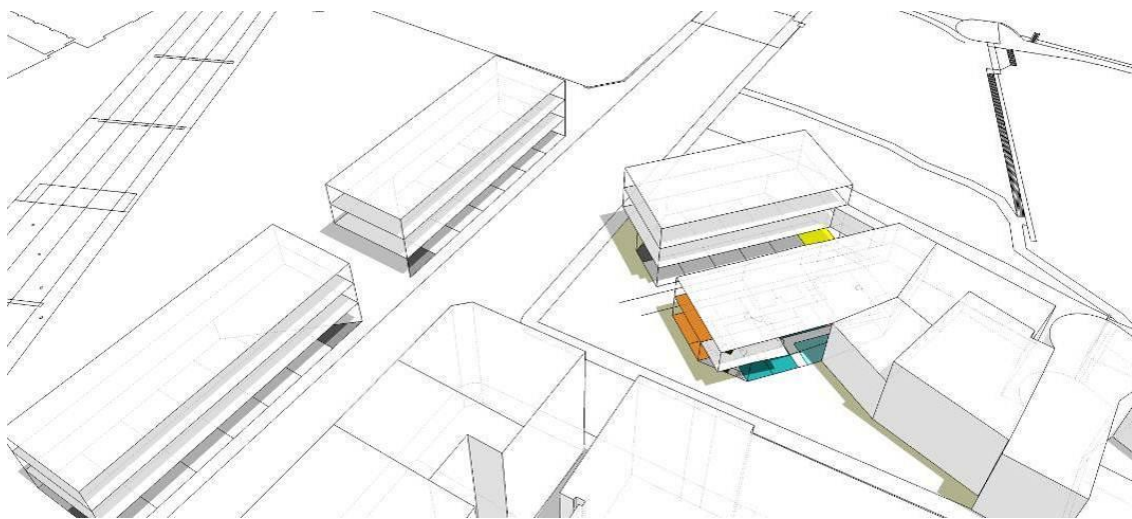


Imagem 29 - II Ensaio - Fonte própria

## 10. IDEIA FINAL

Após os ensaios, apresenta-se o conceito para a solução final.

Reaproveitando alguns aspectos relevantes anteriores em termos da proposta, optou-se pela seguinte solução arquitectónica urbana.

Do geral para o particular, propõe-se um novo plano director com as seguintes características: Rectificar o traçado da via principal (Neubruckstasse), interromper o trânsito a tardoz do Centro Cultural, traçado este que passa a pedonal rematando com um parque infantil que se encontra ligado através de percursos em estrutura de madeira que acompanham as curvas de nível “trazendo” o rio até à cidade.

A Hodlestrasse também mereceu uma rectificação, criando um eixo perpendicular à Bollwerk. Neste encontro propõe-se um novo edifício (Centro de Reabilitação), com

um papel importante no ordenamento, alinhando pelo corredor habitacional existente. No limite da zona de intervenção, junto à zona cultural da cidade, a peça Shindler é um elevador e fará a ligação para a outra margem.

Mesmo partindo desta escala devem ser encontradas novas directrizes através de um novo planeamento. Deve-se encontrar um factor comum: a passagem da fragmentação para o estabelecimento de ligações, fomentando as relações entre os vários espaços e entre estes e o homem.

Com o preenchimento do fosso, na antiga estação ferroviária com os novos blocos habitacionais e comerciais propostos, pretende-se articular a ambiguidade do espaço, requalificando-o com a introdução de novos elementos, sempre com o tema da mobilidade em mente.

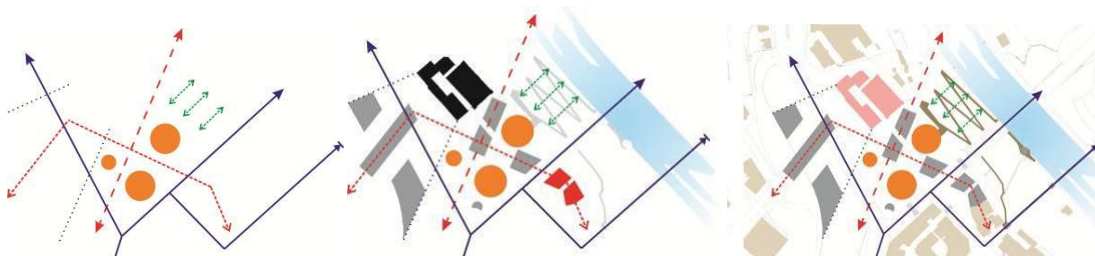


Imagem 30 - Conceito urbano - Fonte própria

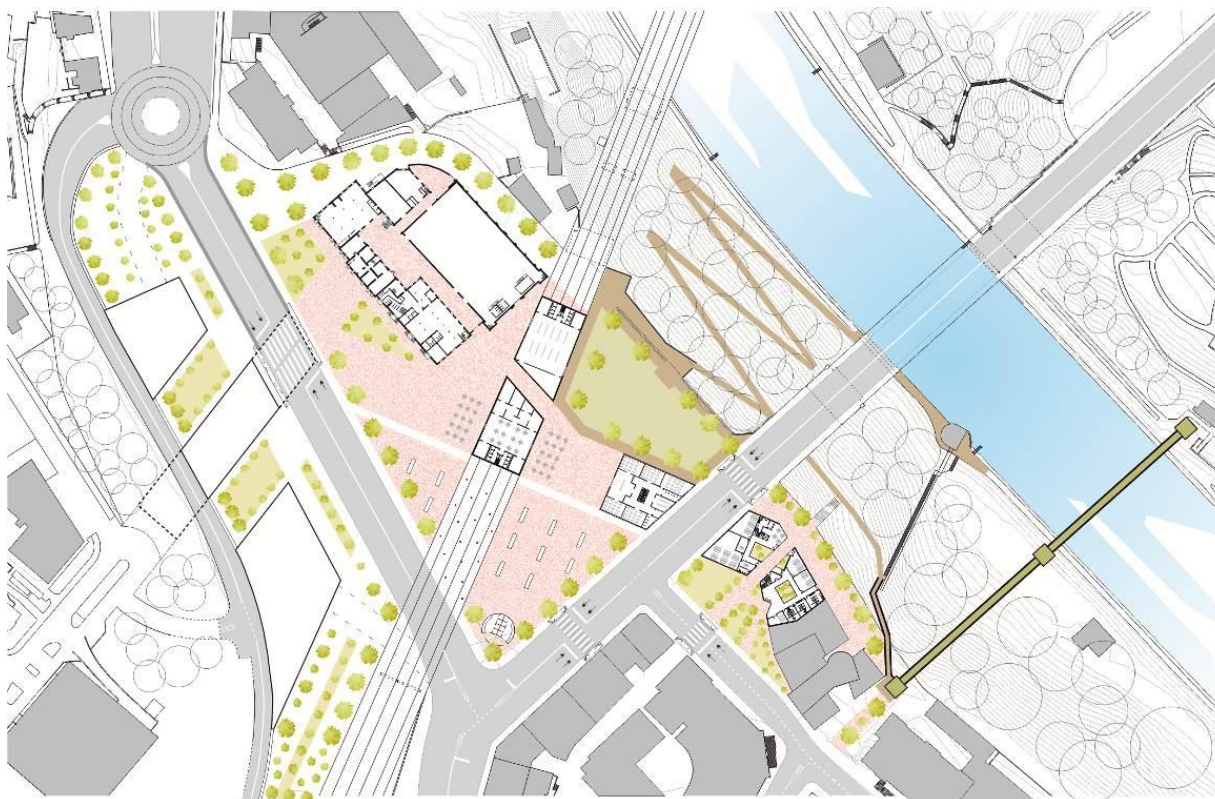


Imagem 31 - Proposta geral - Fonte própria

### Uso Geral

<b>Espaços Comerciais</b>	7.234m <sup>2</sup>
<ul style="list-style-type: none"> <li>☐ Restaurantes</li> <li>☐ Cafés</li> <li>☐ Lojas</li> <li>☐ Mercado livre</li> </ul>	
<b>Cultura e Lazer</b>	629m <sup>2</sup>
<ul style="list-style-type: none"> <li>☐ Centro de Exposições</li> <li>☐ Desporto</li> </ul>	
<b>Educação</b>	4.237m <sup>2</sup>
<ul style="list-style-type: none"> <li>☐ Kindergarten</li> <li>☐ Livraria</li> <li>☐ Salas de Leitura</li> <li>☐ Escola Profissional</li> </ul>	
<b>Centro de Reabilitação</b>	960m <sup>2</sup>
<ul style="list-style-type: none"> <li>☐ Alcoólicos</li> <li>☐ Tóxicodependentes</li> <li>☐ I.S. Públicas</li> </ul>	
<b>Reitschule</b>	5.200m <sup>2</sup>
<b>Espaços verdes propostos</b>	
<b>Zona pavimentada</b>	
<b>Acessos</b>	
<b>Edificado existente</b>	
<b>TOTAL</b>	<b>18.260m<sup>2</sup></b>

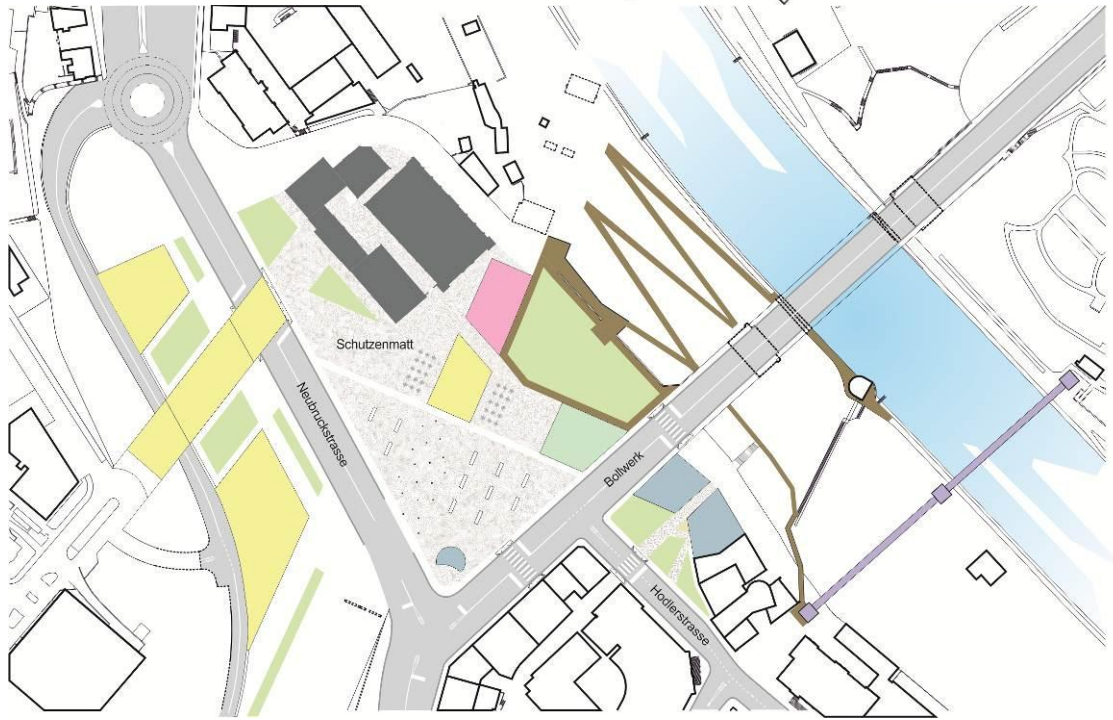
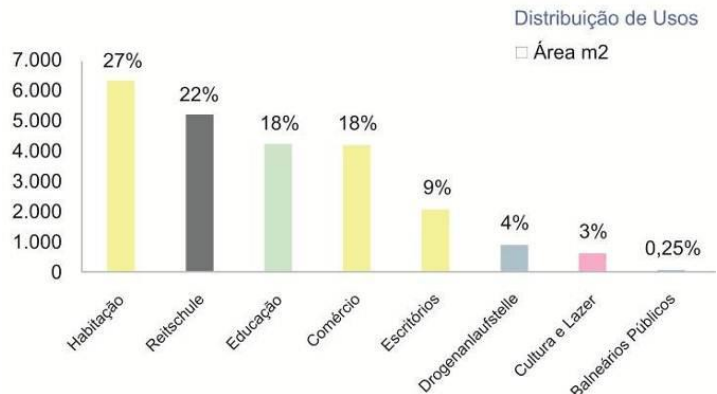


