



A REQUALIFICAÇÃO URBANA E O ESPAÇO PÚBLICO

UMA PROPOSTA PARA A ZONA DE CAMPOLIDE

Fábio Paulo Domingos Rosa
(Licenciado)

PROJETO FINAL DE MESTRADO

Para a obtenção do grau de Mestre em Arquitetura com especialização em Urbanismo

ORIENTAÇÃO CIENTÍFICA:

Doutora Isabel Maria Augusto de Sousa Rosa

JÚRI:

Doutora Carla Sofia Alexandrino Pereira Morgado (Presidente)

Doutora Isabel Maria Augusto de Sousa Rosa (Orientadora)

Doutor António da Fonseca Ataíde Castel' Branco (Vogal)

RESUMO

O presente Projeto Final de Mestrado procura analisar o papel e a influência dos espaços públicos e das grandes infraestruturas viárias na organização do tecido urbano envolvente.

Ao longo deste documento são contemplados alguns casos onde são criadas barreiras físicas e vazios urbanos, e são apresentadas e analisadas formas de intervenção para esta problemática.

O trabalho concentra-se fundamentalmente na temática dos espaços públicos enquanto estratégia de requalificação urbana. Reflete-se sobre a sua relevância como meio de ligação entre tecidos urbanos e ainda de que modo estes afetam a cidade. São ainda abordadas outras temáticas, tais como, métodos de qualificação dos espaços associados a infraestruturas.

A proposta desenvolve-se em Campolide e tem como prioridade a potencialização do espaço urbano, procurando a qualificação e consolidação do território como um todo.

Palavras-chave: Requalificação Urbana, Espaço Público, Infraestruturas, Vazios urbanos

ABSTRACT

The present Final Master's Project seeks to analyze the role and influence of public spaces major road infrastructure in the organization of the surrounding urban fabric.

Throughout this document are contemplated some cases where physical barriers and urban voids are created, and are introduced and analyzed forms of intervention for this problematic.

The work focuses essentially on the theme of public spaces as a strategy for urban requalification. It reflects on its relevance as a mean of linking urban fabrics and how they affect the city. Other themes are also approached, such as qualification methods of spaces associated with infrastructures.

The proposal is developed in Campolide and has as priority the potentialization of urban space, seeking the qualification and consolidation of the territory as a whole.

Keywords: Urban Requalification, Public Space, Infrastructures, Urban Voids

AGRADECIMENTOS

Um agradecimento especial aos meus pais e ao meu irmão, pelo apoio e motivação constante ao longo deste percurso, sem eles não teria sido possível.

À minha orientadora, Professora Isabel Rosa, pela disponibilidade e orientação, que muito contribuiu para o desenvolvimento deste projeto.

Um grande obrigado a todos os meus professores, amigos e colegas que de alguma forma contribuíram para a minha formação e para a pessoa que sou hoje.

ÍNDICE GERAL

Resumo

Abstract

Índice Geral

Índice de Figuras

Lista de Acrónimos

1. Introdução	1
1.1 Justificação do tema	3
1.2 Metodologia de trabalho	5
2. A Requalificação Urbana e o Espaço Público	7
2.1 Requalificação Urbana- conceitos	9
2.2 Espaço Público	11
2.3 Espaços verdes – o seu papel nos tecidos urbanos	15
2.4 O Espaço Público no PDM de Lisboa 2012	19
3. Projetos de referência	23
4. Caso de Estudo: Campolide	27
4.1 Evolução histórica	29
4.2 Caracterização da Estrutura Urbana	31
4.2.1 Descrição Física	31
4.2.2 Análise Demográfica	37
4.2.3 Acessibilidade/Mobilidade	41
4.2.4 Espaço Público/Espaços Verdes	43
4.2.5 Diagnóstico SWOT	45
4.3 Projetos e Planos em vigor	47

5. Proposta	53
5.1 Estratégia Urbana	55
5.2 Área de Intervenção	61
5.3 Proposta Final	65
6. Considerações Finais	71
Bibliografia	73
Anexos	77

ÍNDICE DE FIGURAS

Fig. 01 Av. Duque d'Ávila	19
Fig. 02 Praça do Comércio nos anos 50 do século XX	20
Fig. 03 Praça do Comércio em 2015	21
Fig. 04 Mariahilfer Strasse	23
Fig. 05 Groene Loper-A2 Maastricht	24
Fig. 06 Parc Nus de la Trinitat	25
Fig. 07 Delimitação da área de estudo	27
Fig. 08 Delimitação da área de intervenção	28
Fig. 09 Evolução urbana da freguesia de Campolide	30
Fig. 10 Planta de relevo da cidade de Lisboa	31
Fig. 11 Estrutura Ecológica Municipal	32
Fig. 12 Qualificação do Espaço Urbano	33
Fig. 13 Qualificação do Espaço Público	35
Fig. 14 Subsecções estatísticas abrangidas pela área de intervenção na freguesia de Campolide	37
Fig. 15 Dados estatísticos das subsecções estatísticas	38
Fig. 16 Dados estatísticos das subsecções estatísticas	38
Fig. 17 Planta de mobilidade	41
Fig. 18 Planta de transportes	42
Fig. 19 Espaços públicos de estar e de lazer	43
Fig. 20 Fotografias de Campolide	44
Fig. 21 Planta do PP da Artilharia Um	47
Fig. 22 Planta do PP da Avenida José Malhoa	48
Fig. 23 Planta do PP de Reabilitação Urbana do Campus de Campolide	49
Fig. 24 Planta de localização da intervenção em Campolide	50
Fig. 25 Planta de implantação	51
Fig. 26 Imagens do projeto Corredor Verde Estruturante do Vale de Alcântara	52

Fig. 27 Planta da estratégia para a área de estudo	57
Fig. 28 Exemplo de pavimento para a proposta	57
Fig. 29 Planta do percurso e zonas de estar, foco 1	58
Fig. 30 P1P1' e P2P2'- Perfis de rua propostos	59
Fig. 31 P3P3'- Perfil de rua proposto	59
Fig. 32 Planta do percurso e zonas de estar, foco 2	60
Fig. 33 Planta da proposta	62
Fig. 34 Perfis da proposta urbana	63
Fig. 35 Planta da proposta - Lar de Idosos, jardim e hortas urbanas	66
Fig. 36 Cortes do Lar de Idosos	67
Fig. 37 Planta do Lar - Piso 0	68
Fig. 38 Legenda das Plantas do Lar	68
Fig. 39 Planta do Lar - Piso 1	69

LISTA DE ACRÓNIMOS

CML – Câmara Municipal de Lisboa

EEM – Estrutura Ecológica Municipal

IGT – Instrumentos de Gestão Territorial

PDM – Plano Diretor Municipal

PP – Plano de Pormenor

1. INTRODUÇÃO

1.1 Justificação do tema

O tema escolhido tem como base o interesse pessoal numa temática que se tem tornado cada vez mais pertinente, a requalificação urbana tendo como principal objetivo a intervenção no espaço público.

O espaço público é cada vez mais requerido pelos seus habitantes, visto ser o espaço comum a todos, onde ocorrem vários tipos de usos e vivências, mas ao qual nem sempre se dá a devida importância.

Este tema também se apresenta de acordo com o PDM de Lisboa em vigor, como um dos principais objetivos à qualificação do espaço público, *“Para potenciar a capacidade de atrair pessoas e empresas, a cidade tem de oferecer um espaço público de qualidade. O novo PDM vai claramente no sentido da requalificação do espaço público em articulação com a mobilidade e a regeneração urbana”* (CML-PDM 2012, p.28), fazendo assim sentido aplicar esta temática na área de Campolide, dando continuidade ao trabalho desenvolvido na unidade curricular de Laboratório de Projeto VI.

Trata-se de um território com uma orografia com declives bastante acentuados e onde é notória a presença de grandes infraestruturas, que se apresentam com várias e grandes barreiras pedonais, como a linha férrea e a Av. Calouste Gulbenkian, avenida esta que divide a freguesia de Campolide em duas, sendo que os atravessamentos pedonais existentes são insuficientes e alguns até pouco seguros. O espaço público encontra-se pouco cuidado e desvalorizado, sendo que em muitas situações se pode considerar quase que inexistente.

O objetivo deste projeto final de mestrado assenta no estudo de conceitos e definições em relação entre espaço público e requalificação urbana, a criação de uma proposta urbana que estabeleça novas permeabilidades, novos percursos que interliguem os vários tecidos urbanos, tendo em vista, uma melhor e maior integração territorial refletindo-se numa melhoria da vida social e proporcionando uma maior qualidade e aproveitamento territorial, resultando assim numa nova centralidade, essencialmente impulsionada através da intervenção no espaço público.

1.2 Metodologia

O Projeto Final de Mestrado é dividido em duas componentes, uma teórica e outra prática, onde se pretende demonstrar toda a aprendizagem adquirida ao longo do percurso académico, abrangendo todas as escalas, desde a escala territorial ao detalhe do desenho do espaço público e arquitetónico.

A componente prática visa desenvolver a abordagem ao projeto em várias fases, analisando os problemas existentes e as possibilidades de ação no local.

A primeira fase, caracterização do tema, remete-se para a investigação dos conceitos de espaço público e requalificação urbana, fazendo uma apreciação crítica de alguns casos de estudo sobre as suas condições específicas e das particularidades no contexto da cidade.

Na segunda fase, caracterização do sítio, consulta de Instrumentos de Gestão Territorial e cartografia histórica, incluindo a análise e compreensão da estrutura da área de estudo, Campolide, no contexto da cidade de Lisboa. Com o objetivo de compreender a sua origem e evolução, as funções principais da cidade através dos elementos arquitetónicos, a mobilidade e acessibilidade da cidade, os espaços verdes, os planos propostos, de forma a elaborar uma análise mais completa dos problemas e das potencialidades do local.

Na fase seguinte, modelo de intervenção, estabelece-se um conjunto de resoluções aos problemas e aos objetivos propostos para a área de intervenção. Desenvolve-se estudos de intervenção urbanística e um plano estratégico onde se pretende relacionar, articular e unificar as várias malhas urbanas através da melhoria do espaço público. De seguida, procede-se à conceção de uma área mais detalhada. Opta-se pela intervenção na área a norte da Av. Calouste Gulbenkian junto à estação ferroviária de Campolide

Por último, o projeto consiste na valorização das pré-existências e a organização do território atual através da programação e conceção de novas formas, e do reordenamento do espaço público. E no planeamento de zonas habitacionais e equipamentos com vista a novas vivências.

A componente teórica consiste na interpretação, justificação e valorização das componentes práticas anteriormente descritas e na fundamentação das opções desenvolvidas no projeto.

2. A REQUALIFICAÇÃO URBANA E O ESPAÇO PÚBLICO

2.1 Requalificação Urbana – Conceitos

A **requalificação urbana** é um tema bastante atual no domínio da política e do planeamento urbanos, estabelecendo-se como um instrumento de estratégia especialmente direcionado às áreas urbanas obsoletas. A utilização do termo requalificação urbana é recente em Portugal tendo aparecido nos finais dos anos 80. Nos vocabulários urbanísticos publicados até 1998, não aparece este termo, sendo, em vez disso, utilizados termos como reabilitação, revitalização ou recuperação para designar o mesmo processo.