Imagem 32 - Planta de usos - Fonte própria

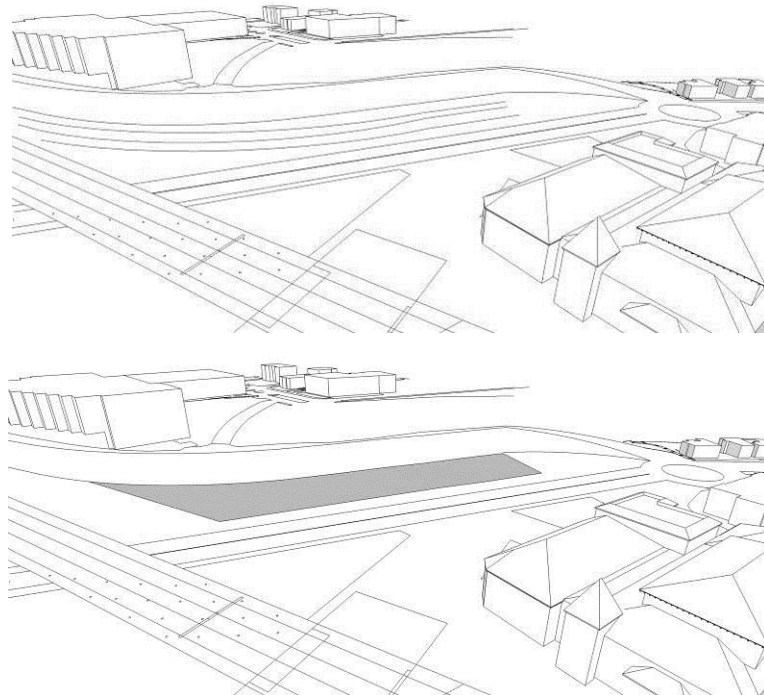
O fosso Eilgut necessitava de uma ocupação racional em termos de volumes com especial atenção para as alturas. Verificam-se que alguns conceitos de Lynch estão identificados. Um deles é a legibilidade entendido como: “Facilidade com que cada uma das partes (da cidade) pode ser reconhecida e organizada em um padrão coerente.” (Lynch, 1960: 2)

Este ambiente legível proporciona uma experiência urbana mais intensa, oferecendo uma maior segurança para os utilizadores.

O corpo principal deste edifício irá funcionar como marco pela sua singularidade estabelecendo um contraste local com os elementos mais próximos.

O avanço intencional do volume, como se projectasse para cima do edifício **Reitschule**, tem como objectivo a valorização. Este edifício histórico passa a ser um “Ponto Focal” de acordo com Cullen (1983). Um símbolo de convergência que define a situação urbana. Para este autor, diante de um ponto focal, as pessoas afirmam “É aqui, Pare”. Este edifício é um elemento de força, materializado pelo seu significado histórico e cultural.

A sequência do raciocínio para se chegar à proposta, encontra-se esquematicamente explicada nas imagens seguintes.



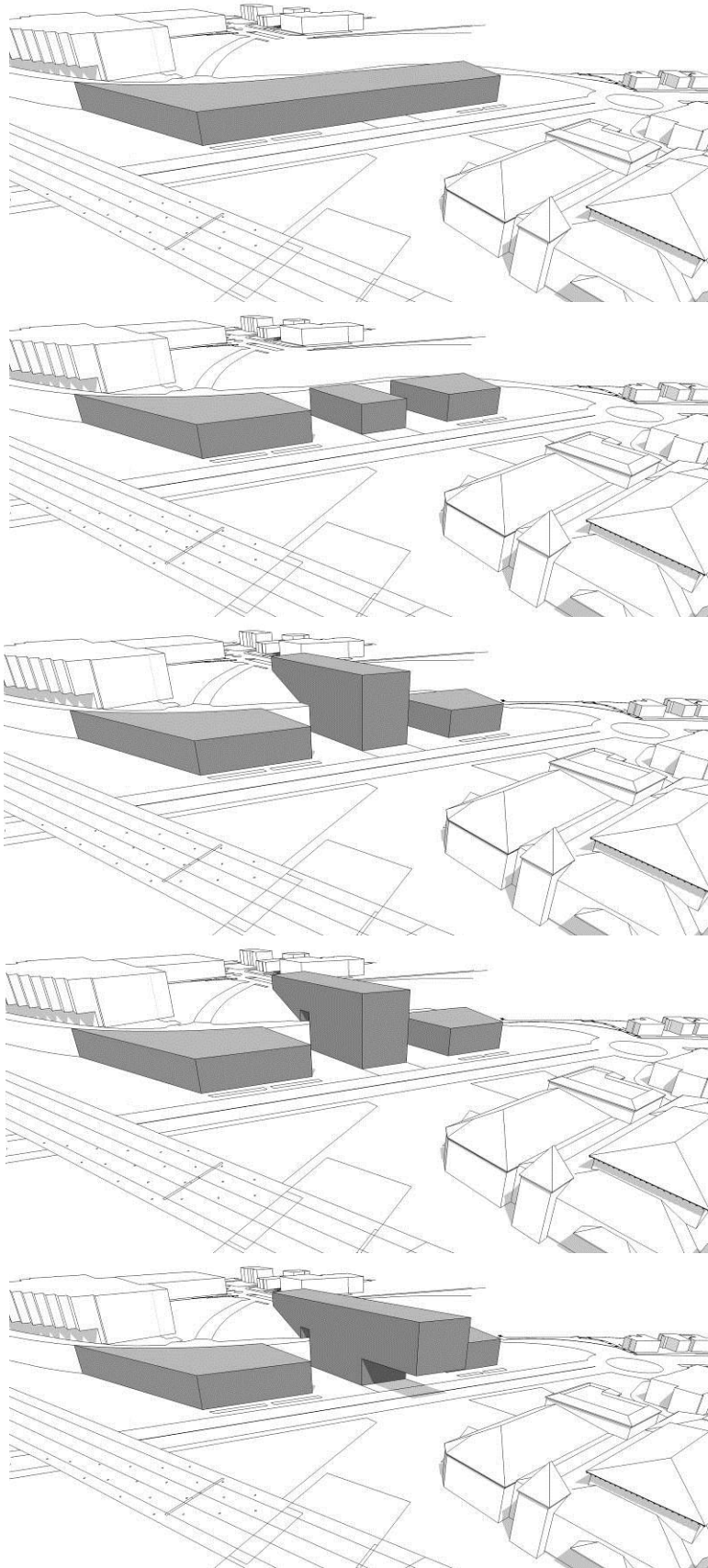


Imagem 33 – Conceito - Fonte própria



Imagem 34 - Corte - Fonte própria



Imagem 35 – Vista - Fonte própria



Imagem 36 – Vista - Fonte própria

## 10.1. ESPAÇO DOS FLUXOS

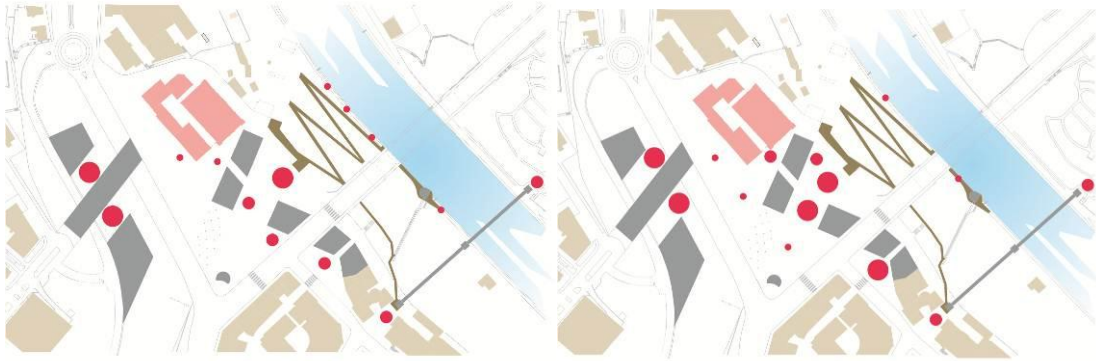
Da organização do espaço surgem os fluxos associados ao tempo livre das pessoas conforme análise de Castells (1972), ou seja, existe uma nova forma de vida urbana caracterizada por fragmentos da vida social como por exemplo, os tempos livres, as relações de amizade, os transportes e os seus problemas. Para o autor, Espaços de fluxos são vias comuns de comunicação que permitem a simultaneidade de comunicações em espaços geograficamente afastados.

A permanência nos espaços encontra-se directamente associada às actividades a desenvolver em diferentes dias e horas ao longo do dia.

Pretende-se propor uma mistura de funções optimizadas para alcançar utilizações para os períodos diurno e nocturno, proporcionando uma equilibrada organização de permanência nesses locais para uma maior e diferente variedade de utilizadores.

Seguem-se esquemas de fluxos nas diferentes horas do dia de semana e fim-de-semana, concluindo-se que as áreas residenciais e de comércio estão mais relacionadas com um aumento dos fluxos durante o dia, com tendência de aumento progressivo até de madrugada, com um deslocamento para as áreas culturais e de lazer. Ao longo do rio as actividades desportivas revelam um aumento de fluxo durante o dia do fim-de-semana.

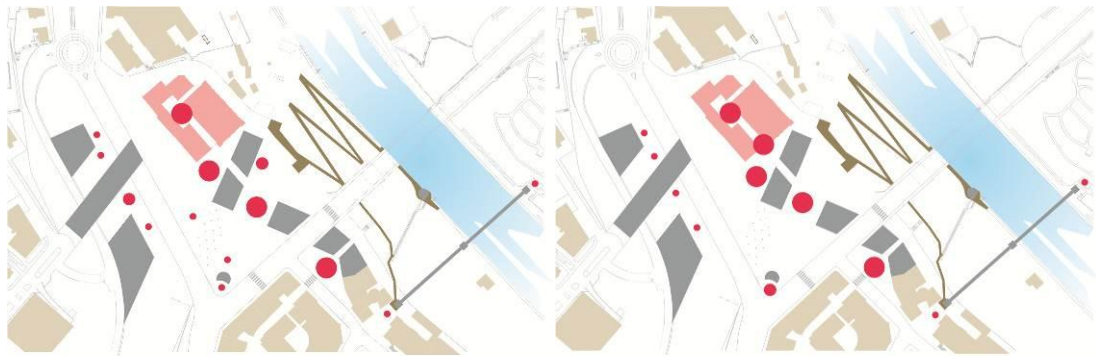
- Individual
- Grupos pequenos
- Grupos grandes



Dia de Semana

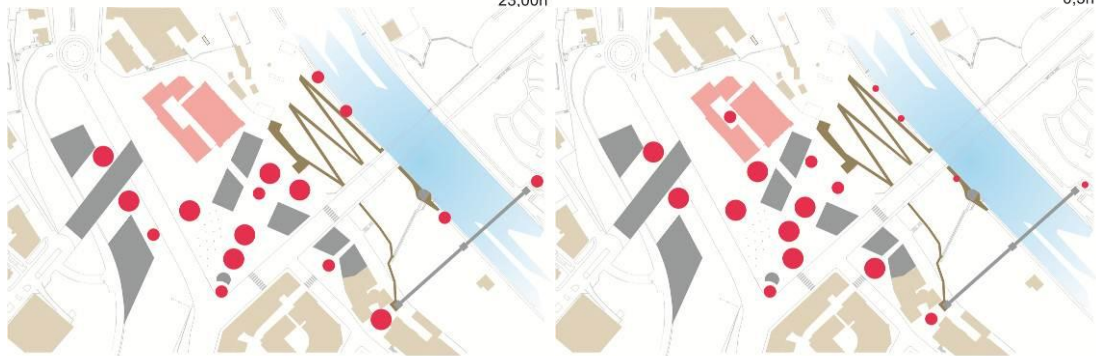
14,00h

19,00h



23,00h

0,3h



Fim de Semana

14,00h

19,00h



23,00h

0,3h

Imagem 37 – Fluxos - Fonte própria

## 10.2 REFERÊNCIA

Foram várias as referências utilizadas para a execução deste trabalho, como a intervenção do arquitecto Siza Vieira na zona ribeirinha de Vila Nova de Gaia, onde a problemática do rio e a sua cota baixa necessita de uma transição para a cota alta, o Plano polis de Viana do Castelo, autoria de diversos arquitectos, como Adalberto Dias, Fernando Távora, Manuel Fernandes Sá, Álvaro Siza Vieira, Branco Cavaleiro que contribuíram para a criação e requalificação do espaço público, requalificação das frentes de rio, criação de ciclovias, pedonalização e condicionamento de trânsito em arruamentos, criação de novos percursos pedonais, estacionamento dissuasor, criação e beneficiação de áreas verdes (Medeiros, 2006: 435).

A obra de estudo considerada como referência para esta intervenção urbana foi o Plano de Reconversão Urbana do Martim Moniz de 1980, proposta dos arquitectos Carlos Duarte e José Lamas, promovida pela CML e a EPUL, através de concurso público. O plano vencedor não foi concretizado por razões diversas, “rasgando” treze anos de trabalho dos seus autores.

De acordo com Lamas (1982) a proposta, além da reformulação do programa com o objectivo de reequilibrar a evolução negativa da Baixa, qualificando-a com equipamentos culturais e serviços de interesse público, propunha uma nova estrutura de espaços que definiriam uma nova imagem e a continuidade com as áreas urbanas envolventes.

Segue-se um quadro com a caracterização do lugar antes de qualquer tipo de intervenção, fig. (38).

**Quadro 1 – Das metáforas às imagens da Mouraria**

MÁ FAMA E TIPICIDADE	COMPLICADO/ CONTRADITÓRIO	MULTICULTURALIDAD E / MULTIETNICIDADE	CULTURAL
Vício	Insalubridade	Lenda de Martim Moniz	Culturas Todos
Miséria	Falta de civilização	Centro Comercial (da Mouraria e do Martim Moniz)	Práticas antigas
Tempestuoso	Crime	Mistura social	Património material
Prostituição	Desordem pública	Convívio multiétnico	Património imaterial
Descaracterizado	Marginal	Mundos	Gastronomia árabe
Fado	Illegalidades	Mundo português	Gastronomia galega
Fadista	Gueto	Espaço plural	Internacional
Bairrismo	Vale dos vencidos	Outros	
Antigo	Texas	Cosmopolita	
Festas populares	Chaga Social	Outra geografia	
Marcha	Insegurança	Fragrâncias e Odores	
Procissão	Prostituição	Cores	
Pitoresco (ruas e edifícios)	Sem-abrigo	Paladares	
	Sem papeis		
	Imigrantes		
	Toxicodependentes / Traficantes		
	Degradação do parque edificado		
	Precariedade social		
	Sujidade		

Fonte: Adaptado de Menezes, 2003

Como se poderá verificar no quadro 1, existiam vários problemas ao nível do urbanismo e da arquitectura mas também existiam muitos problemas sociais.

Uma zona caracterizada por um lado, com um forte património cultural cheio de potencialidades turísticas, por outro, uma área degradada e bastante mal frequentada.

No que diz respeito à intervenção do plano em termos físicos, organizaram o espaço com três níveis de intervenção:

- O projecto do solo, ou seja, a organização técnica e formal da superfície do terreno onde surgem os perímetros edificados, os passeios e os empedrados;
- O desenho dos elementos que preenchem o solo, desde as árvores ao mobiliário urbano como complemento e ordenamento do próprio espaço;
- O desenho dos edifícios, a sua implantação, características, volume e arquitectura, e que definirão os vazios, ou seja, o espaço urbano.

Foram desenvolvidos espaços urbanos, como a rua pedonal, a praça, a organização do tráfego viário, o passeio, o pátio, o controlo das cérceas, a relação com a envolvente, as diferenças de cotas altimétricas etc. Os aspectos a considerar são muito semelhantes aos do estudo caso de Berna.

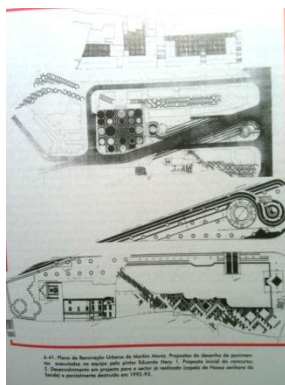
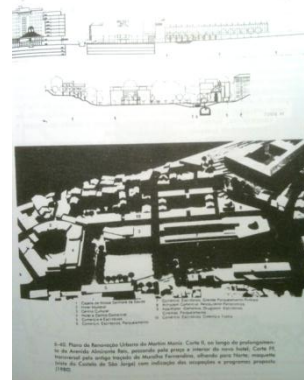


Imagem 38 - Plano de Reversão Urbana do Martim Moniz - Fonte própria

## 11. DROGENANLAUFSTELLE

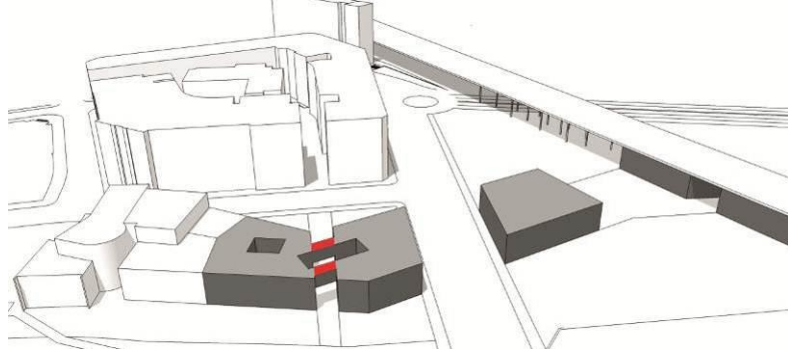
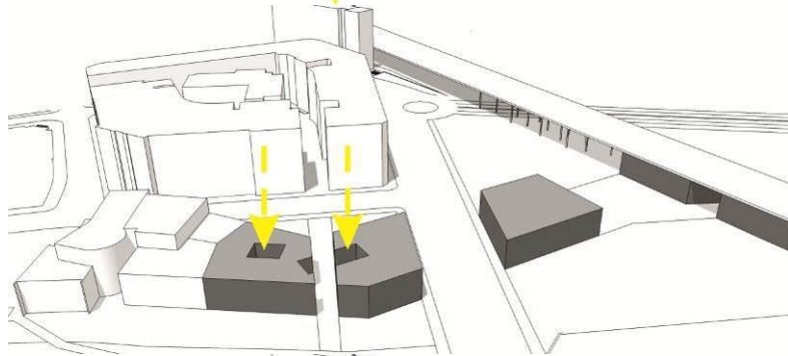
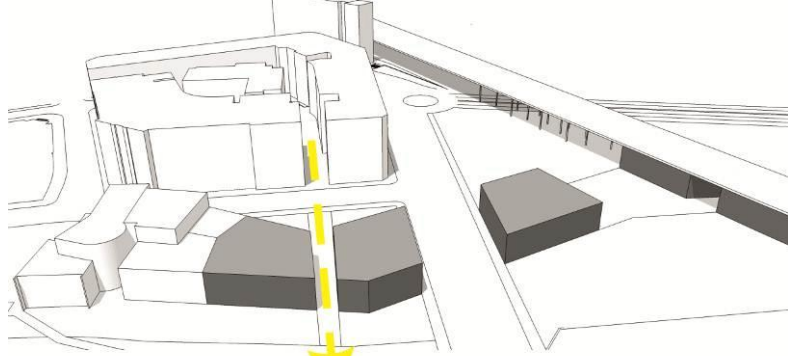
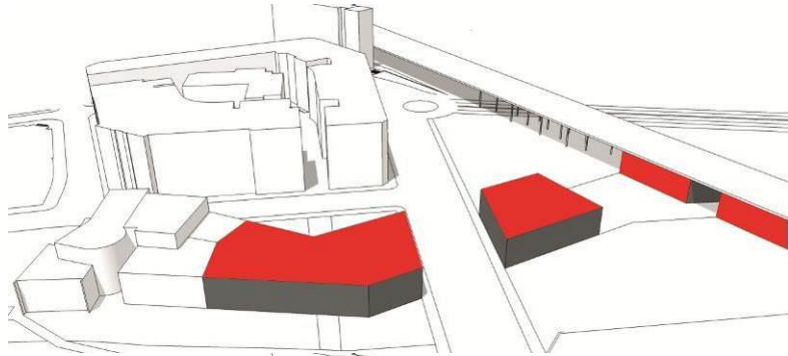
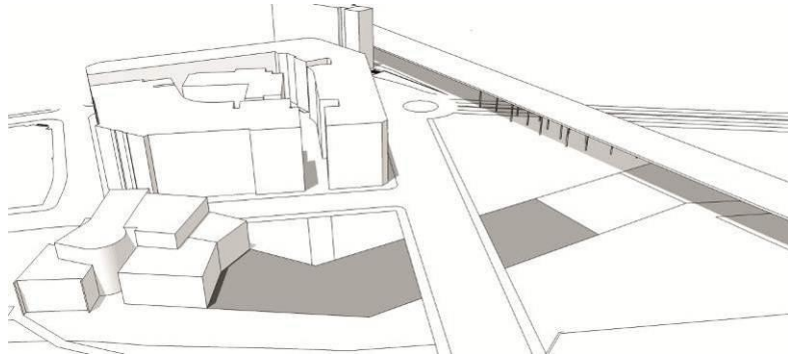
No que respeita à ideia formalizada na proposta do edifício Drogenanlaufstelle seguiram-se alguns conceitos anteriormente explicados e rectificaram-se outros. A forma segue a função onde a principal exigência é conseguir a melhor utilização possível. O processo de concepção estava condicionado a um fluxograma (fig.16) exigente em termos programáticos. Para que o eficaz desenvolvimento das actividades a processar no edifício se conseguisse, a forma deveria relacionar-se com a função. Perante esta situação poder-se-á concluir que uma forma física é bela, desde que os problemas funcionais estejam bem resolvidos.