O termo requalificação refere-se a *“recuperar o sentido da ubicação residencial das populações, através de múltiplas ações e medidas, que vão da infraestruturação à valorização da imagem interna e externa, passando pela provisão dos adequados serviços e pela equidade no acesso ao emprego. Todos os caminhos, da nova rua ou da nova aldeia deverão levar à Metrópole, sem traumas de regresso(s). A estratégia deve levar a ações que permitam descobrir e qualificar a alma dos lugares, pela nossa memória, pela vivência, pelo património - o que se herdou e importa valorizar, como também o que se deve construir no espírito do tempo”* (CEDRU, 1990, p. 5)

O termo **reabilitação urbana** entende-se como *“uma forma de intervenção integrada sobre o tecido urbano existente, em que o património urbanístico e imobiliário é mantido, no todo ou em parte substancial, e modernizado através da realização de obras de remodelação ou beneficiação dos sistemas de infraestruturas urbanas, dos equipamentos e dos espaços urbanos ou verdes de utilização coletiva e de obras de construção, reconstrução, ampliação, alteração, conservação ou demolição dos edifícios”* (DGT).

Segundo Salgueiro (1992, p. 390) *“reabilitação é um processo integrado sobre uma área que se pretende manter ou salvaguardar. No geral envolve o restauro ou conservação de imóveis, a que alguns chamam de reabilitação física, e a revitalização funcional, ou seja, a dinamização do tecido económico e social, uma vez que manter um bairro implica conservar as suas características funcionais, aumentar a sua capacidade de atracção, quer para os habitantes, quer para o exercício de atividades económicas e sociais compatíveis com a resistência”*.

O termo **revitalização urbana** é designado pelo *“conjunto de operações destinadas a articular as intervenções de recuperação dos edifícios existentes em áreas degradadas, com as intervenções mais gerais de apoio à reabilitação das estruturas sociais, económicas e culturais locais, visando a conseqüente melhoria da qualidade de vida nessas áreas ou conjuntos urbanos degradados”* (Moreira, 2007, p. 119).

A revitalização urbana foi confundida com a requalificação urbana durante algum tempo mas, segundo Moreira (2007, p. 119), ambas têm uma relação de carácter mais económico do que social ou urbanístico.

A **recuperação urbana** incide na requalificação de edifícios ou conjuntos recuperados (DGOTDU, 1998). Entende-se como o conjunto de operações que visam à reconstituição de um edifício ou conjunto degradado, ou alterado por obras anteriores, sem que ainda assim esse conjunto de operações assumam as características de um restauro, ou seja, este termo está especialmente conectado ao edificado e à sua manutenção.

O conceito de **renovação urbana** pode abranger ações de reabilitação, sendo muitas vezes confundido pelo conceito de reabilitação, o qual no entanto supõe o respeito pelo carácter arquitetónico dos edifícios em questão (DGOTDU, 1998). Este conceito surge devido à passagem da cidade da fase industrial para a pós-industrial e a necessidade de promover alterações físicas e funcionais delas decorrentes (Moreira, p. 119).

Entende-se renovação urbana como *“uma forma de intervenção no tecido urbano existente em que o património urbanístico ou imobiliário é substituído, no seu todo ou em parte muito substancial”* (DGT). *“Renovação é a ação mediante a qual se procede à substituição das estruturas existentes; envolve portanto a demolição dos edifícios e a construção de novos imóveis. Pode ser pontual ou difusa quando, fruto da iniciativa privada, se destrói hoje um edifício aqui, amanhã outro ali, sem alteração da malha pré-existente, ou total quando se trata de uma operação de planeamento sobre uma área visando a mudança dos prédios e também da malha urbana e das infraestruturas que a suportam”* (Salgueiro, 1992, p. 390). Portanto renovação urbana é o conjunto de operações urbanísticas que pretendem reconstruir áreas urbanas subocupadas ou degradadas, às quais não se reconhece valor como património ou conjuntos urbanos que não se quer preservar, com condições precárias de habitabilidade, de salubridade, de estética ou de segurança, requerendo a substituição dos edifícios pré-existentes.

2.2 Espaço Público

“Ao pensar numa cidade, o que lhe vem à cabeça? Suas ruas. Se as ruas de uma cidade parecerem interessantes, a cidade parecerá interessante; se elas parecerem monótonas, a cidade parecerá monótona.”

(Jacobs, J., 2000, p.29)

O espaço público é onde se desenrola a vida quotidiana. É todo o espaço de uso público, de acesso livre e não edificado, onde se englobam ruas, avenidas, praças, espaços verdes, zonas ribeirinhas ou marítimas (entre outros), sendo um elemento de grande relevância na estrutura e vivência das cidades. É no espaço público onde se desenvolve a dinâmica social das sociedades, segundo Borja e Muxi (2003, p.8) é *“el espacio principal del urbanismo, de la cultura urbana y de la ciudadanía. Es un espacio físico, simbólico y político”*.

De acordo com estes autores (Borja & Muxi, 2003, p.69), a qualidade dos espaços públicos urbanos demonstra a qualidade da própria cidade, dado que, sendo o local de encontro e convivência entre as pessoas e o espaço de maior dimensão sociocultural, torna-se o local de representação da vida social e da qualidade de vida dos seus habitantes. O uso social dos espaços depende de diversos fatores, tais como, o desenho, a acessibilidade, a beleza, a monumentalidade, a promoção, a manutenção, a diversidade de utilizadores e possíveis atividades, evidenciando também a importância de serem acessíveis a toda a população.

Os espaços públicos têm como outra característica fundamental a multifuncionalidade, que segundo o arquiteto paisagista Álvaro Manso (2001, p.33), essas diferentes funções são: enquadramento e integração; circulação e estacionamento; sociais; económicas; recreativas, de lazer e convívio, desporto e espetáculos; culturais, cénicas, científicas e didáticas; equilíbrio psicofisiológico dos habitantes; prolongamento das funções do próprio equipamento; regularização climática; e proteção do ruído, controle de luminosidade e purificação atmosférica. E nestes espaços, quanto maior diversidade de funções estiverem presentes, maior o grau de atratividade, pois esses vários tipos de uso abrangem uma maior diversidade de pessoas, originando dinâmicas não só sociais, como também culturais, económicas e funcionais.

Estas características fazem dos espaços públicos, o elemento de conexão territorial, que conecta com as redes existentes de forma a ordenar e estruturar o território, qualificando tanto o seu próprio espaço como toda a sua envolvente. Uma dessas redes é

a de acessibilidade e mobilidade, que une os conceitos de circulação e acesso em espaço público que se deve focar nos pedestres, facilitando a mobilidade pedonal mas não desconsiderando o trânsito automóvel, gerando uma boa rede de caminhos, suportando a mobilidade urbana, fazendo a distribuição a todo o espaço urbano envolvente unindo os diferentes sítios, tal como o acesso aos edifícios, aos pontos de transporte público e aos seus principais sítios de atração.

“O Espaço Público é o local onde as pessoas vivem grande parte do tempo. É o espaço onde circulam, seja de automóvel ou a pé, é o espaço onde se encontram, onde se sentam, onde conversam. É onde se fazem as manifestações e as procissões, as grandes festas e os funerais, é onde se expressam coletivamente as grandes alegrias e as grandes dores. Vendo bem, o espaço público é a essência da cidade e é através dela que é representada”

(Salgado, M., 2000, p. 9).

A temática dos espaços públicos é cada vez mais importante atualmente, sendo relacionada a sua qualidade ao êxito das cidades (Bacon, 1976). Esta importância é enfatizada pelo crescente aparecimento de novos espaços e o seu aproveitamento pela população, pela já comprovada pertinência do tema, entre outros fatores, tanto pelo gradual número de publicações que surgem sobre o espaço público, assim como pelo aparecimento de iniciativas, como é o caso do *European Prize for Urban Public Space* do Centro de Cultura Contemporânea de Barcelona (CCCB) ou o programa *Uma Praça em cada Bairro – intervenções em espaço público* (CML, 2014).

Existem diversas definições para espaço público, e em várias ocasiões mistura-se este conceito com outros, como o *open space* ou o *shared space*. Wang (in Li, 2003, p.9) define “espaço público urbano” como o espaço existente entre edifícios e que é o símbolo da cidade, e dada esta importância, deve ser: um espaço multifuncional, acessível pela população público em geral e, essencialmente, um espaço de encontro e convívio entre os moradores. Solà-Morales entende o espaço público como uma estrutura que combina estradas e praças (2010, p.27) apresentando nesse enquadramento a essência da coexistência e interação da comunidade. E segundo Brandão (2002, p.24) os espaços públicos urbanos também devem ser vistos como uma rede contínua e, por isso essa rede deve ser ponderada e gerida no seu todo, e não como singularidades.

Bacon em *Design of Cities* (1976) desenvolve conteúdos sobre princípios urbanos através de referências de estudos urbanos sobre o espaço público, onde demonstra como estes podem inspirar e levar à sua continuação pelas gerações seguintes e abordando

ainda algumas questões, como ponderações sobre transportes públicos e privados e sobre o centro das cidades, que determinam a forma das cidades. Allan Jacobs, baseado no estudo de várias ruas e espaços urbanos de todo o mundo e em questionários feitos a peões e urbanistas, desenvolveu um estudo sobre quais seriam as melhores ruas do mundo e porquê em *Great Streets* (1995), que resultou em informações referentes às dimensões de ruas e seus padrões de uso, no debate da sua importância e na recomendação de rápidos arranjos em várias ruas.

Considerando também o trabalho realizado em abordagens mais recentes, Jan Gehl tem-se dedicado ao estudo do desenho urbano para a requalificação de espaços públicos, com atenção especial ao peão. E em várias das suas obras, *Life Between Buildings: Using Public Space* (1996) e *Public Spaces – Public Life* (1996), Gehl demonstra que as pessoas são extremamente importantes para a análise e desenvolvimento do espaço público para se estabelecer uma relação entre espaço público e vida social. Em *New City Spaces* (2001), expõe como o interesse sobre os espaços públicos tem vindo a crescer e suas ilações, mostrando vários exemplos, e mais recentemente, analisou algumas das cidades do mundo que se desenvolveram com êxito nas últimas décadas, explicando métodos e ferramentas, e estabelece os desafios para o futuro em *Cities for People* (2010).

2.3 Espaços verdes – o seu papel nos tecidos urbanos

Falando nos espaços públicos, é também importante referir os espaços verdes e a sua integração nos tecidos urbanos. Concetualmente, os espaços verdes são o conjunto de áreas livres, ordenadas ou não, cobertas de vegetação, que podem desempenhar funções urbanas de proteção ambiental, de integração paisagística ou arquitetónica, ou de recreio. Incluem, por isso, os parques e jardins urbanos, públicos e privados; as áreas de integração paisagística e de proteção ambiental de vias e outras infraestruturas urbanas; a vegetação marginal dos cursos de água e de lagos; zonas agrícolas e florestais residuais no interior dos espaços urbanos ou urbanizáveis, entre outros (Fadigas, 2010, p.120).

Ao longo dos tempos a estrutura ecológica natural foi-se degradando, devido ao grande crescimento das cidades e dos seus processos de urbanização, sendo por isso necessária a recuperação dessa estrutura, de uma maneira um pouco artificial, procurando amenizar a sua perda e melhorar o ambiente urbano. De acordo com Fadigas (2010), Frederick Law Olmsted introduziu um elemento novo na relação entre a cidade e os seus jardins, quando projetou o Central Park, em Nova Iorque, no qual definiu o parque como um espaço essencialmente destinado a peões. Marcou um caminho de organização urbanística e funcional do parque urbano como algo que estava para além de uma simples arborização ou ajardinamento de uma área, onde define a conceção e a integração dos parques como elementos da composição urbana e não como uma decoração de áreas livres restantes do edificado.