Não sendo a estética a preocupação principal surgem dois volumes “rasgados” num gesto que liga o edifício à cidade. Este rasgo é contínuo e faz a transição com uma escadaria proposta a tardoz do edifício, com o objectivo de aproximação ao Rio Aare. A dedução de volumes tem como principal finalidade a criação de dois pátios, um interior, outro exterior. A criação de um pátio interior num edifício com estas características servirá de agente moderador de vivência e relações com todos os seus utilizadores. Potencia as características espaciais do edifício enquanto espaço interior, trazendo luz, contactos visuais, incentivando relações de proximidade e assumindo primordial importância como espaço de lazer. O outro, exterior, com um carácter de atravessamento contínuo, gera uma ligação entre volumes como espaço vazio, sem retirar importância ao edifício.

Relativamente à sua organização interior, explica-se na modelação de dois volumes distintos com uma ligação superior como de dois braços se tratassem.

O menor volume recebe os visitantes pela porta principal e integra o grupo dos alcoólicos, no seu piso superior encontra-se o “staff”. Daqui se fará a articulação com o outro volume, que no seu piso térreo, integra o grupo dos toxico dependentes, e zona de bar. No piso superior encontra-se o restaurante e grande parte das instalações sanitárias. Um ascensor e caixa de escadas, darão acesso ao 2º piso onde estará instalado um ginásio de recuperação da forma física desses grupos de risco, ajudando mais rapidamente à sua integração social.

Para melhor interpretação a ideia encontra-se esquematicamente explicada nas imagens seguintes.



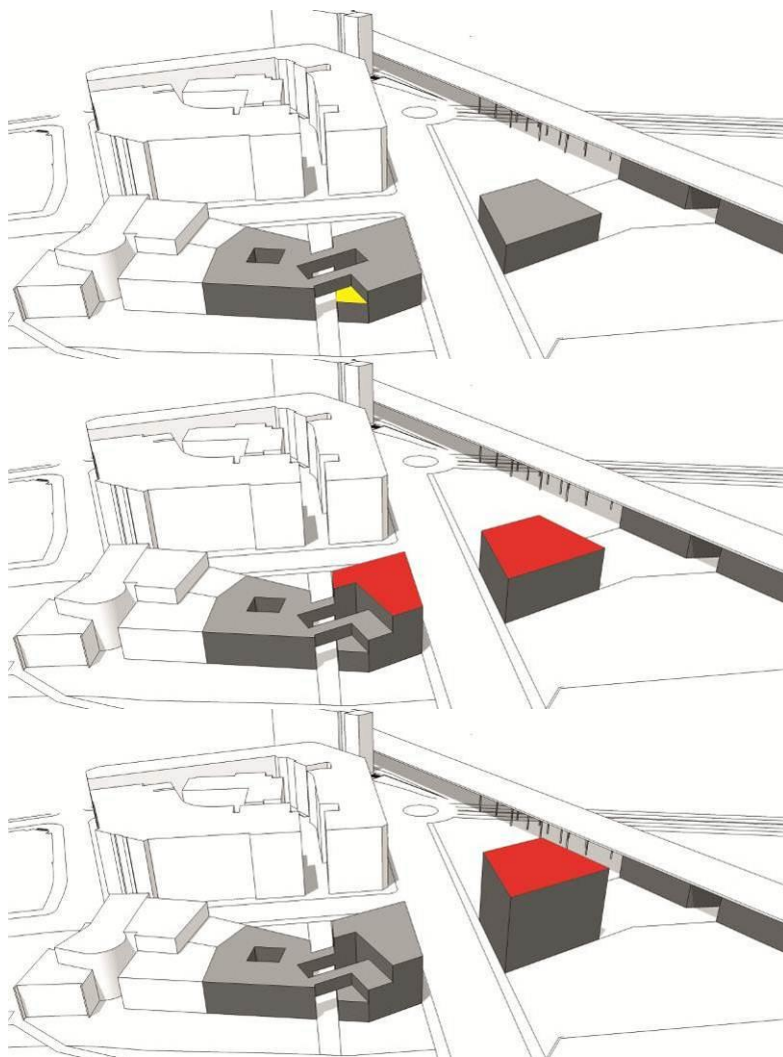


Imagem 39 – Conceito - Fonte própria

## 11.1. PROJECTO E CONSTRUÇÃO

Organização interior:



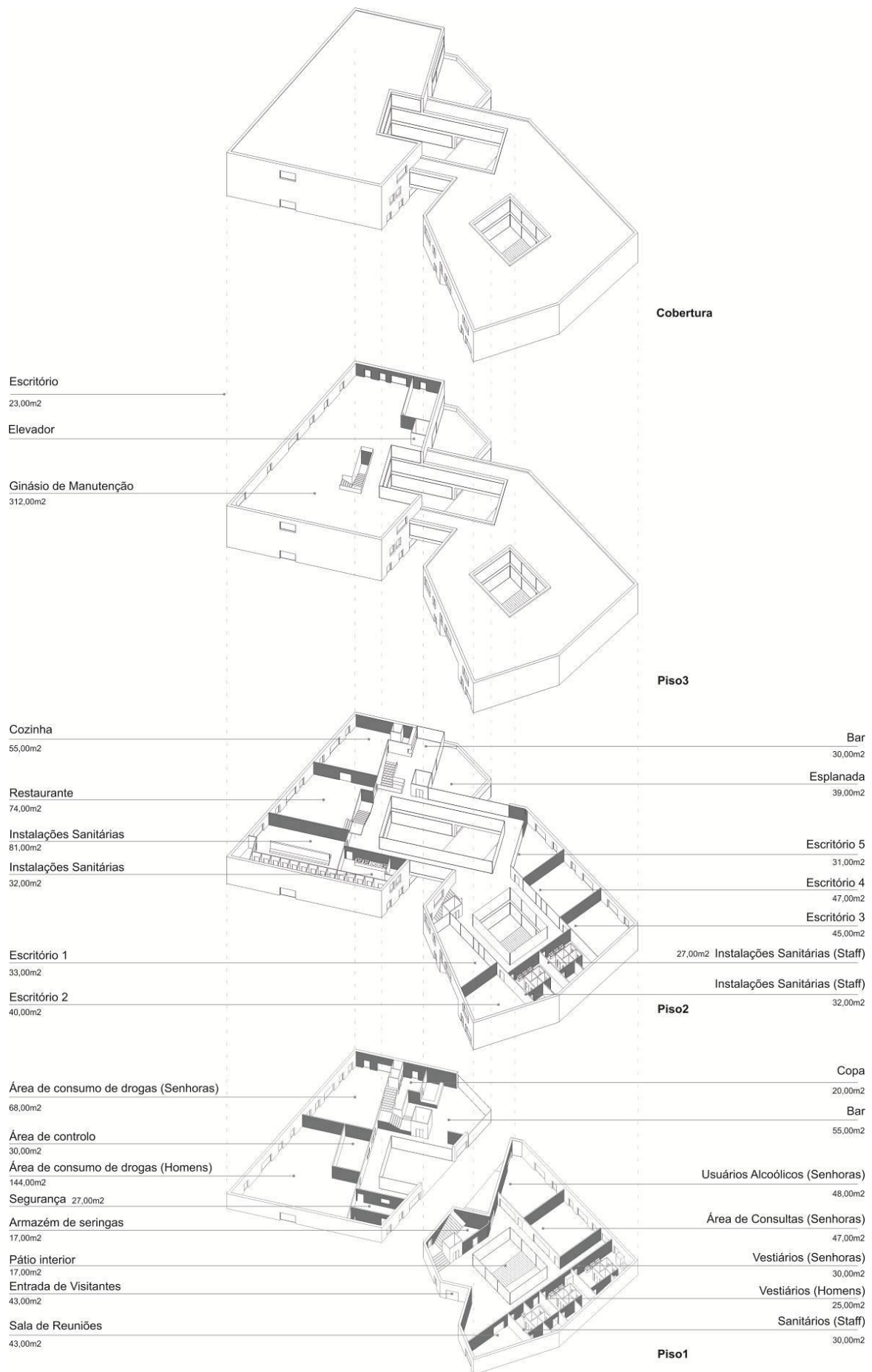
Imagem 40 – Térreo - Fonte própria



Imagem 41 - 1º piso e 2º piso - Fonte própria

## Uso Geral

Restaurant	386,00m2
Ginadium	335,00m2
Staff and Visitors	328,00m2
Drug-Clients	227,00m2
Alcohol-Clients	150,00m2
Vertical ACESS	48,00m2
Securitas	27,00m2
Dispensary	17,00m2
Zona pavimentada	
Circulação	
<b>TOTAL</b>	<b>1.518m2</b>