Estes espaços verdes artificiais surgem na cidade relacionados com o conceito de *pulmão verde* que pretende purificar o ar, melhorar a qualidade do ambiente na cidade e servir como alívio do espaço edificado envolvente. Estes espaços progridem para o conceito de procura de articulação e estruturação do tecido urbano, como o Boston Emerald Necklace, também de Olmsted, ou mais tarde para a ideia de rede de espaços verdes. Segundo Fadigas (2010), a conceção da criação da estrutura verde urbana como um sistema contínuo de parques foi a grande contribuição de Olmsted para o urbanismo moderno e contemporâneo. A ideia de que era necessário criar um sistema articulado de parques, em vez de se criar apenas um grande parque no interior da cidade, atingindo uma escala territorial mais ampla, foi algo inovador quanto às premissas de conceção do traçado das cidades naquela altura. Para Olmsted a *malha verde* deveria integrar-se a partir de quarteirões habitacionais e estender-se até às áreas rurais envolventes, onde se pretendia criar um sistema integrado de espaços intersticiais, dando consistência e importância à presença de áreas verdes em toda a cidade, e nas suas periferias de expansão, firmando, com isso, um elemento essencial de ordenamento urbano.

“A existência de uma estrutura verde urbana representa um modo de participação da natureza na construção da cidade enquanto entidade morfológica, um elemento de composição urbanística e paisagística e um factor de qualificação ambiental” (Fadigas, 2010, p.124), pois tem vantagens, como a estabilidade e estruturação biofísica do território, o conforto ambiental, o enriquecimento estético e diversificação da paisagem urbana e a oferta de espaços para recreio e lazer, prática de desporto e contacto com a natureza. A manutenção desses espaços, estejam eles na periferia ou no interior das cidades, garante níveis de permeabilidade do solo, proteção de nascentes, controle da erosão e de enxurradas. Permite também uma presença de elementos de fauna e de flora diversificados.

A relação desta estrutura com as infraestruturas urbanas tornou-se num grande tema do urbanismo e paisagismo atuais, onde cada vez mais se procura a multifuncionalidade nos espaços. Segundo Bélanger (2010), a infraestrutura começa a ser considerada como um instrumento paisagístico, devendo ser integrada na estrutura urbana e auxiliar na continuidade da estrutura ecológica, aproveitando as suas características, como a absorção de águas pluviais ou neutralizar o ruído e a poluição, corrigindo algumas lacunas da própria infraestrutura. Em certos casos, as margens da infraestrutura são estreitas e insuficientes, limitando e definindo a sua própria área, criando barreiras visuais, geralmente associadas a bairros e habitações, ou ainda, noutros casos, a infraestrutura está implantada na paisagem sem qualquer cuidado com os espaços livres restantes na sua envolvente, que ficam obsoletos.

Contudo, estes espaços devem ser pensados com alguma atenção quanto ao seu contexto na cidade, não pensando que quanto mais verde melhor, ou que não se pode tocar no verde preexistente, mas sim tentando conceder-lhes uma identidade própria e funções associadas à sua envolvente, como equipamentos ou percursos urbanos, originando a que tenham visibilidade, presença contínua de pessoas e que se articulem com as outras funções (Carvalho, 2003).

É importante mencionar que para além dos espaços públicos e verdes, as infraestruturas estão também associadas aos espaços residuais ou vazios urbanos. Eles surgem devido ao desenvolvimento das cidades e são espaços que não foram integrados ou que não acompanharam esse desenvolvimento, mas podem ser alvos de requalificação e conexão urbana, pois se em vez de serem vistos como uma barreira ou problema, forem observados como uma oportunidade, podem surgir inúmeras possibilidades de criar espaços públicos qualificados que permitem várias funções (Borja & Muxi, 2003).

Solà-Morales (1995) denomina estes espaços com a expressão francesa *terrain vague*. O termo *vague* provém de *vacuus* e tem um duplo sentido, significa tanto vazio, desocupado, como também livre, disponível, indefinido. O termo *terrain vague*

evidencia-se como um espaço com potencial por estar integrado na malha urbana, mas também como espaço potencializador para requalificar e regenerar os tecidos urbanos envolventes. Existe nestes espaços, uma ausência de uso, de atividade, mas também existe o espaço do possível, da expectativa.

2.4 Espaço Público no PDM de Lisboa

O Plano Diretor Municipal de Lisboa (PDM daqui para a frente), atualmente em vigor, é *“instrumento para concretizar uma nova visão estratégica de Lisboa”* (PDM, 2012, p.21), onde visam sete grandes objetivos, em que a qualificação do espaço público é um deles. O Regulamento do PDM vai *“no sentido da requalificação do espaço público em articulação com a mobilidade e a regeneração urbana”* (PDM, 2012, p.28) através de medidas como o reordenamento do trânsito, a redução das áreas reservadas à circulação de automóveis, aumento das áreas permeáveis no espaço público, desenvolver rede de percursos pedonais, entre outras.

A requalificação do espaço público vem de certa forma contradizer as decisões tomadas na segunda metade do Século XX, quando a cidade se encontrava em rápido crescimento, e que conseqüentemente levou a apostar-se na criação de infraestruturas viárias, tentando corresponder às exigências do novo paradigma de mobilidade, valorizando o transporte individual. Muitos espaços pedonais foram sacrificados à conquista do espaço pelo automóvel, onde vias foram alargadas à custa da circulação pedonal e praças se tornaram em parques de estacionamento à superfície.



Fig. 01 | Av. Duque d'Ávila.

Fonte: Urb-I in <http://www.archdaily.com.br/br/772541/antes-depois-30-fotos-que-mostram-que-e-possivel-projetar-para-os-pedestres> [Consult. 2 Janeiro 2017]



Fig. 02 | Praça do Comércio nos anos 50 do século XX.

Fonte: http://aps-ruasdelisboacomhistoria.blogspot.pt/2014_10_01_archive.html

[Consultado em Janeiro 2017]

Uma mudança de pensamento começou a surgir nos anos 90 do século passado, com o investimento na reabilitação das áreas históricas, em que se priorizou a reabilitação do edificado em vez da requalificação do espaço público. E só no final desta mesma década, que se iniciou a requalificação de praças emblemáticas como o Rossio e a Praça do Comércio, devolvendo estes espaços ao usufruto das pessoas sem a grande presença de automóveis. Mais tarde, no início deste século, procedeu-se ao fecho de bairros históricos, como o Bairro Alto e Alfama, protegendo-os da invasão de automóveis pertencentes a pessoas não residentes.

O novo PDM pretende *“afirmar a qualificação do espaço público enquanto eixo fundamental da política de regeneração urbana da Cidade, entendida como alavanca para o investimento na reabilitação urbana”* (PDM, 2012, p.29), e bons exemplos do que se pretende seguir são a *“nova”* Praça do Comércio e a *“nova”* Avenida Duque D’Ávila, onde se nota a melhoria da mobilidade pedonal, com a ampliação dos passeios, a construção de novos espaços de estar e de encontro, introdução de novas zonas de estadia e lazer e a inclusão de uma ciclovía, também promovendo a mobilidade de bicicletas.



Fig. 03 | Praça do Comércio em 2015. Autor do Projeto de Remodelação: Bruno Soares
Fonte: <http://www.360meridianos.com/2015/06/praca-do-comercio-lisboa.html>
[Consultado em Janeiro 2017]

“A qualificação do espaço público é uma tarefa fundamental para tornar a Cidade mais amigável para quem vive, trabalha e a visita. Constitui um objetivo que se articula intimamente com o impulso à reabilitação urbana, à captação de habitantes, de mais empresas e empregos e à promoção da mobilidade sustentável.”

(PDM, 2012, p.29)

3. PROJETOS DE REFERÊNCIA

Neste capítulo será apresentado alguns projetos de referência que complementam os temas anteriormente abordados e que ajudaram o desenvolvimento do projeto final de mestrado.

Mariahilfer Strasse, Viena, Áustria

Com referência de intervenção em espaços públicos, temos como exemplo Mariahilfer Strasse, que é uma rua com cerca de 1 600 metros de comprimento, considerada a área comercial mais importante no coração de Viena. Ela conduz desde Westbahnhof (estação ferroviária da cidade) até ao Bairro dos Museus. É obviamente uma rota importante tanto para os visitantes como para os residentes da cidade, mas que foi convertida, ao longo dos tempos, numa rua com muito tráfego automóvel e com pouco espaço para os pedestres. Por esse facto, em 2013, a cidade lançou um concurso com o objetivo de redesenhar a rua. O projeto dos Bureau B+B, que ganhou o concurso e foi concluído em 2015, tornou Mariahilfer Strasse no maior *shared space* da Europa.

O objetivo do redesenho é oferecer mais espaço aos pedestres para passear e caminhar, e por outro lado, para desacelerar o tráfego de automóveis e ligar os dois lados da estrada. Além de um novo pavimento na zona pedonal, com pedras de diferentes dimensões e diferentes tons de cinza, assentos e lençóis freáticos que foram configurados para convidar os pedestres a permanecer por algum tempo no local.

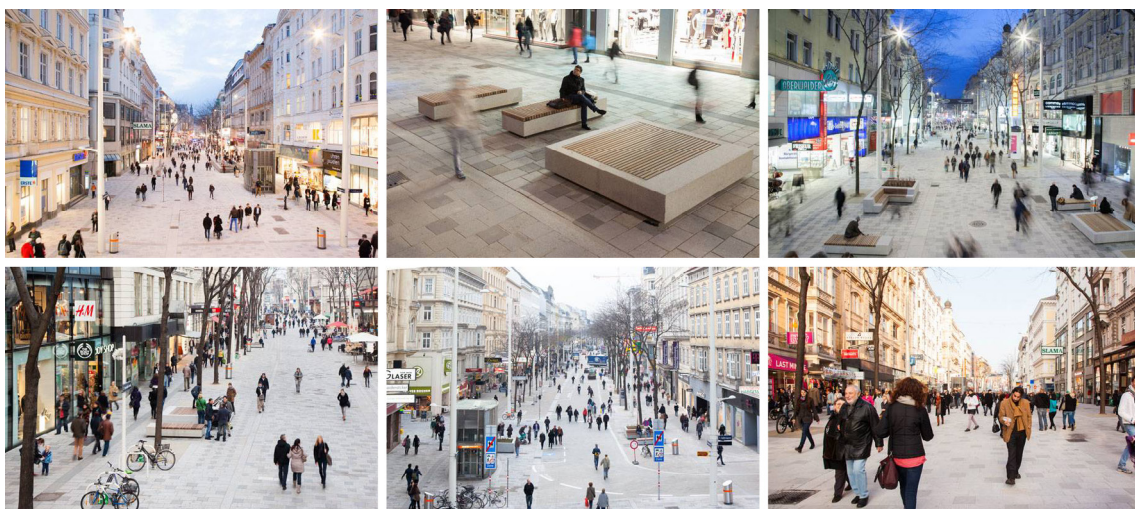


Fig. 04 | Mariahilfer Strasse. Autor: Bureau B+B

Fonte: <http://landarch.com/mariahilferstrasse-unravels-hidden-possibilities-urban-design/>
[Consultado em Janeiro 2017]

No contexto da integração do espaço público nos espaços envolventes às infraestruturas, vazios urbanos, surgem dois casos de estudo, Groene Loer – A2 em Maastricht e o Parc Nus de la Trinitat em Barcelona.

Groene Loer – A2, Maastricht, Holanda

West 8 em conjunto com Humblé Architecten, em 2009, receberam o prestigioso reconhecimento pela conquista do concurso para a concepção de um túnel para albergar a autoestrada A2, em Maastricht, que divide a cidade em duas partes. O projeto consiste num túnel de duas camadas empilhadas onde a autoestrada “desaparece” e na sua cobertura, acontece um espaço verde sinuoso que liga a cidade de norte a sul. Oferece ainda a oportunidade de revitalizar a fragmentada zona de propriedade rural, uma sucessão de propriedades de valor ecológico e recreativo. O espaço verde será estendido sobre a A2 sob a forma de ponte pedonal, a fim de interligar as quintas, existentes entre si, com a cidade.