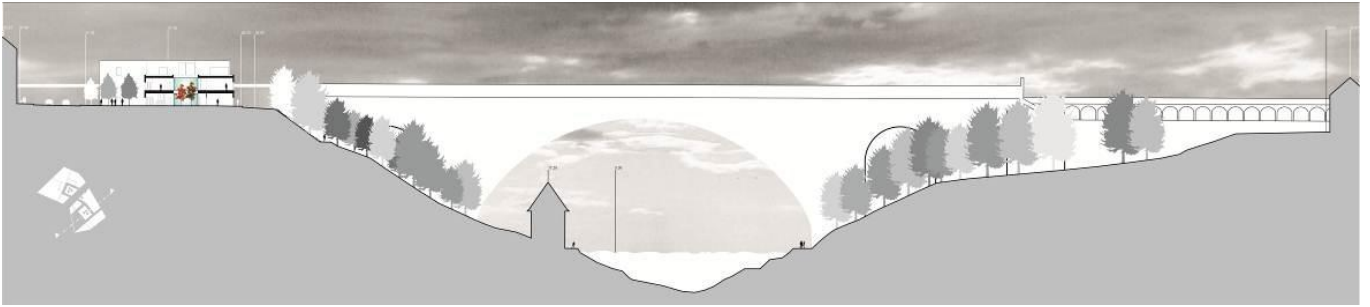


Imagem 42 - Corte Perimetral - Fonte própria



Imagem 43 - Alçado Poente - Fonte própria



Imagem 44 - Corte Longitudinal - Fonte própria



Imagem 45 - Alçado Poente - Fonte própria



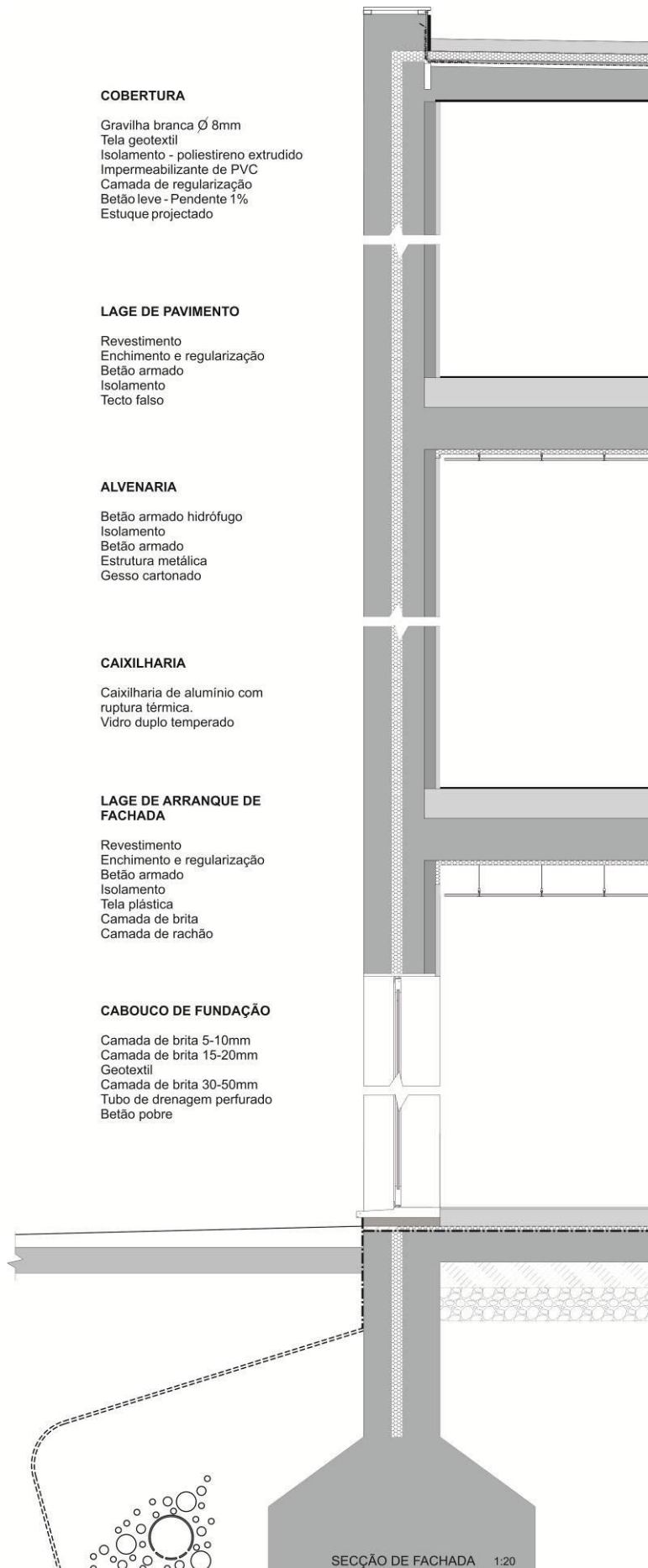
Imagem 46 - Vista Bollwerk - Fonte própria



Imagem 47 - Vista Nascente - Fonte própria

## 11.2. CONSTRUÇÃO E MATERIAIS

O edifício apresenta uma geometria complexa, sem ornamentações e em termos de soluções construtivas, optou-se por uma estrutura maciça de betão armado, (inércia) ficando aparente pelo seu exterior. Tratando-se de um clima com uma temperatura média anual relativamente baixa e bastante humidade, será necessário um aumento das camadas de isolamento para uma boa condutibilidade térmica. As fachadas de betão, solucionam simultaneamente os problemas de estanqueidade e estruturais, dando ao conjunto a homogeneidade, confiando num único elemento. O arquitecto ao escolher determinado material de acabamento pretende obter uma linguagem fisicamente identificável, no entanto existe uma relação directa com o conforto associado à utilização desses mesmos materiais. São tão diferenciados ao toque, à cor, textura, etc. na sua superfície, podendo perfeitamente integrarem-se numa arquitectura dos sentidos, estimulando à criação de ambientes favoráveis que promovem a inclusão.



O edifício é constituído por dois volumes distintos ligados entre si por dois “braços” destinados à circulação. Um dos volumes tem três pisos acima da cota de soleira, o outro, dois pisos acima da cota de soleira.

A cota de soleira do piso térreo em relação à envolvente no alçado principal é de 0.05cm.

Tratando-se de um edifício público o tema das acessibilidades deverá ser de acordo com as suas funções.

Foram adoptadas soluções arquitectónicas para que o edifício cumpra as normas adequadas com as reais necessidades dos utilizadores.

Do exterior para o interior descrevem-se algumas soluções mais importantes adoptadas para um desenho inclusivo.

#### EXTERIOR:

1. Alargamento do passeio junto à passadeira para melhorar a visibilidade e substituição do degrau do passeio por rampa, com material diferente, anti derrapante.
2. Passadeira elevada para reduzir a velocidade do tráfego automóvel.
3. Maciço vegetal na entrada do edifício separa do tráfego e reduz a poluição sonora, visual e atmosférica.
4. Negativo na zona da entrada protege da chuva aumentando a segurança.
5. Zona de sombra para descanso e convívio.
6. Percurso de chegada acessível, sem inclinações e com piso anti derrapante.
7. Iluminação suficiente para boa visibilidade nocturna.

#### INTERIOR:

1. O pavimento é antiderrapante devendo-se evitar os pavimentos polidos e brilhantes que são muito confusos para quem tem baixa visão.
2. Colocação de uma faixa de textura diferente e cor contrastante com o restante piso no patamar de início e final das escadas, devendo os degraus terem uma

---

<sup>2</sup> Com base na obra *Uma casa para a vida, aplicação do design inclusivo à habitação* (Simões et al, s.d.)

faixa antiderrapante de cor contrastante com o degrau com pelo menos 4 cm, junto ao focinho.

3. As escadas têm uma largura mínima de 1,40m e corrimão de ambos os lados a uma altura de 0,85cm. Estas têm patamares com largura suficiente para zona de descanso sem condicionar a passagem para evacuação, em altura de pânico.
4. Os elevadores existentes têm uma dimensão mínima de 1,60m com portas de correr automáticas com dimensão mínima de 0,85cm para passagem de cadeira de rodas.
5. Colocação de sistemas sonoros de voz digitalizada que informem os pisos de chegada para que os utilizadores cegos tenham informação segura sobre o piso onde sair.
6. Serão aplicadas cores nas paredes, tectos e pavimentos com contrastes cromáticos para facilitar a circulação de pessoas com dificuldades visuais.
7. As zonas de circulação são acessíveis e sendo possível a rotação de 360° de cadeiras de rodas, permitindo a articulação com todos os pisos e divisões.
8. Colocação de comutadores nos interruptores.
9. Todas as divisões têm espaços destinados a zona de permanência e sociais facilitando a integração.
10. Portas interiores com largura mínima de 0,85cm e com sistemas de abertura vaivém ou de correr.
11. Pisos nas zonas húmidas antiderrapantes mesmo quando molhado.
12. Torneiras de segurança e fácil manuseamento.
13. Sistema de alarme com indicador luminoso para pessoas com problemas auditivos.
14. Louças sanitárias suspensas melhorando a circulação de cadeiras de rodas.
15. Bases de duche sem ressaltos nem calhas e equipamentos colocados em alturas acessíveis a todos os utilizadores.
16. Bancas com dimensões apropriadas e alturas acessíveis.
17. Iluminação orientada para evitar encadeamento.

#### 11.4. REFERÊNCIA

O arquitecto Greg Lynn, distingue-se no campo da arquitectura pelo uso inovador que faz do desenho assistido por computador na produção de formas arquitectónicas biomórficas. Trabalha com tecnologia ao serviço da arquitectura num controverso dilema sobre o papel do desenho digital na produção arquitectónica.



Imagem 48 - Jewish Museum Berlin - Fonte Net

Tadao Ando ao projectar este edifício “The Pulitzer Foundation For The Arts” em St. Louis, Missouri, United States, 1997-2000, procura uma linguagem onde acentua os elementos da natureza como de uma rocha esculpida no próprio local se tratasse.

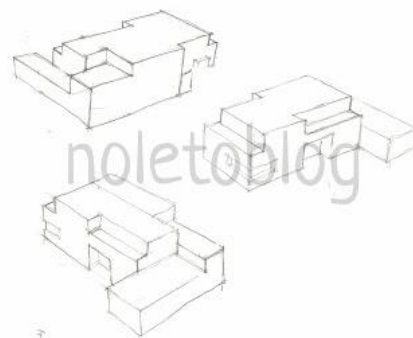


Imagem 49 - The Pulitzer Foundation For The Arts - Fonte Net

Outra obra de referência é o “Bellevue Art Museum”, Washington, United States, 1999-2001, do arquitecto Steven Holl, numa composição tripartida com reentrâncias e saliências, privilegiando jogos de luz.



Imagem 50 - Bellevue Art Museum - Fonte Net

## REFLEXÃO

É muito difícil caracterizar a cidade existindo uma falta de consensualidade que se relaciona com o tempo na arquitectura. O crescimento global das cidades relacionado com a velocidade originou uma "compressão do espaço-tempo".

"Quero sugerir que fomos experimentando, nestas duas últimas décadas, uma fase intensa de compressão tempo-espaço que teve um impacto desorientador e perturbador na prática político-económica, no equilíbrio do poder de classes, bem como sobre a vida cultural e social"(Harvey 1992: 284, tradução nossa)

Para além desta realidade sociocultural que produz igualdades e desigualdades, a inclusão e exclusão, a valorização e desvalorização, existe também a realidade física com o cheio e vazio, organização e desorganização espacial, paisagem e malha.

“ Ao referirmos acima a organização do espaço a duas e três dimensões utilizamos o termo «convencionalmente», visto ser sabido que a quarta dimensão, tempo, não pode por-se à margem em qualquer dos casos, verdade joje corrente mercê da teoria da relatividade com a sua noção de «espaço-tempo» (Tavora, 1999: 11-12).

A arquitectura no espaço urbano deve ser baseada em características físico-espaciais que correspondam às necessidades das pessoas, de modo que o papel dos urbanistas deve sempre considerar a percepção do utilizador em relação ao projecto urbano e em relação à presença deste no espaço público, na paisagem.

Existe no entanto, uma preocupação com esses espaços exteriores públicos pois há uma vontade intrínseca para que a qualidade oferecida seja equivalente aos espaços privados interiores. Os aspectos a ter em conta são cada vez mais complexos, uma vez que para além daquilo que visível, também o olfacto através de uma arquitectura ecológica, o táctil e o sonoro através da qualidade dos materiais e texturas, transmitem sensações de conforto e permitem tornar os lugares mais atraentes e com um desenho adaptado às necessidades de todas as pessoas incluindo as que têm qualquer tipo de insuficiência. De acordo com Ascher (2001), este é um “Urbanismo Sensorial” na medida em que os lugares deixam apenas de ser funcionais e passam a contemplar tantos outros aspectos.