O parque criado pretende dar ênfase ao peão e ao ciclista para que haja mais espaço e melhor qualidade de vida para os habitantes, para a flora e a fauna. O perfil em forma de túnel empilhado, estrategicamente escolhido, proporcionando uma maior liberdade para o desenho do espaço público. Este formato empilhado cria um perfil estreito que consegue implementar um excelente fluxo de trânsito, mesmo quando há grandes volumes de tráfego.

A relação entre o espaço verde projetado e a paisagem já existente é bastante explícita nesta intervenção, tanto na articulação entre os espaços, como na integração de novos elementos verdes que se relacionam com o ambiente envolvente. Pois, o grande objetivo deste projeto é a criação de um sistema contínuo devidamente integrado na estrutura ecológica.



Fig. 05 | Groene Loper-A2 Maastricht. Autor: West 8

Fonte: http://www.west8.nl/projects/groene_loper_a2_maastricht/ [Consultado em Janeiro 2017]

Parc Nus de la Trinitat, Barcelona, Espanha

O Parc Nus de la Trinitat é um parque situado no meio de uma das mais importantes ligações viárias de Barcelona. Este parque, consegue estabelecer barreiras de proteção à infraestrutura, protegendo o espaço público da desordem das autoestradas através de uma moldura arborizada. O parque oferece espaços desportivos, de recreio e lazer, como campos desportivos, zona de esculturas, um lago, espaços de vivência como hortas e zona de piqueniques.

Em relação aos acessos, o parque situa-se junto ao Bairro da Trinitat e tem ligação direta pedonal e viária com este bairro, possuindo ainda uma estação de metro localizada em frente à entrada principal. Os acessos para o automóvel não são facilitados, o que incentiva o uso de transportes públicos, como o metro, que garante um fácil acesso a este espaço a partir de qualquer ponto da cidade.



Fig. 06 | Parc Nus de la Trinitat. Autor: Enric Batlle Durany e Joan Roig Durán

Fonte: <http://www.batlleiroig.com/en/landscape/parc-del-nus-de-la-trinitat/> [Consultado em Janeiro 2017]

4. CASO DE ESTUDO: CAMPOLIDE

A área de estudo insere-se na freguesia de Campolide, localizada na zona Este da cidade de Lisboa. É uma zona que conta com uma presença de grandes infraestruturas, como o Aqueduto das Águas Livres, o Eixo Norte-Sul, a linha férrea e o caneiro de Alcântara.

A zona em estudo é delimitada a norte pela Rua de Campolide e a Rua Canto da Maya; a oeste pelo Eixo Norte-Sul, Avenida de Ceuta e a linha férrea; a sul pela Avenida Eng. Duarte Pacheco e pelo Viaduto Duarte Pacheco; e a este pela Rua de Campolide, Avenida Miguel Torga e Rua Artilharia 1.



Fig. 07 | Delimitação da área de estudo.

Escala 1/10 000. Fonte: Ilustração elaborada pelo autor sobre base cartográfica da CML 2007.

A área de intervenção, com maior pormenor, é delimitada a norte e este pela Rua de Campolide; a oeste pela linha férrea; e a sul pela Avenida Calouste Gulbenkian.

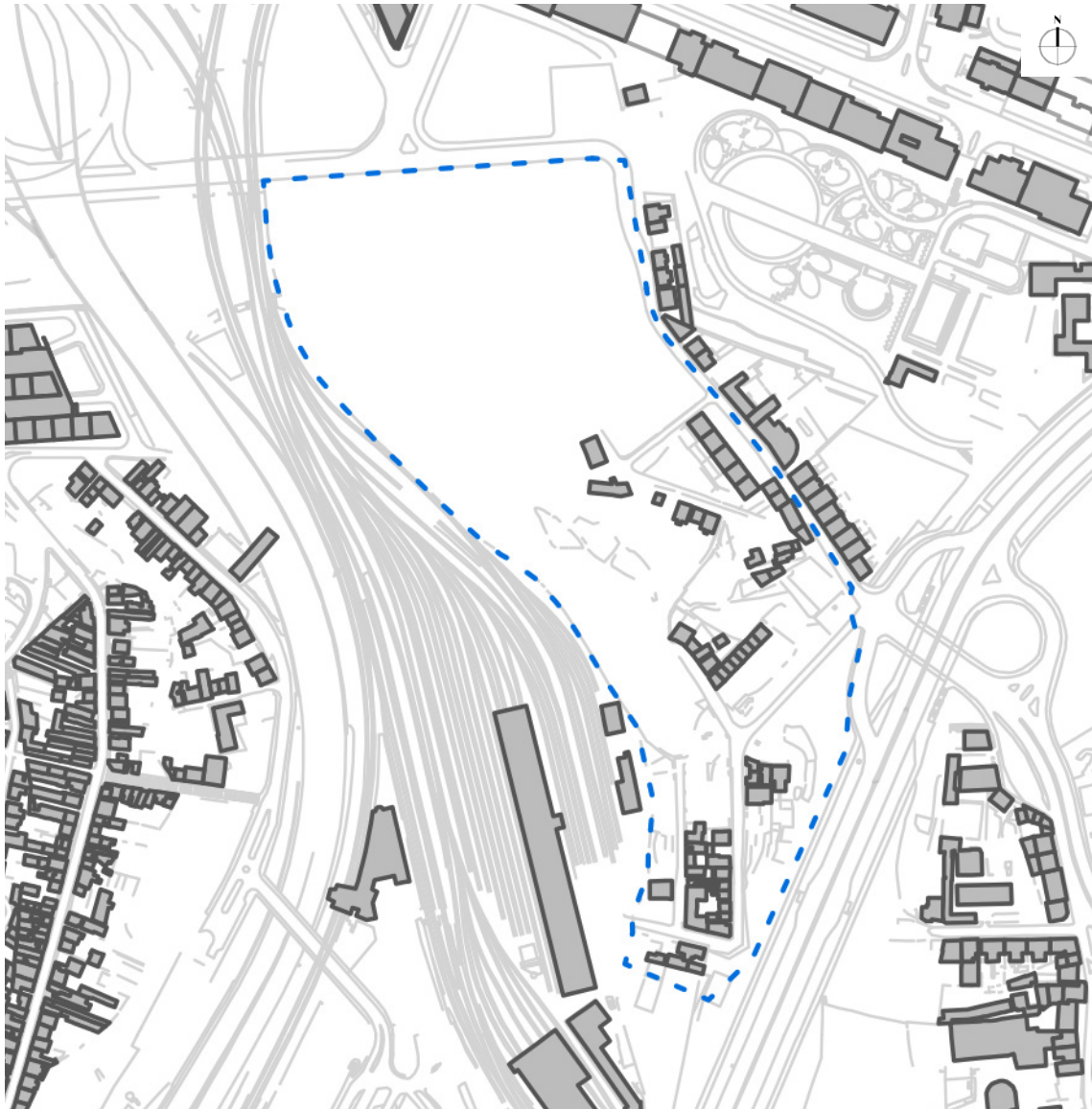


Fig. 08 | Delimitação da área de intervenção.

Escala 1/5 000. Fonte: Ilustração elaborada pelo autor sobre base cartográfica da CML 2007.

4.1 Evolução histórica

A freguesia de Campolide está localizada numa zona, da cidade de Lisboa, que se apresenta com uma orografia com declives bastante acentuados e onde é notória a presença de grandes infraestruturas, como o Aqueduto das Águas Livres, o Eixo Norte-Sul, a linha férrea e o Caneiro de Alcântara, que marcam e conectam a cidade.

Antes do século XIX, Campolide situava-se fora de Lisboa, integrando um dos limites da cidade. Em 1858, com a construção da Estrada de Circunvalação, uma parte de Campolide ficou dentro dos limites da cidade e com parte do seu território *fora de portas*, mantendo-se assim até às delimitações de 1885 e 1922.

Em 1886, foi quando ocorreu o desenvolvimento mais urbano em Campolide, com a construção da linha férrea de Alcântara a Campolide (1886) e do túnel do Rossio (1890) originaram a um desenvolvimento mais urbano de Campolide, mas que originou, ao mesmo tempo, a que o território ficasse dividido. Junto à Ribeira de Alcântara foram-se estabelecendo algumas unidades fabris, enquanto em direção a Sete Rios permaneciam algumas quintas.

Depois da primeira Grande Guerra, houve uma acentuada migração para Campolide, que originou os bairros degradados, como o Bairro da Liberdade, seguidamente, outros núcleos de habitações começaram a surgir nas proximidades da estação do caminho-de-ferro, na Rabicha, no Tarujo, e em Santana, junto à ribeira, nos anos 20 e 30.

Nos anos 40, a Ribeira de Alcântara começou a ser coberta, e tornou-se no chamado *caneiro de Alcântara*, e fizeram-se as grandes obras do Viaduto Duarte Pacheco e os Aterros para a Avenida de Ceuta.

Em 1997, entrou em funcionamento o Eixo Norte-Sul, em 1998 a Avenida Miguel Torga e, em 2000, foi inaugurada a nova estação ferroviária. Surgem também edificações de grande dimensão, as chamadas *Twin Towers*, entre a Av. José Malhoa e o Eixo Norte-Sul, em frente a Monsanto.



Fig. 09 | Evolução urbana da freguesia de Campolide.
Escala 1/40 000. Fonte: Ilustração elaborada pelo autor.

Constata-se através das diferentes cartas, que desde a planta de 1858 de Felipe Folque houve lugar a um franco crescimento urbano, como representado na carta de 2016. Verifica-se na carta de 1911 de Silva Pinto, que esse desenvolvimento começa pelo surgimento do edificado envolvente ao que atualmente são as principais ruas de Campolide.

4.2 Caracterização da Estrutura Urbana

4.2.1 Descrição Física

Topografia

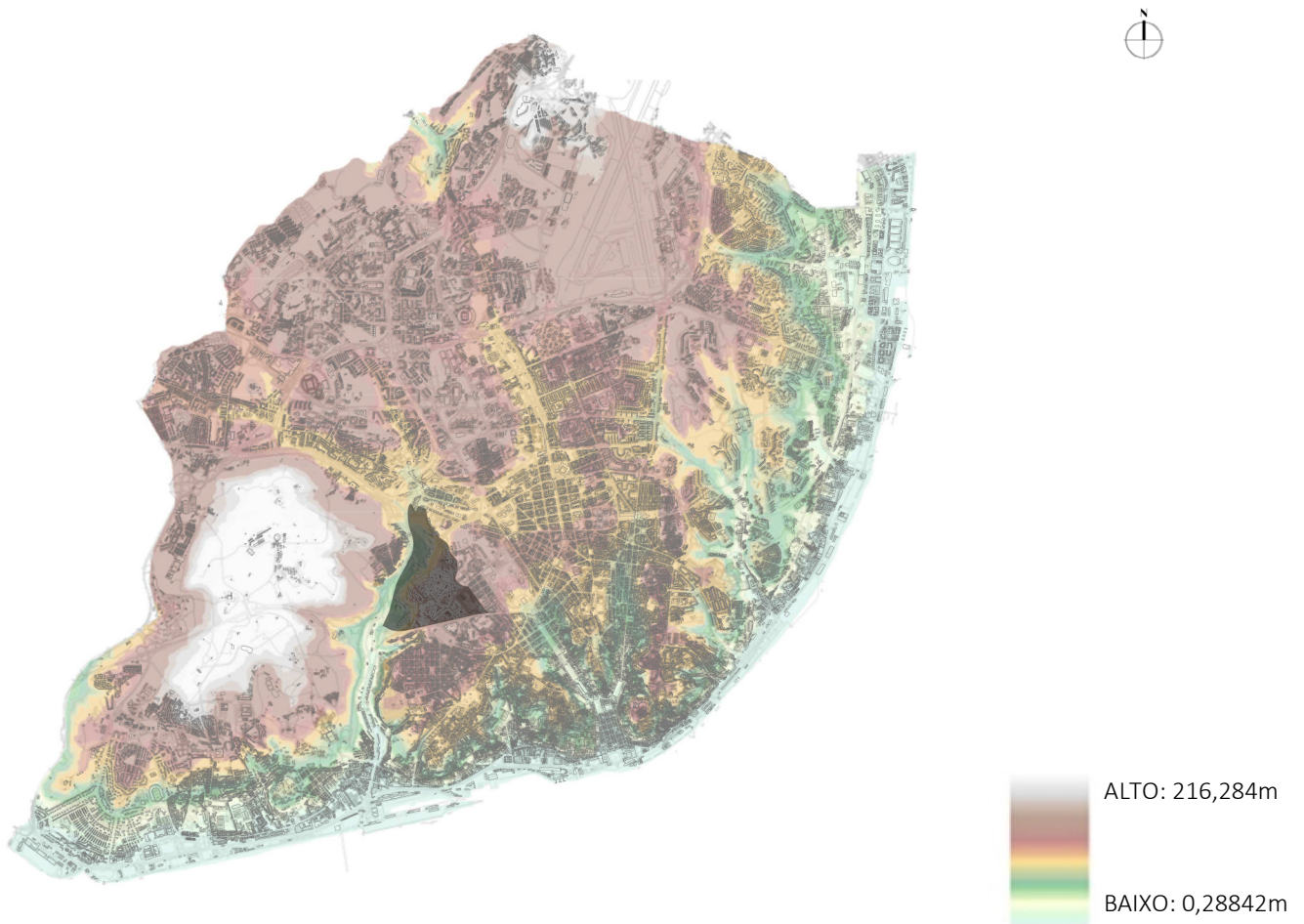


Fig. 10 | Planta de relevo da cidade de Lisboa.

Escala 1/100 000. Fonte: Ilustração elaborada pelo autor sobre base cartográfica da CML 2007.

A área de intervenção apresenta uma orografia bastante acidentada, com um vale muito pronunciado, com cerca de 25 metros de diferença entre os pontos mais alto e mais baixo, e pela presença de grandes infraestruturas, que marcam e interligam a cidade.

Estrutura Ecológica

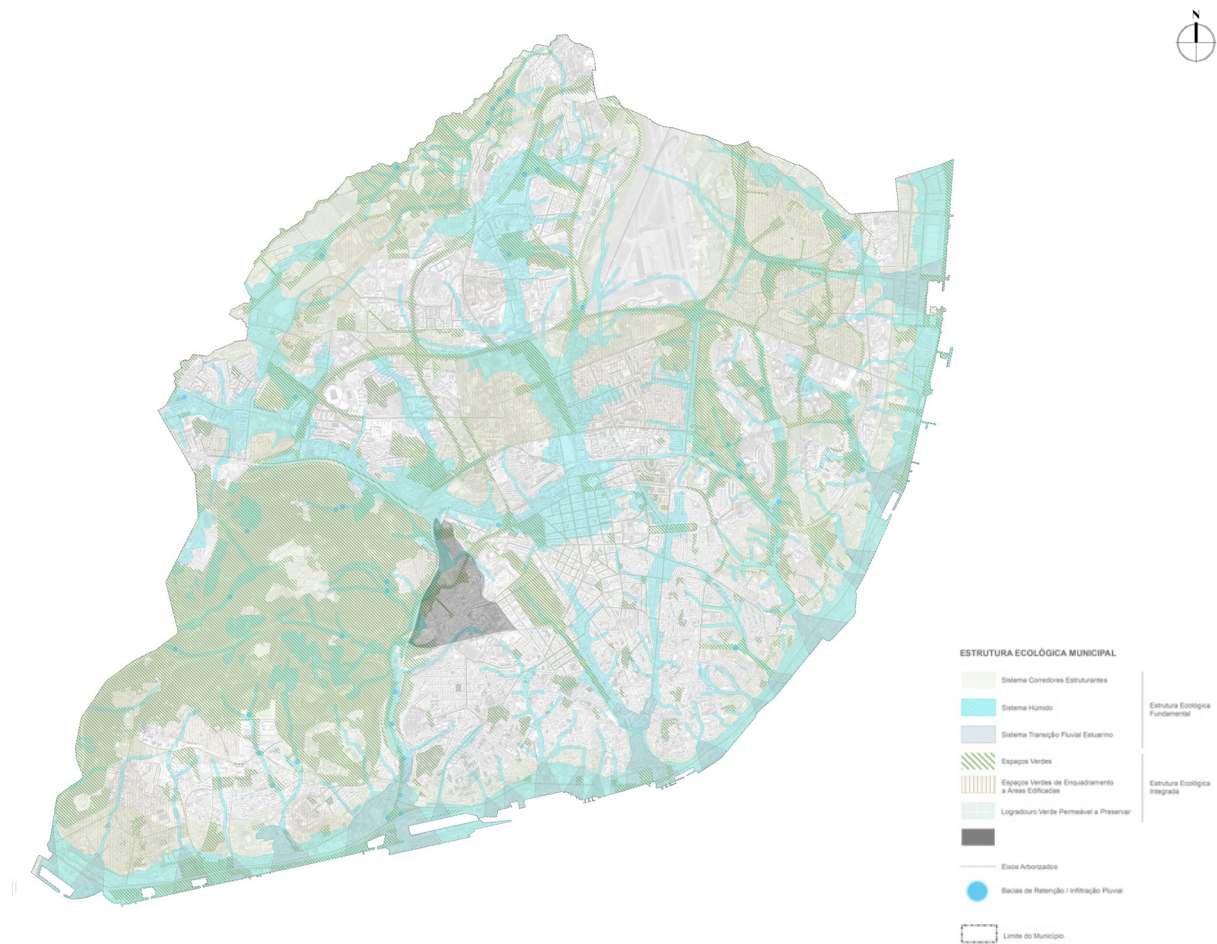


Fig. 11 | Estrutura Ecológica Municipal.

Escala 1/100 000. Fonte: PDM 2012. Ilustração elaborada pelo autor.

Segundo a análise da carta da Estrutura Ecológica Municipal (EEM), é possível verificar que a área de intervenção possui um papel muito importante na EEM, pois uma parte da área encontra-se sobre o sistema húmido e outra parte sobre o sistema de corredores estruturantes (corredores verdes), e conta ainda com a presença do Parque Florestal Monsanto na sua envolvente.

Qualificação do Espaço Urbano

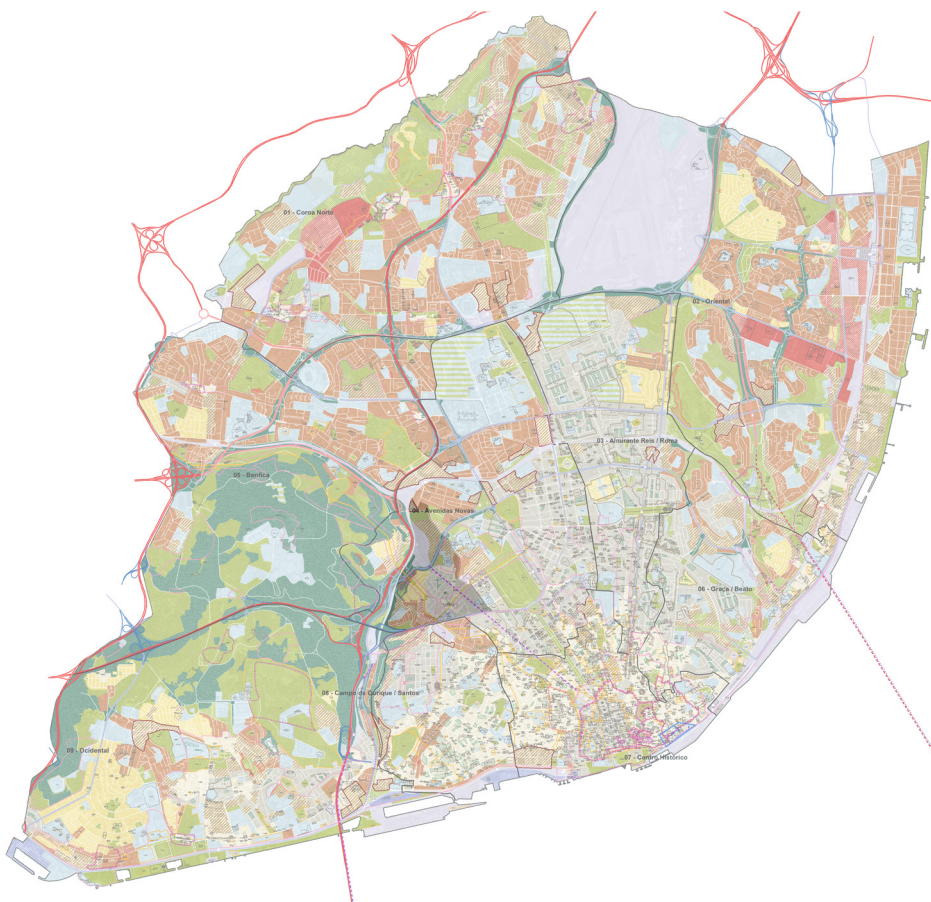






Fig. 12 | Qualificação do Espaço Urbano. (Legenda na pg. 26)
Escala 1/100 000. Fonte: PDM 2012. Ilustração elaborada pelo autor.

Na carta de Qualificação do Espaço Público do PDM 2012, é possível verificar que a área de intervenção possui dois tipos de espaços a consolidar. O que predomina são os “Espaços Centrais e Residenciais”, e tem ainda “Espaços Verdes de Recreio e Produção” que integram o sistema de corredores estruturantes.