Um dos graves problemas a resolver é a adaptação do espaço público para um conjunto de normas relativamente recentes que se propõem promover um movimento fluido sem barreiras, tornado esse espaço o que se pode chamar de “inclusivo”. Segundo Borja (2003), o espaço público é a cidade e a história de um é a consequência dos outros.

Alguns espaços urbanos consolidados têm sido alvo de intervenções pontuais ao a que se pode atribuir o nome de “Acunputura do espaço”, na expectativa de se poderem resolver continuidades urbanas de qualidade. As políticas gerais apontam para uma nova tendência que trata da regulamentação de normas técnicas respeitantes à acessibilidade, mobilidade e segurança para todas a novas intervenções do espaço público e privado. Esta é a abordagem pensada para este trabalho de conclusão de ciclo, com um tema de extrema importância para a arquitectura deste século numa abordagem inclusiva.

Não poderá ficar no esquecimento a evolução das novas tecnologias informáticas direccionadas para arquitectura como por exemplo os programas de CAD e multimédia, ajudando a uma maior flexibilidade, compreensão e rigor das soluções e formas adoptadas, economizando tempo e custos associados assumindo uma nova expressão arquitectónica.

A relação entre cidade e natureza faz parte da identidade e da cultura das cidades. O espaço verde nas cidades é, desta forma, uma questão cultural que está directamente relacionada com o modo de vida das populações, principalmente em Berna onde a mancha verde ocupa uma grande extensão de território.

Se a questão da qualidade ambiental nos territórios não for alvo de um planeamento cuidado, podemos nos deparar com a degradação da natureza, conflitos sociais e desorganização dos diversos sectores da sociedade, prejudicando então, a vida das populações.

“A combinação de tais vistas entre as árvores e a vida é uma experiência impressionante que nós arquitectos temos de fazer um pouco mais do que proporcionar um bom lugar para estar e desfrutar.” (Zumthor , 2007: 40)

Deste modo, as práticas de planeamento são factores de vital importância para a sustentabilidade dos lugares.

O objecto de estudo deste trabalho incide na construção de um novo lugar que ajudará a uma nova coesão social através de uma nova identidade urbana., adaptando sem conflitos as pré-existências morfológicas. Propõe-se a clarificar uma definição no domínio do uso dos espaços público/privado, subtraindo os espaços obsoletos com um uso indefinido. Os edifícios propostos têm uma apropriação lógica no que respeita às suas funcionalidades. As suas volumetrias evitam a necessidade da criação de cercas e muros, onde as suas formas são definidoras espaciais das ruas, otimizando a legibilidade da cidade.

A importância dos materiais com suas diferentes texturas, sons, cheiros e cores, são de uma incomensurável ajuda para pessoas com quaisquer tipos de insuficiências e cada vez mais assumem um papel fundamental na arte de arquitectar num apelo sensitivo.

“Os materiais são julgados não só pela sua aparência superficial mas também de acordo com a sua dureza e condutividade térmica. Aqueles que podem ficar muito frios ou muito quentes são igualmente desagradáveis. (Rasmussen, 1998: 189).

Mais que propostas arquitectónicas parciais pretende-se estabelecer relações entre a forma urbana e as preexistências naturais e artificiais.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

### BIBLIOGRAFIA CONSULTADA

AAVV (2007), *A Praça em Portugal: Inventário de Espaço Público*, DGOTDU, Lisboa.

ALDAMA, Rigoberto Anguiano; SANDOVAL, c. José Armando Pancorbo (2008) *El Marketing Urbano como Herramienta de Apoyo a la Gestión del Turismo de Ciudad, Estudio de un caso: El Patrimonio Industrial*. ACE Arquitectura, Ciudad y Entorno, ano II, nº 6, Fevereiro.

AMARAL, Francisco Pires Keil; SANTA-BÁRBARA, José. *Mobiliário dos Espaços Urbanos em Portugal*. João Azevedo Editor, 2002, Viseu.

*Architecture, Interiors, Landscape and Planning*. W.W. Norton & Company Inc., New York.

*Áreas Urbanas*, Laboratório Nacional de Engenharia Civil, Lisboa.

ASCHER, François (2010), *Novos Princípios do Urbanismo / Novos Compromissos Urbanos*, Livros Horizonte, Lisboa.

BACON, Edmund N. (1976), *Design of Cities*, Penguin Books, New York.

BALSA, Casimiro (2006), *Relações Sociais de Espaço – Homenagem a Jean Remy*. Lisboa: Edições Colibri/CEOS, pp.13-33.

BAPTISTA, Luís Vicente (2004), *Territórios Lúdicos (e o que torna lúdico um território): Ensaio um ponto de partida*. “Actas dos Ateliers do Vº Congresso de Sociologia – Sociedades Contemporâneas: Reflexividade e Acção. Atelier: Cidades, Campos e Territórios”. Braga: Universidade do Minho.

BAPTISTA, Mário. (2003), *Turismo – Gestão Estratégica*. Lisboa: Editorial Verbo.

BARROS, José da Cunha (2002), *Realidade e Ilusão no Turismo Português – das práticas do termalismo à invenção do turismo de saúde*. Lisboa: Universidade Técnica de Lisboa. Instituto Superior de Ciências Sociais e Políticas.

BAUMAN, Zygmunt (2009), *Confiança e medo na cidade*. Rio de Janeiro: Zahar Editores.

- BORGES, M. do Rosário (2006), “*A Governança para o Turismo Sustentável*” *Turismo e Desenvolvimento Sustentável 2*. pp. 13-72. Geota.
- BRITO, Mónica; SILVA, Carlos (2005), “*Turismo e Planeamento: A Continuidade ou a Auto – Destruição*”. *Revista Turismo & Desenvolvimento*. Vol. II, Nº 2. Aveiro: Universidade de Aveiro.
- BURKLIN, Thorsten, PETEREK, Michael Peterek (2008), *Basics Urban Building Blocks*, Birkhauser, Basel.
- CABUGUEIRA, Artur, (2005), “*A importância económica do Turismo*”. *Revista Turismo & Desenvolvimento*. Vol. II, Nº 2. Aveiro: Universidade de Aveiro.
- CARETO, Hélder; LIMA, Susana (2006), *Turismo e Desenvolvimento Sustentável 1*. Geota.
- CARETO, Hélder; LIMA, Susana (2007), “*As Dinâmicas Territoriais e o Turismo*” *Turismo e Desenvolvimento Sustentável 2*. p. 77-190. Geota
- CARMONA, Mathew (2003), *Public Places – Urban Spaces*, Architectural Press, Amsterdam.
- CARVALHO, Paulo (2008), *Cidades e Valorização Paisagística de Frentes Aquáticas*. BIBLOS, “Revista da Faculdade de Letras”. Coimbra: Universidade de Coimbra.
- COELHO, António Baptista; CABRITA, António Reis (1999), *Espaços Exteriores em Novas Áreas Residenciais*, Laboratório Nacional de Engenharia Civil, Lisboa.
- COLAFRANCESCHI, Daniela, (2007) “*Landscape + 100 palavras para habitá-lo*”, Edições Gustavo Gili
- Conceito Europeu de Acessibilidades* (2001) “Manual de Acessibilidade dos locais de trabalho. Luxemburgo: CE
- CULLEN, Gordon (1981), *El Paisaje Urbano – Tratado de Estética Urbanística*. Barcelona: Editorial Blume.
- CULLEN, Gordon (1981), *El Paisaje Urbano – tratado de estética urbanística*. Barcelona: Editorial Blume.
- CUNHA, Licínio (2001) *Introdução ao Turismo*, Lisboa: editora Verbo
- DIAS, Manuel Graça (2001), *O Homem que Gostava de Cidades*, Relógio d’Água, Lisboa.
- DIAS, Reinaldo (2003), *Planejamento do Turismo*. S. Paulo: Editora Atlas S. A.
- DOMINGUES, Álvaro (2006), *Cidade e democracia: 30 anos de transformação urbana em Portugal*. Lisboa, Argumentum.
- DOMINGUES, Álvaro (2010), *A Rua da Estrada*. Porto, Dafne Editora.

- ELY, Vera Helena Moro (2006), *Acessibilidade Espacial do Idoso no Espaço Livre Urbano*. Florianópolis (Brasil), UFSC.
- ELY, Vera Helena Moro; DORNELES, Vanessa Goulart. *Áreas Livres Acessíveis para Idosos*. Florianópolis (Brasil), UFSC.
- FERNANDES, Fátima; CANNATÀ, Micchele (2002), *UrbanShapes*. Multitema, Concreta.
- FORTUNA, Carlos (2002). *Culturas urbanas e espaços públicos: Sobre as cidades e a emergência de um novo paradigma sociológico*. “Revista Crítica de Ciências Sociais, 63”. Coimbra: Faculdade de Economia e Centro de Estudos Sociais. pp. 123-148.
- FRANCISCO, Marlene Duarte (s.d.) *Espaço público urbano: Oportunidade de Identidade Urbana Participada*. Lisboa: UNL - FCSH
- GEHL, Jan; GEMZOE, Lars (2006), *New City Spaces*. Third Edition, Copenhagen.
- GIL, Brigitte Eunice Duarte (2009) *Mobilidade Pedonal No Espaço Público Caso De Estudo E Aplicação Ao Projecto Em Sete Rios*, Dissertação para obtenção do Grau de Mestre em Arquitectura. Lisboa: Instituto Superior Técnico, Universidade Técnica de Lisboa
- GOMES, Paulo César da Costa (2002), *A Condição Urbana: ensaios de geopolítica da cidade*. Bertrand Brasil.
- GOMES, Rui Machado (2009), “*Emprego, desemprego e lazer*”. Relatório do módulo de sociologia do lazer. Turismo, Inovação e Planeamento. Doutoramento em Turismo, Lazer e Cultura”. Coimbra: Universidade de Coimbra.
- GOMES, Rui Machado (2009), *O espaço urbano, o consumo e a estetização da experiência*. “Relatório do módulo de sociologia do lazer. Turismo, Inovação e Planeamento. Doutoramento em Turismo, Lazer e Cultura”. Coimbra: Universidade de Coimbra.
- GONÇALVES, Jorge Manuel (2006), *Os Espaços Públicos na Reconfiguração Física e Social da Cidade*. Lisboa: Universidade Lusíada.
- Guia Global das Cidades Amigas das Pessoas Idosas (2007), Organização Mundial de Saúde.
- Guia Global das Cidades Amigas dos Idosos* (2007) Organização Mundial de Saúde. Fundação Calouste Gulbenkian, 2009
- HANSON, Julienne (2004), *The Inclusive City: Delivering a more accessible Urban Environment Through Inclusive Design*. University College London.

HENRIQUES, C. (2003), *Turismo, Cidade e Cultura. Planeamento e Gestão Sustentável*. Edições Sílabo: Lisboa.

<http://www.filosofia.unibo.it/masterpaesaggio/Testi/lezione%20Ferriolo.doc> consultado em 14/10/2011

HUTCHISON, Edward (2011), *Drawing for Landscape Architecture*.