USO DO SOLO



ESPAÇOS CONSOLIDADOS

	Espaços Centrais e Residenciais - Traçado Urbano A
	Espaços Centrais e Residenciais - Traçado Urbano B
	Espaços Centrais e Residenciais - Traçado Urbano C
	Espaços Centrais e Residenciais - Traçado Urbano D
	Logradouros Verdes Permeáveis a Preservar
	Espaços de Atividades Económicas

	Espaços Verdes de Recreio e Produção
	Espaços Verdes de Proteção e Conservação
	Espaços Verdes de Enquadramento a Infraestruturas
	Espaços Verdes Ribeirinhos

	Espaços de Uso Especial de Equipamentos
	Espaços de Uso Especial de Equipamentos com Área Verde Associada
	Espaços de Uso Especial de Infraestruturas
	Espaços de Uso Especial Ribeirinho

ESPAÇOS A CONSOLIDAR

	Espaços Centrais e Residenciais
	Espaços Centrais e Residenciais - POLU



	Espaços de Atividades Económicas
---	----------------------------------

	Espaços Verdes de Recreio e Produção
---	--------------------------------------

	Espaços de Uso Especial de Equipamentos
---	---








	Espaços de Uso Especial Ribeirinho
---	------------------------------------

PATRIMÔNIO ARQUEOLÓGICO E GEOLÓGICO

	Geomónumentos com Área de Proteção
	Ocorrências Hidrominerais de Alfama com Área de Proteção





	Nível Arqueológico I - Área / Restos das Cercas de Lisboa
	Nível Arqueológico II
	Nível Arqueológico III

PATRIMÔNIO EDIFICADO E PAISAGÍSTICO

	Imóveis Classificados
	Imóveis em Vias de Classificação
	Objetos Singulares e Lojas de Referência Histórica e/ou Artística
	Imóveis
	Conjuntos Arquitetónicos
	Logradouros
	Património Paisagístico

REDE VIÁRIA

existente	prevista	
		1.º Nível - Rede Rodoviária Nacional
		1.º Nível - Rede Rodoviária Municipal
		2.º Nível - Rede Rodoviária Nacional
		2.º Nível - Rede Rodoviária Municipal
		Túneis/Viadutos Ferroviários

	Paragens de Comboio existentes
	Estações de Metro existentes
	Estações de Metro em construção
	Estações de Metro previstas

UNIDADES OPERATIVAS DE PLANEAMENTO E GESTÃO



LIMITE DO MUNICÍPIO / ZONAMENTO ACÚSTICO - Zona Mista



Qualificação do Espaço Público

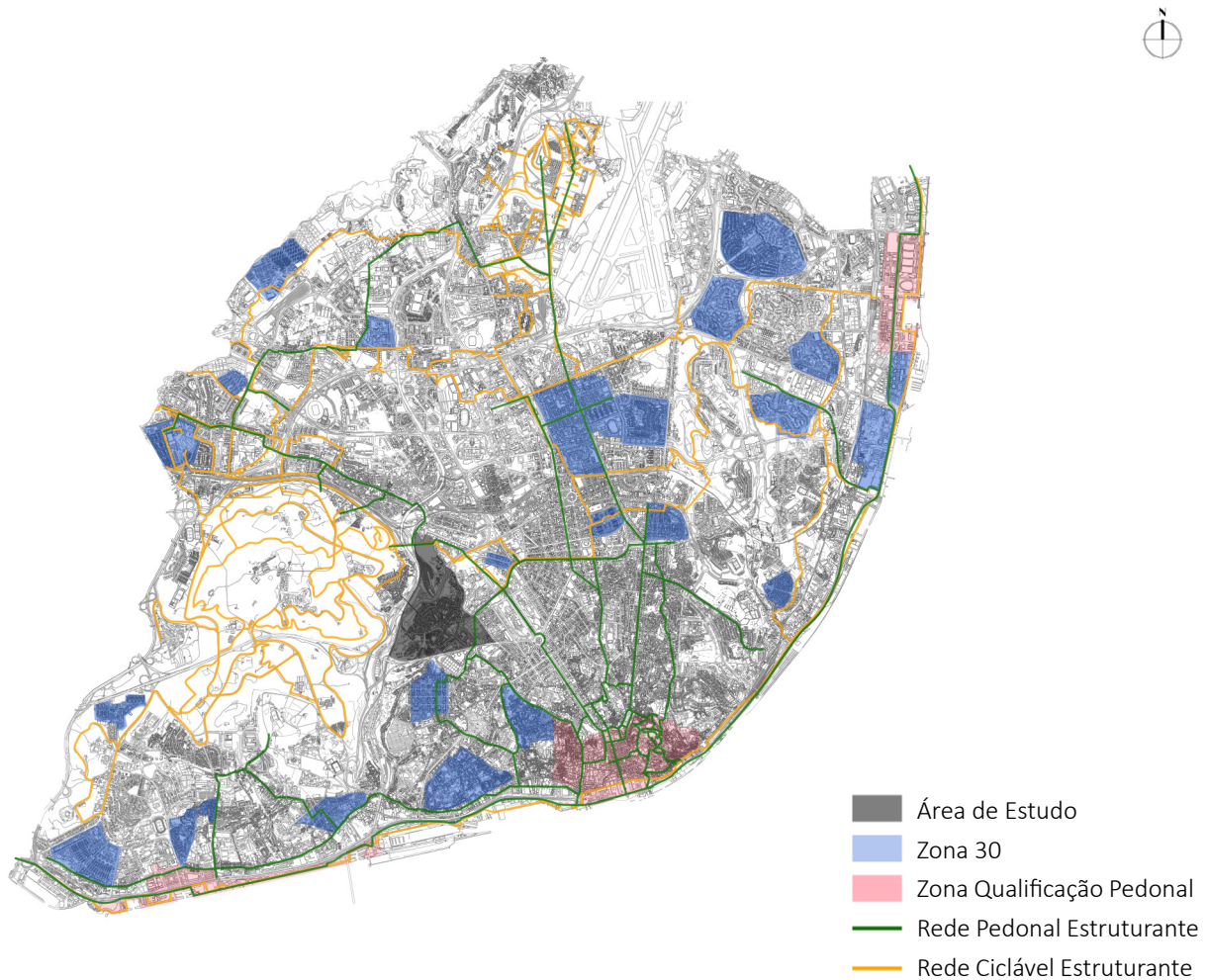


Fig. 13 | Qualificação do Espaço Público

Escala 1/100 000. Fonte: PDM 2012. Ilustração elaborada pelo autor.

É possível verificar através desta carta (fig. 13), que a área de intervenção está bem posicionada permitindo uma melhor integração com a rede pedonal estruturante e com a rede ciclável estruturante da cidade de Lisboa. Podendo beneficiar bastante com esse tipo de mobilidade, contribuindo para uma maior qualificação do espaço público e também para o aumento das vivências nesta zona da cidade.

4.2.2 Análise Demográfica

A área de intervenção, anteriormente delimitada, situa-se dentro da freguesia de Campolide. Para tratamento de dados sobre os Censos, serão estudadas apenas as subsecções estatísticas abrangidas pela área de intervenção, já que esta não abrange toda a freguesia.

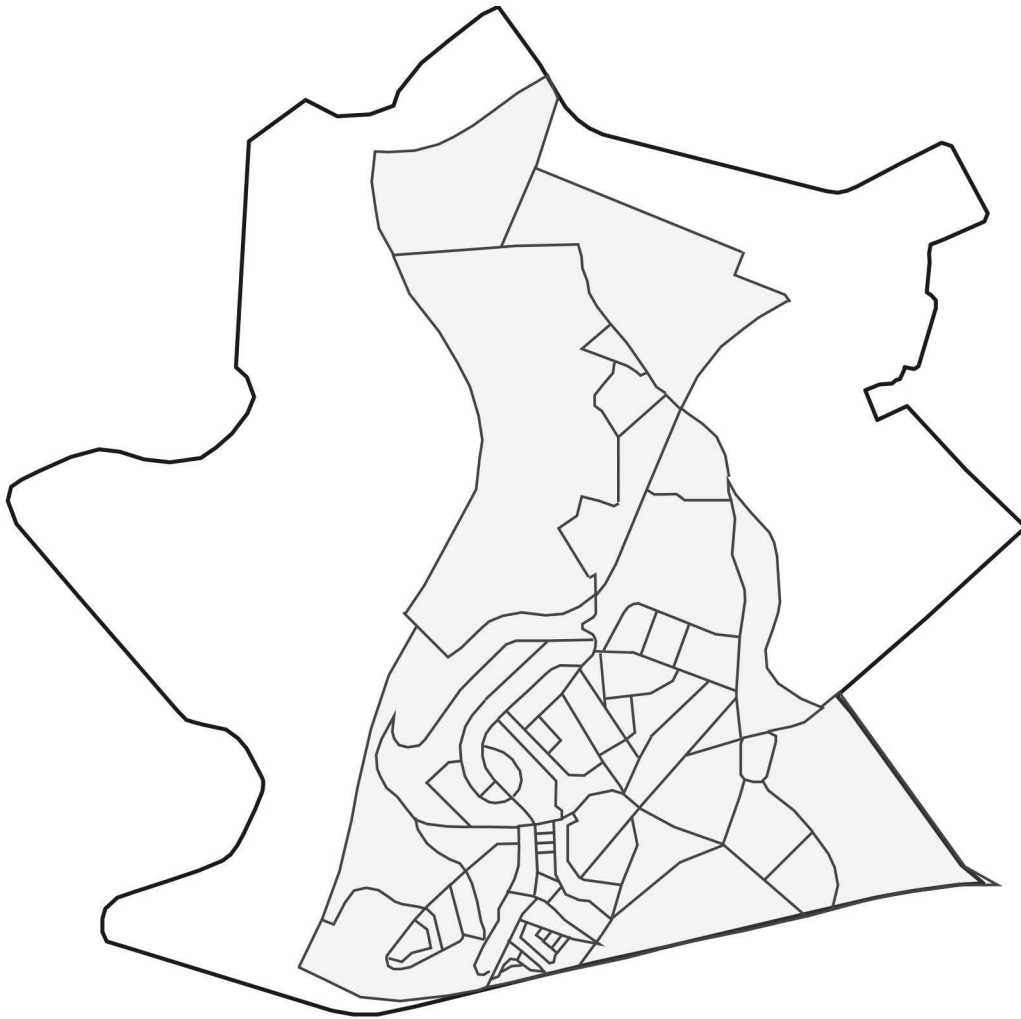


Fig. 14 | Subsecções estatísticas abrangidas pela área de intervenção na freguesia de Campolide. Escala 1/20 000. Fonte: Instituto Nacional de Estatística. Ilustração elaborada pelo autor.

Após a análise dos dados relativos à população residente nas subsecções seleccionadas, é possível constatar que residem 15 460 indivíduos, representando 2,82% da população residente na cidade de Lisboa (547 733 indivíduos), e que a maioria da população residente na freguesia de Campolide habita na área de intervenção, que apesar de cobrir menos de metade da área total da freguesia, é onde se situa o maior número de edifícios e, conseqüentemente, onde há mais alojamentos.

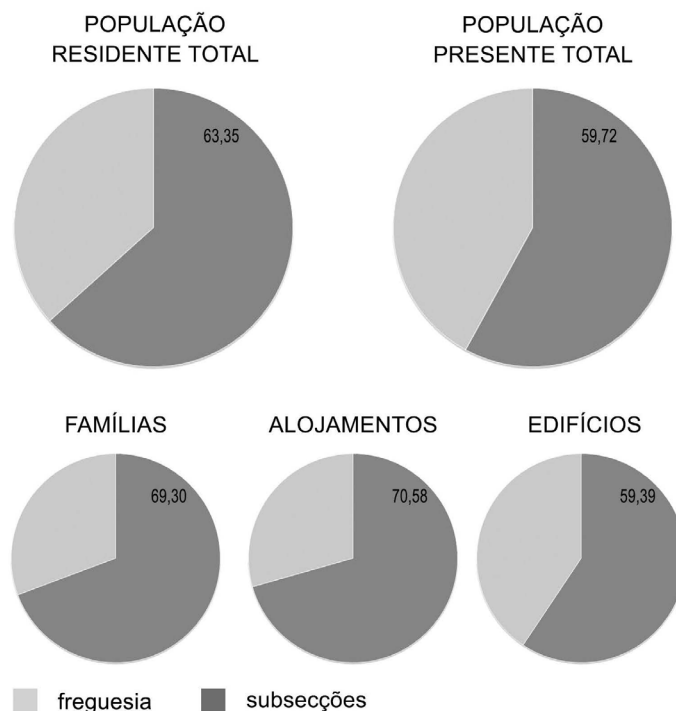


Fig. 15 | Dados estatísticos das subsecções estatísticas.

Fonte: Instituto Nacional de Estatística- Censos 2011. Ilustração elaborada pelo autor.

Relativamente à distribuição etária, do total de indivíduos residentes, 1 809 são crianças ou adolescentes (11,70%) e 3 755 têm idade superior a 65 anos (24,29%). Constata-se ainda que, das 6.731 famílias residentes na freguesia, 37.13% são constituídas por uma única pessoa, e que o peso dos agregados domésticos com quatro ou mais indivíduos é de 4.23%.

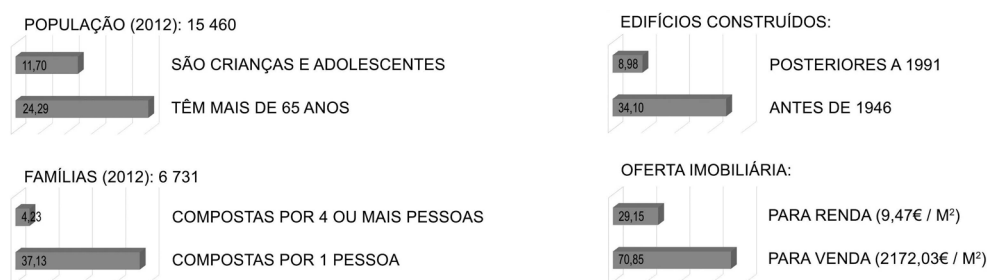


Fig. 16 | Dados estatísticos das subsecções estatísticas.

Fonte: Imovirtual. Ilustração elaborada pelo autor.

Quanto ao edificado, é possível verificar que a maioria dos edifícios existentes não são muito recentes, pois só cerca de 8,98% dos edifícios foram construídos numa data posterior ao ano de 1991.

Em suma, é possível concluir que se trata de uma zona que para além de uma grande parte do edificado ser antigo e de se encontrar degradado, prevê-se ainda um crescente envelhecimento da população, uma vez que a faixa etária abaixo dos 25 anos de idade abrange apenas 11,70%.

4.2.3 Acessibilidade/Mobilidade



Fig. 17 | Planta de mobilidade.

Escala 1/10 000. Fonte: Ilustração elaborada pelo autor.

A área de intervenção encontra-se bem servida de infraestruturas revelada pelos seguintes acessos: uma via de 1º nível, o Eixo Norte-Sul que conecta o norte da cidade à margem sul; três vias de 2º nível, como a Avenida de Ceuta, a Avenida Calouste Gulbenkian e a Avenida Eng. Duarte Pacheco; e com a linha férrea, que a partir de Campolide dá acesso às linhas Azambuja-Alcântara e Sintra-Rossio.

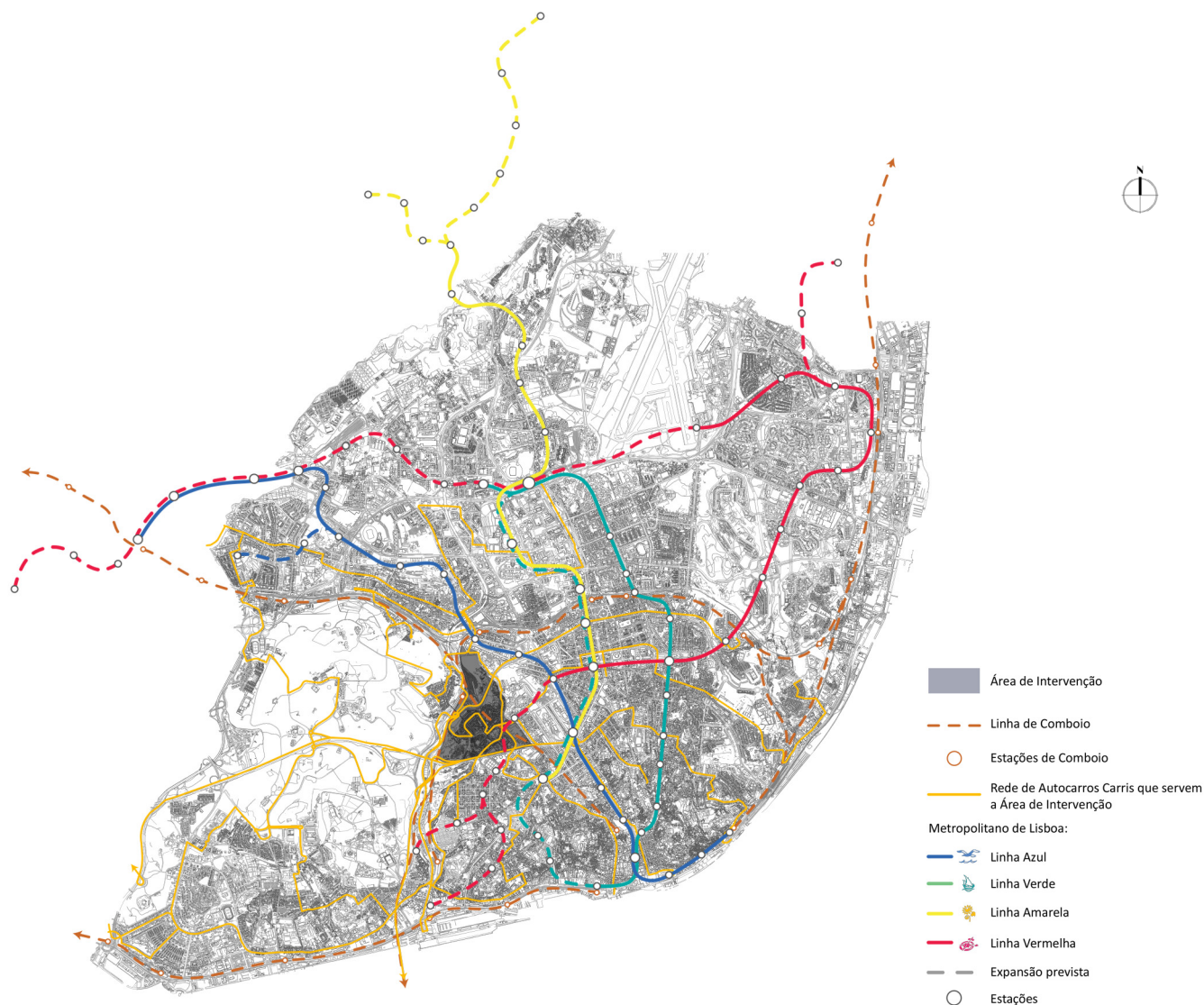


Fig. 18 | Planta de transportes.
Escala 1/10 000. Fonte: Ilustração elaborada pelo autor.

No que se refere à rede de transportes, a área de intervenção é servida por 14 carreiras da Carris (202, 701, 702, 711, 712, 713, 723, 742, 748, 751, 753, 756, 758 e 770), apesar da má acessibilidade à estação ferroviária de Campolide, temos comunicação com as linhas que ligam a Azambuja-Alcântara e Sintra-Rossio. Será ainda abrangida pela expansão da rede do Metro, onde está prevista a extensão da linha vermelha com uma estação em Campolide.

4.2.4 Espaço Público/Espaços Verdes



● Espaços públicos existentes

● Espaços públicos a propôr

Fig. 19 | Espaços públicos de estar e de lazer.
Escala 1/10 000. Fonte: Ilustração elaborada pelo autor.

Em toda a área de intervenção encontram-se poucos espaços de estar e de lazer (Fig. 19), e grande parte dos espaços existentes livres apresentam-se pouco qualificados.

No Bairro da Bela Flor existe um espaço desportivo entre blocos habitacionais, que não possui nem mobiliário urbano nem qualquer tipo de vegetação na sua envolvente. Na Calçada da Quintinha e na Calçada dos Mestres, encontram-se espaços com algumas árvores e bancos, mas estes apresentam-se pouco cuidados e a envolvente, com muitos automóveis estacionados em cima dos passeios, não favorece o usufruto e a permanência quer por parte dos residentes ou visitantes. O mesmo acontece com a praça que se situa entre a Rua de Campolide e a Avenida Conselheiro Fernando de Sousa, onde o área não oferece qualquer conforto à permanência no lugar, facto esse em grande parte devido ao cruzamento viário existente.



Fig. 20 | Fotografias de Campolide.
Fonte: Fotografias do autor, 2016.

No que respeita a espaços verdes, podemos apenas encontrar na Rua de Campolide, a oeste do Jardim da Amnistia Internacional, que se apresenta como uma área verde cuidada e bem tratada, com zonas de estar e um parque infantil. Conta ainda com a Quinta do Zé Pinto, um espaço com diversas atividades para as crianças, desde experienciar o cultivo numa horta, percursos pelos cereais cultivados, andar de pónei, entre outras.

4.2.5 Diagnóstico SWOT

Para uma melhor perceção das lacunas e das oportunidades de intervenção no local, elaborou-se um diagnóstico S.W.O.T. (Strenghts, Weaknesses, Oportunities, Threats).

Pontos Fortes (Strenghts)

Da análise das potencialidades da área de intervenção, concluímos que o local:

- Possui uma grande diversidade de usos (comércio, serviços, hotelaria);
- Está geograficamente bem localizado no interior da cidade de Lisboa;
- Localiza-se junto de espaços verdes estruturantes.

Pontos Fracos (Weaknesses)

Do estudo realizado sobre a área de intervenção, foi constatado que:

- A topografia apresenta-se bastante irregular;
- Existem barreiras estruturais e, conseqüentemente, fraca circulação pedonal;
- O espaço público está pouco cuidado e desvalorizado;
- O edificado existente encontra-se degradado.

Oportunidades (Oportunities)

A área de intervenção apresenta apetência para:

- Requalificação dos espaços livres (vazios urbanos);
- Implementação de mais transportes públicos;
- Criação de espaços de lazer.

Ameaças (Threats)

Conclui-se, ainda, que área de intervenção se encontra debilitada devido a:

- Uma ocupação por uma população bastante envelhecida;
- Excesso de tráfego automóvel;
- Díficeis acessos à estação ferroviária.

4.3 Projetos e Planos eficazes em vigor

A Câmara Municipal de Lisboa (CML) tem como objetivo promover o equilibrado desenvolvimento do município e executar políticas tendo em vista o crescimento económico do seu território, onde se torna importante o desenvolvimento de Instrumentos de Gestão Territorial (IGT), como o PDM, Planos de Pormenor (PP) e Planos de Urbanização (PU).

Na área de intervenção e na sua envolvente já se encontram alguns planos e projetos aprovados, como o PP da Artilharia Um, o PP da Avenida José Malhoa, o PP da Quinta da Bela Flor, o PP do Campus de Campolide, o projeto “Uma Praça em Cada Bairro” para Campolide e o projeto “Corredor Verde Estruturante do Vale de Alcântara”.

PP DA ARTILHARIA UM

O PP da Artilharia Um apresenta uma área de intervenção de aproximadamente 10,9 ha e é maioritariamente constituída pela área de parada e de casernas do antigo anexo do Hospital Militar de Lisboa e pelo edifício principal do antigo anexo do Hospital Militar Principal. Este edifício é a atual sede do Instituto Geográfico Português, que foi construído no 3º quartel do séc. XIX, mas foi perdendo algum do seu valor patrimonial, por consequência das várias adaptações que se fizeram ao longo dos tempos.

O plano assumiu para a proposta de rede viária baseado nos estudos de tráfego e de condições acústicas, realizados nos anos de 2003 e 2004, sendo ratificado e publicado em janeiro de 2005. Entretanto foi alterado por não corresponder às reais necessidades apontadas pelo Metropolitano de Lisboa, sendo assim, os objetivos da alteração do plano são o redesenho integral e profundo da rede viária com o objetivo de adequar o projeto às novas exigências urbanas, que neste caso são: o prolongamento do túnel da Avenida Eng. Duarte Pacheco e a futura estação de metro de Campolide.



Fig. 21 | Planta do PP da Artilharia Um.
Escala 1/5 000. Fonte: CML - Plano de Pormenor da Artilharia Um.