Ignasi de SOLÀ-MORALES (2002), “Terrain Vague” in *Territórios*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.

JACOBS, Jane (1961), *The Death and Life of Great American Cities*, Vintage Books, New York.

KATZ, Peter. (1994), *The New Urbanism: Toward an Architecture of Community*. New York; Lisbon: McGraw-Hill.

LAMAS, José M. Ressano Garcia (2004), *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*, Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa.

LE CORBUSIER (1995), *Maneira de Pensar o Urbanismo*, Europa-América, Mem Martins.

LEDO, Andrés Precedo. (2004), *Nuevas Realidades Territoriales para el siglo XXI. Desarrollo local, identidad territorial y ciudad difusa*. Madrid: Editorial Síntesis.

LYNCH, Kevin (1990), *A Imagem da Cidade*, Edições 70, Lisboa.

LYNCH, Kevin (1999), *A Boa Forma da Cidade*, Edições 70, Lisboa.

LYNCH, Kevin, (1960) *The Image of the City* M.I.T. Press

MANSO, Álvaro (2001), *Espaços Exteriores Urbanos Sustentáveis*, Intervenção Operacional Renovação Urbana.

MARCUS, Clare Cooper ed. (1998), *People Places: Design Guidelines for Urban Open Space*, John Wiley & Sons, New York

MARIN, Ana et al. (orgs.), (2006), *Geografia de Portugal – Planeamento e Ordenamento do Território*, Lisboa: Printer Portuguesa.

MARSHALL, Stephen (2005), *Streets & Patterns*, Spon Press, London.

MEDEIROS, Carlos Alberto et al (2006) *Geografia de Portugal*, Lisboa: Círculo de Leitores e Autores

MOUGHTIN, Cliff; MERTENS, Miquel (2003), *Urban Design: Street and Square*, Architectural Press, Amsterdam

MOUGHTIN, Cliff; SHIRLEY, Peter (2005), *Urban Design: green dimensions*, Architectural Press, Amsterdam

MUGA, H., (2005) *Psicologia da arquitectura*. 2ª Ed. Canelas: Gailivro

PAGE, Stephen J. (2007), *Tourism Management – Managing for Change*. 2ª edição. Oxford: Butterworth – Heinemann.

PALLASMAA, Juhani (2007), *The Space of Time - Mental Time in Architecture*, Manuscript, University of Trondheim (Helsinki).

PEREIRA, Luz Valente (1996), *Metodologia de Planeamento da Reabilitação*

PEREIRA, Luz Valente (2004), *A leitura da Imagem de uma Área Urbana*

PORTAS, Nuno (2005), *Arquitectura (s): Teoria e Desenho, Investigação e Projecto*, FAUP, Porto.

PORTAS, Nuno (2007), *A Cidade como Arquitectura: Apontamentos de Método e Crítica*, Livros Horizonte, Lisboa.

PORTAS, Nuno, DOMINGUES, Álvaro, CABRAL, João (2003), *Políticas Urbanas: Tendências, Estratégias e Oportunidades*, Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa.

*Preparação para o Planeamento/Ação da sua Reabilitação*, Laboratório Nacional de Engenharia Civil, Lisboa.

RASMUSSEN, Stein Eller (1998) *Arquitetura Vivenciada*, São Paulo: Editora Mil Fontes, 2ª edição

RELPH, Eduard C. (1987), *A paisagem urbana moderna*. Rio de Janeiro :Edição 70.

RÉMY, Jean, e Liliane Voyé (1992), *A Cidade: Rumo a Uma Nova Definição* Porto: Ed.Afrontamento, 1994.

ROSSI, Aldo (2001), *A arquitectura da cidade*. Lisboa: Cosmos.

RUSKIN, Josh (1980), *The Lamp of Beauty: Writings on Art by John Ruskin*, Joan Evans, (Ithaca, N.Y.: Cornell University Press).

SENNETT, Richard (2007), *A corrosão do Carácter – as consequências pessoais do trabalho no novo capitalismo*. 2ª edição. Lisboa: Terramar.

SERDOURA, Francisco M; SILVA, F. Nunes da (2006), *Espaço Público. Lugar de Vida Urbana*, Lisboa: Engenharia Civil UM, Número 27

SIMÕES, Jorge Falcato et al (s.d.) *Uma Casa para a Vida A Aplicação do Design Inclusivo a Habitação*. Instituto Nacional para a Reabilitação, I.P.

SMITHSON, Alison; SMITHSON, Peter (2005), *The Charged Void: Urbanism*. New York: Monacelli Press.

TÁVORA, Fernando (2008), *Da Organização do Espaço*. Porto: FAUP.

TELES, Paula (coord.) (2006) *Acessibilidade e Mobilidade para Todos*. Secretaria Nacional de Reabilitação e Integração das Pessoas com Deficiência

- THIEL, Philip (1996), *People, Paths, and Purposes - Notations for a Participatory Envirotecture*. Seattle: University of Washington Press.
- TOMÁS, Paulo M. de Carvalho (2006), *Reflexão sobre o desenvolvimento e a participação dos cidadãos em planeamento urbano*. BIBLOS, “Revista da Faculdade de Letras”. pp. 235-253. Coimbra: Universidade de Coimbra.
- TORRES, Pere (2003), “*Las metrópolis: equilibrio interno y proyección global*” in Folch, Ramon, (coord.) *El territorio como sistema. Conceptos y herramientas de ordenación*. (pp. 121-137). Barcelona: Institut d’Edicions de la Diputació de Barcelona.
- ULIED, Andreu; JORBA, Jaume (2003). “*La complejidad del territorio construido*” in Folch, Ramon, (coord.) *El territorio como sistema. Conceptos y herramientas de ordenación*. (pp 73-87). Barcelona: Institut d’Edicions de la Diputació de Barcelona.
- VIDLER, Anthony (1999) *The Architectural Uncanny* Cambridge, Massachusetts, London, England: The MIT Press
- VIEIRA, João Martins. (2007). *Planeamento e Ordenamento Territorial do Turismo*. Lisboa: Editorial Verbo.
- WHYTE, William (1968), *The Last Landscape*, Doubleday, New York.
- WHYTE, William (1980), *The Social Life of Small Urban Spaces*, ed. Project for Public Spaces, New York.
- ZANINI, Piero (1997), *Significatidel confine*. Milán: Bruno Mondadori.
- ZEISEL, John (1981), *Inquiry by Design. Environment/Behaviour/Neuroscience in*
- ZUMTHOR, (2007) *Spirit of Nature Wood Architecture Award 2006*, Rakennustieto Oy, Helsinki, 2ª edição

## SITES CONSULTADOS

- Acessibilidades Em Abientes Culturais*, in: <http://acessibilidadecultural.wordpress.com>
- BRITO, Brígida Rocha, (s.d.) “O Turista e o Viajante: Contributos para a conceptualização do Turismo alternativo e Responsável” in <http://fama2.us.es:8080/turismo/turismonet1/economia%20del%20turismo/turismo%20y%20antropologia%20social/turista%20e%20o%20viajante.pdf>.
- Cambridge Dictionaries Online*. Cambridge University Press. Retrieved 10 January 2012

*DECRETO-LEI N.º 191/2009*, in <http://pt.legislacao.org/primeira-serie/decreto-lei-n-o-191-2009-turismo-turisticos-nacional-turistica-182863>.

*Direcção geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano (DGOTDU)* in <http://www.dgotdu.pt/>

*Esquema de Desenvolvimento do Espaço Comunitário*. (EDEC), 1999, in [http://europa.eu/legislation\\_summaries/regional\\_policy/management/g24401\\_pt.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/regional_policy/management/g24401_pt.htm).

*Estratégia Nacional de Desenvolvimentos Sustentável*. in <https://infoeuropa.eurocid.pt/registo/000019537/documento/0001/>.

*Plano Estratégico Nacional do Turismo*, in <http://www.turismodeportugal.pt>.

*Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território*.(2007), in <http://www.territorioportugal.pt/pnpot/>.

*World Tourism Organization, (OMT)*, in <http://www.unwto.org/index.php>. <http://www.tpdc.org/pdf/Tourism%202020%20vision.pdf> – consultada em 10 de Agosto de 2011

SchindlerAward, 2012.P\_2 Task.[pdf]» «<http://en.wikipedia.org/wiki/Bern>» Consultado a 20 de Agosto de 2012.

Schindler, 2012b. *Berne is the site of the Schindler Award 2012*. [online]. Disponível em: <[Http://www.schindleraward.com/award-index/schindler\\_award\\_2012/award-2012-site2.htm](http://www.schindleraward.com/award-index/schindler_award_2012/award-2012-site2.htm)> Consultado a 20 de Agosto de 2012.

MINAMI, Issao (2008) in <http://www.arcoweb.com.br/artigos/issao-minami-o-design-27-02-2008.html>

*Barómetro OMT del Turismo mundial* in <http://www.slideshare.net/imast/barmetro-omt-3-t-2009>

*Carta de Leipzig* in [http://www.sostenibilidad.es.org/sites/default/files/\\_Recursos/Publicaciones/plat\\_urbana/carta\\_leipzig\\_sobre\\_ciudades\\_europeas\\_sostenibles.pdf](http://www.sostenibilidad.es.org/sites/default/files/_Recursos/Publicaciones/plat_urbana/carta_leipzig_sobre_ciudades_europeas_sostenibles.pdf)

*Agenda Territorial Europeia* in [http://www.apgeo.pt/files/section44/1237481898\\_01\\_Contribution\\_of\\_the\\_Associacao\\_Portuguesa\\_de\\_Geografos\\_PT.pdf](http://www.apgeo.pt/files/section44/1237481898_01_Contribution_of_the_Associacao_Portuguesa_de_Geografos_PT.pdf)

## TESES DISSERTAÇÕES E PUBLICAÇÕES

- CARVALHO, M. A. (2011), *Cidade global, destino mundial: turismo urbano em São Paulo*. Tese de Doutorado, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo. Recuperado em 2012-06-09, de
- DORNELES, Vanessa Goulart e ELY, Vera Helena (2006) *Áreas Livres Acessíveis para Idosos*. Florianópolis: Universidade de Santa Catarina
- DORNELES, Vanessa Goulart e ELY, Vera Helena (2006.) *Acessibilidade Espacial do Idoso no espaço urbano*. Florianópolis: Universidade de Santa Catarina
- DUARTE, Carlos S et al ( 1982) *Plano do Martim Moniz*, *Jornal Arquitectura* nº 146: Direcção e coordenação: Cesl – Consultores Eng<sup>a</sup> Sanitária.OA
- ELY, Vera Helena et al.(2006) *Jardim Universal – Espaço livre público para todos*
- FERRIOLO, Massimo Venturi (s.d.) *Paisagem Ética O design do mundo humano de antigo e moderno*, in documento policopiado  
Florianópolis: Universidade de Santa Catarina
- GOMES, Carina Sousa (2007) *Viver no Centro da Cidade: práticas, discursos e representações sobre a Baixa de Coimbra*. Faculdade de Economia da Universidade de Coimbra
- GOMES, Carina Sousa (2012) *Novas Imagens para Velhas Cidades? Coimbra, Salamanca e o Turismo das cidades Históricas*. *Sociologia, Revista da Faculdade de Letras da Universidade do Porto*, Volume XXIII, pag.37-49  
<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-31052012-142327/>
- JACINTO, Rui (2012) *Patrimónios, Territórios e Turismo Cultural: recursos, estratégias e práticas*, *Revista Iberografias* n.º 19 Lisboa: Editora Ancora
- JOHN, Naiana; REIS, António T. (2010), *Percepção, Estética e Uso do Mobiliário Urbano*.
- MONTENEGRO, Glielson (2005), *A Produção do Mobiliário Urbano em Espaços Públicos*.

SOUSA, Claudia Azevedo de (2010), *Do Cheio para o Vazio*, Dissertação de mestrado em Arquitectura. Lisboa: Universidade Técnica de Lisboa.

## BIBLIOGRAFIA DE IMAGENS

Tadao Ando

<http://www.google.com/imgres?hl=pt-PT&sa=X&tbo=d&biw=1280&bih=650&tbm=isch&tbnid=yUtjvUaOgw5udM:&imgrefurl=http://osfundamentosdafisica.blogspot.com/2012/03/arte-do-blog.html&docid=G-I5N53a3hpgFM&imgurl=http://1.bp.blogspot.com/-vEVFxEeK3T8/T1POfsQdXEI/AAAAAAAAAcnw/K4hZlX085qE/s400/tadao-ando1.jpg&w=389&h=244&ei=LRO1UNO0NemwyQG4kICQAw&zoom=1&iact=hc&vpx=4&vpy=188&dur=885&hovh=178&hovw=284&tx=135&ty=91&sig=113279924546657562338&page=2&tbnh=135&tbnw=211&start=22&ndsp=34&ved=1t:429,r:42,s:0,i:229>

Seven Holl

[http://www.google.com/imgres?um=1&hl=pt-PT&sa=N&tbo=d&biw=1280&bih=650&tbm=isch&tbnid=Vyql3wOYHCjsRM:&imgrefurl=http://vdbestates.wordpress.com/&docid=jIQ1k3Vzu1d2MM&imgurl=http://vdbestates.files.wordpress.com/2011/09/1.jpg&w=600&h=390&ei=\\_iK1ULvnI8amhAetr4DgCA&zoom=1&iact=hc&vpx=617&vpy=220&dur=978&hovh=181&hovw=279&tx=169&ty=103&sig=113279924546657562338&page=1&tbnh=134&tbnw=212&start=0&ndsp=18&ved=1t:429,r:9,s:0,i:112](http://www.google.com/imgres?um=1&hl=pt-PT&sa=N&tbo=d&biw=1280&bih=650&tbm=isch&tbnid=Vyql3wOYHCjsRM:&imgrefurl=http://vdbestates.wordpress.com/&docid=jIQ1k3Vzu1d2MM&imgurl=http://vdbestates.files.wordpress.com/2011/09/1.jpg&w=600&h=390&ei=_iK1ULvnI8amhAetr4DgCA&zoom=1&iact=hc&vpx=617&vpy=220&dur=978&hovh=181&hovw=279&tx=169&ty=103&sig=113279924546657562338&page=1&tbnh=134&tbnw=212&start=0&ndsp=18&ved=1t:429,r:9,s:0,i:112)

Greg Lynn

[http://www.google.com/imgres?hl=pt-PT&sa=X&tbo=d&biw=1280&bih=687&tbm=isch&tbnid=TATiIWk4orBkrM:&imgrefurl=http://en.wikipedia.org/wiki/Jewish\\_Museum,\\_Berlin&docid=zIAT\\_n-GGmW5TM&imgurl=http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/a/a9/JewishMuseumBerlinAerial.jpg/300px-JewishMuseumBerlinAerial.jpg&w=300&h=197&ei=xyW1UMP6IciShgfv3oDwAg&zoom=1](http://www.google.com/imgres?hl=pt-PT&sa=X&tbo=d&biw=1280&bih=687&tbm=isch&tbnid=TATiIWk4orBkrM:&imgrefurl=http://en.wikipedia.org/wiki/Jewish_Museum,_Berlin&docid=zIAT_n-GGmW5TM&imgurl=http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/a/a9/JewishMuseumBerlinAerial.jpg/300px-JewishMuseumBerlinAerial.jpg&w=300&h=197&ei=xyW1UMP6IciShgfv3oDwAg&zoom=1)

Imagem Net: KulturzentrumReitschule,  
Bern <http://www.flickr.com/photos/schoeband/4978946725>

## ÍNDICE DE IMAGENS

<b>Imagem 1 - KulturzentrumReitschule, Bern</b>	<b>14</b>
<b>Imagem 2 - Áreas a considerar na Cidade amiga dos idosos</b>	<b>40</b>
<b>Imagem 3 - Shindler Award 2012</b>	<b>51</b>
<b>Imagem 4 - Google, Street View (Schutzenmatt)</b>	<b>51</b>
<b>Imagem 5 - Shindler Award 2012</b>	<b>52</b>
<b>Imagem 6 - Shindler Award 2012</b>	<b>52</b>
<b>Imagem 7 - Zonas de Expansão de Berna</b>	<b>58</b>
<b>Imagem 8 - Área de Estudo</b>	<b>60</b>
<b>Imagem 9 - Shindler Award 2012 - Layout do tráfego rodoviário</b>	<b>62</b>
<b>Imagem 10 - Estudo da Ecologia</b>	<b>63</b>
<b>Imagem 11 - Estudo da Ecologia</b>	<b>64</b>
<b>Imagem 12 - Níveis de Densidade</b>	<b>64</b>
<b>Imagem 13 - Área verde pública</b>	<b>65</b>
<b>Imagem 14 - Área verde privada</b>	<b>65</b>
<b>Imagem 15 - Áreas verdes a manter</b>	<b>65</b>
<b>Imagem 16 - Shindler Award 2012 - Fluxograma</b>	<b>66</b>
<b>Imagem 17 - Acessibilidade Mr. Manser</b>	<b>68</b>
<b>Imagem 18 - Acessibilidade Mr. Zappa</b>	<b>69</b>
<b>Imagem 19 - Análise Swot</b>	<b>71</b>
<b>Imagem 20 - Exposição solar</b>	<b>73</b>

<b>Imagem 21 - Ensaio</b>	<b>79</b>
<b>Imagem 22 - Ensaio</b>	<b>79</b>
<b>Imagem 23 - Ensaio - corte perimetral</b>	<b>80</b>
<b>Imagem 24 - Ensaio - Maquete</b>	<b>80</b>
<b>Imagem 25 - II Ensaio</b>	<b>81</b>
<b>Imagem 26 - II Ensaio</b>	<b>81</b>
<b>Imagem 27 - II Ensaio - Corte</b>	<b>82</b>
<b>Imagem 28 - II Ensaio</b>	<b>83</b>
<b>Imagem 29 - II Ensaio</b>	<b>83</b>
<b>Imagem 30 - Conceito urbano</b>	<b>84</b>
<b>Imagem 31 - Proposta geral</b>	<b>84</b>
<b>Imagem 32 - Planta de usos</b>	<b>85</b>
<b>Imagem 33 - Conceito</b>	<b>87</b>
<b>Imagem 34 - Corte</b>	<b>88</b>
<b>Imagem 35 - Vista</b>	<b>88</b>
<b>Imagem 36 - Vista</b>	<b>89</b>
<b>Imagem 37 - Fluxos</b>	<b>90</b>
<b>Imagem 38 - Plano de Reconversão Urbana do Martim Moniz</b>	<b>92</b>
<b>Imagem 39 - Conceito</b>	<b>95</b>
<b>Imagem 40 - Térreo</b>	<b>96</b>
<b>Imagem 41 - 1º piso e 2º piso</b>	<b>96</b>
<b>Imagem 42 - Corte Perimetral</b>	<b>99</b>
<b>Imagem 43 - Alçado Poente</b>	<b>99</b>
<b>Imagem 44 - Corte Longitudinal</b>	<b>99</b>
<b>Imagem 45 - Alçado Poente</b>	<b>100</b>
<b>Imagem 46 - Vista Bollwerk</b>	<b>100</b>
<b>Imagem 47 - Vista Nascente</b>	<b>101</b>

<b>Imagem 48 - Jewish Museum Berlin</b>	<b>105</b>
<b>Imagem 49 - The Pulitzer Foundation For The Arts</b>	<b>105</b>
<b>Imagem 50 - Bellevue Art Museum</b>	<b>106</b>

## **ANEXOS**



## BERN2012 Shindler Award

Professores: António Cordeiro, Art. Sérgio Byrne, Art. Universidade Católica Portuguesa

**Programa de Intervenções**

O novo edifício é composto por dois volumes: um de 100 metros de comprimento e 10 metros de altura, e outro de 100 metros de comprimento e 5 metros de altura. O edifício é composto por dois volumes: um de 100 metros de comprimento e 10 metros de altura, e outro de 100 metros de comprimento e 5 metros de altura.

O novo edifício é composto por dois volumes: um de 100 metros de comprimento e 10 metros de altura, e outro de 100 metros de comprimento e 5 metros de altura.

## BERN2012 Shindler Award

Professores: António Cordeiro, Art. Sérgio Byrne, Art. Universidade Católica Portuguesa

### Distribuição de Usos

Usos	Área m2	Porcentagem
Habitacional	450.00	23%
Equipam	350.00	22%
Hab. em Várzea	250.00	22%
Equipam	150.00	19%
Habitacional	100.00	10%
Habitacional	50.00	7%
Desporto	20.00	2%
Outros	10.00	1%

**"Architectural Disability"**

Este edifício pretende estabelecer uma referência ao nível da acessibilidade a partir de 2005, seguindo os princípios da acessibilidade universal.

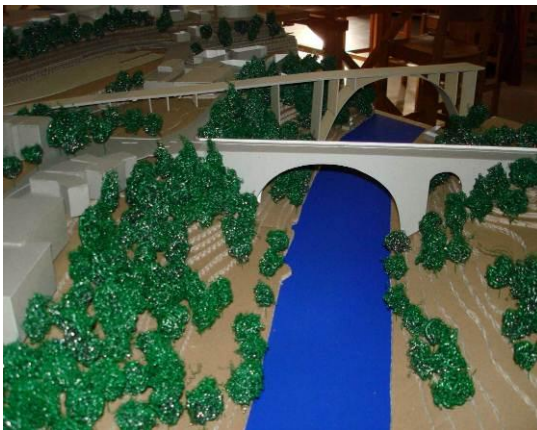
O edifício é composto por dois volumes: um de 100 metros de comprimento e 10 metros de altura, e outro de 100 metros de comprimento e 5 metros de altura.

### Uso Geral

Habitacional	284.20m <sup>2</sup>
Equipam	150.20m <sup>2</sup>
Hab. em Várzea	120.20m <sup>2</sup>
Equipam	157.00m <sup>2</sup>
Habitacional	100.00m <sup>2</sup>
Desporto	17.00m <sup>2</sup>
Outros	17.00m <sup>2</sup>
Zona parquedeada	
Outros	
<b>TOTAL</b>	<b>1.200m<sup>2</sup></b>



**ANEXO 2**  
**MAQUETE**



## MAQUETE TÁCTIL



## ESQUIÇOS