PP DA AVENIDA JOSÉ MALHOA

A área de intervenção do PP da Avenida José Malhoa abrange uma superfície de aproximadamente 15 ha e abrange maioritariamente uma parte importante do centro terciário superior da cidade. Os objetivos do PP são: caracterizar a área de intervenção como centro terciário superior da cidade; definir as condições de ocupação dos terrenos edificáveis; requalificar o espaço público existente; melhorar a acessibilidade pedonal; e ordenar o estacionamento de superfície.

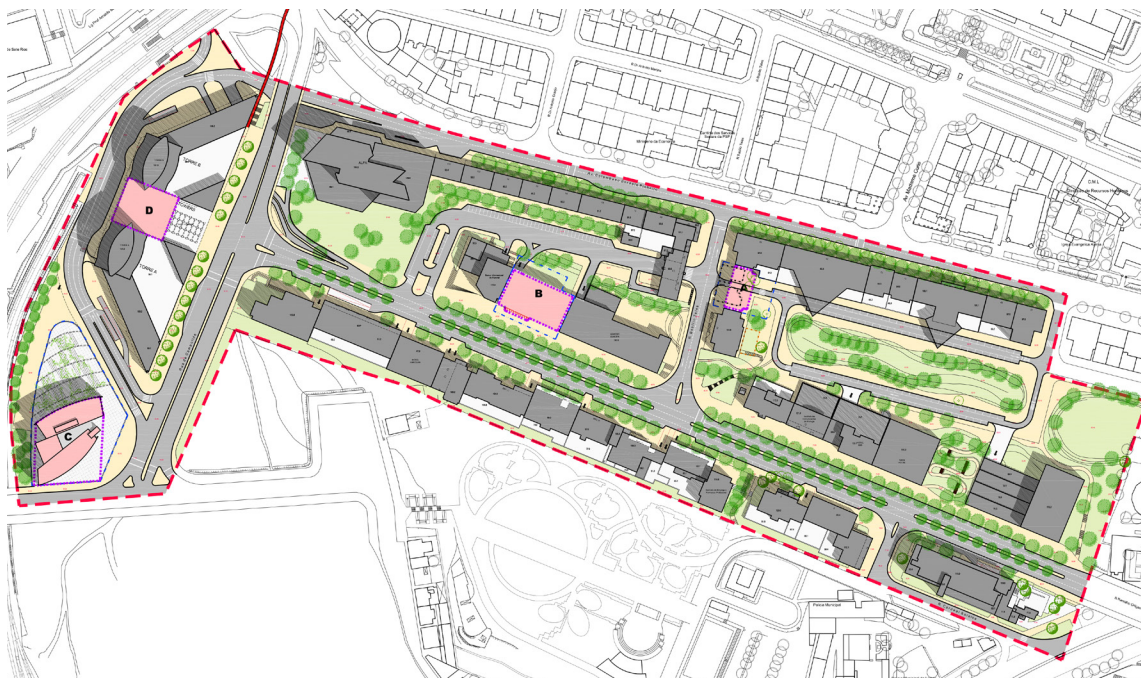


Fig. 22 | Planta do PP da Avenida José Malhoa.

Escala 1/5 000. Fonte: CML- Plano de Pormenor da Avenida José Malhoa.

PP DA QUINTA DA BELA FLOR

A área de intervenção do Plano Pormenor da Quinta da Bela Flor abrange uma superfície de aproximadamente 19,1 ha. Possui a presença de um monumento nacional, Aqueduto das Águas Livres, que confere a esta área *“importância e necessidade de intervenção com respeito pelos valores arquitetónicos e culturais em causa”* (2011, Termos de referência, p. 10). O PP tem como objetivos a articulação do Programa de Construção de Habitação a Custos Controlados; promover a dinâmica do espaço com vários usos de ocupação; reinstalação e instalação de novos equipamentos de utilização coletiva local e melhoria das existentes, devido à carência de equipamentos coletivos na zona; estruturar a rede viária local, articulando-a com a rede viária principal; entre outros.

PP DE REABILITAÇÃO URBANA DO CAMPUS DE CAMPOLIDE

O PP de Reabilitação Urbana do Campus de Campolide abrange uma área de intervenção que abrange uma superfície de aproximadamente 37,5 ha. O plano visa estabelecer as orientações estratégicas de atuação e as regras de uso e ocupação do solo e de edifícios necessárias à preservação e valorização do património histórico, arqueológico, arquitetónico e urbanístico, desenvolvendo as restrições e os efeitos estabelecidos pela classificação de bens culturais imóveis e respetivas zonas de proteção; implementar uma malha urbana que corresponda a um modelo urbano qualificado, mediante ampliação do Campus da Universidade Nova de Lisboa e reordenamento da área atualmente ocupada pelo Estabelecimento Prisional de Lisboa; articular a nova malha urbana, com a área envolvente; e promover o espaço público.

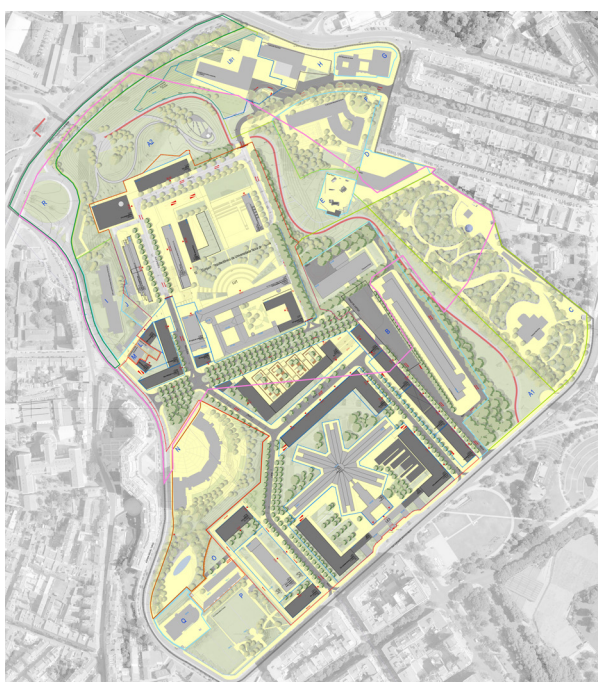


Fig. 23 | Planta do PP de Reabilitação Urbana do Campus de Campolide.

Escala 1/10 000. Fonte: CML- Plano de Pormenor de Reabilitação Urbana do Campus de Campolide.

“UMA PRAÇA EM CADA BAIRRO”

“Uma Praça em Cada Bairro – intervenções em espaço público” é um programa promovido pela CML, em colaboração com as 24 juntas de freguesia de Lisboa. É um programa de intervenção no espaço público, onde a partir de uma praça, de uma rua, de uma zona comercial, do jardim do bairro ou de um equipamento coletivo existente se propõe organizar um ponto de encontro da comunidade local, um espaço que concentre atividade e emprego, que promova as vivências e que seja um espaço público de excelência, onde se privilegie a mobilidade ciclopedonal, os transportes públicos, e onde o trânsito automóvel será condicionado.

Uma das intervenções deste programa é em Campolide, no cruzamento da Rua de Campolide com a Avenida Conselheiro Fernando de Sousa.



Fig. 24 | Planta de localização da intervenção em Campolide.

Fonte: CML (2014) *Caderno Uma Praça em cada Bairro – Intervenções em Espaço Público*, p. 79

Linhas de ação principais:

“Espaço Público: elevação da faixa de rodagem, através de um pavimento único unificador da Praça;

Redução do canal rodoviário (em pavimento misto); introdução de pavimentos confortáveis na faixa pedonal próxima às frentes comerciais; estudo de espaço público na área envolvente ao chafariz;

Criação de um estacionamento público de apoio à Praça na envolvente; criação na Praça do término da revitalizada carreira de elétrico 24 (Campolide/Cais do Sodré); encerramento da ligação viária entre a Rua de Campolide e a Avenida Conselheiro Fernando de Sousa e pedonalização da mesma;

Criação de um espaço aglutinador com predominância pedonal, que permita cerzir as distintas épocas arquitetónicas;

Estudo Urbano: estudo da fachada cega norte da Praça com introdução de materiais que permitam a sua plasticidade urbana, rasgando vãos no edificado ao nível do piso térreo, que possibilitem a apropriação do espaço público com esplanadas pelo restaurante (“A Valenciana”) e a Pastelaria (“A Pastorinha”);

Economia e Inovação: programa de articulação com os proprietários dos espaços de restauração indicados.” (CML, 2014, Uma Praça em Cada Bairro, p. 81)



Fig. 25 | Planta de implantação.

Fonte: CML (2014) *Caderno Uma Praça em cada Bairro – Intervenções em Espaço Público*, p. 82

“CORREDOR VERDE ESTRUTURANTE DO VALE DE ALCÂNTARA”

O corredor verde do Vale de Alcântara apresenta-se como um importante sistema hídrico da cidade de Lisboa e caracteriza um potencial eixo muito relevante. Este corredor é caracterizado pelas infraestruturas de rede ferroviária e rodoviária.

Este projeto visa aliar objetivos de importância ecológica, como a regularização do sistema hídrico, recuperação e aumento da vegetação e a utilização de água reciclada; criar espaços capazes de proporcionar recreio e lazer, nomeadamente na área de enquadramento do Aqueduto das Águas Livres e no futuro Parque Urbano da Quinta da Bela Flor; tornar possível a mobilidade ciclopédonal neste corredor; e usar água reciclada tanto na rega como elemento de recreio.

Será feita uma intervenção numa área de aproximadamente 13 ha, ao longo de mais de 3km, conciliando: corredores ciclo pedonais; novos espaços verdes; mais e melhor iluminação; a utilização de água reciclada; equipamento urbano; e mais de 700 novas árvores. (CML)



Fig. 26 | Imagens do projeto Corredor Verde Estruturante do Vale de Alcântara.

Fonte: <http://www.cm-lisboa.pt/viver/ambiente/corredores-verdes/vale-de-alcantara>, consultado em Janeiro de 2017

5. PROPOSTA

Considerando o espaço público como tema principal deste Projeto Final de Mestrado, procurou-se desenvolver um projeto de requalificação do espaço público em Campolide. Tendo como base o trabalho teórico desenvolvido como base e todo o conhecimento possível de retirar do mesmo.

A escolha do local incidiu sobre Campolide, um local fortemente marcado pela monumentalidade do Aqueduto das Águas Livres. Trata-se de um território com uma orografia de declives bastante acentuados e onde, também, é notória a presença de outras grandes infraestruturas, que se apresentam com várias e grandes barreiras pedonais, como a linha férrea e a Av. Calouste Gulbenkian, avenida esta que divide a freguesia de Campolide em duas, sendo que os atravessamentos pedonais existentes são insuficientes e alguns até pouco seguros. O espaço público encontra-se pouco cuidado e desvalorizado, sendo que em muitas situações se pode considerar quase que inexistente.

5.1 Estratégia Urbana

Após à análise da área de estudo, teve-se em atenção os objetivos do PDM para Campolide, que é abrangida pela “UOPG 4 – Avenidas Novas” (Unidades Operativas de Planeamento e Gestão), e realizou-se uma análise S.W.O.T. (anteriormente demonstrada) obtendo os pontos considerados essenciais de forma a criar diretrizes para uma estratégia urbana para esta área, e sua consequente intervenção.

Definindo como objetivos da proposta, os seguintes pontos:

- 1 - Requalificação do espaço público;
- 2 - Proposta de espaço público, tendo em conta a previsão de um novo transporte público na área de estudo (metro);
- 3 - Atração de população: residentes e visitantes;
- 4 - Novo equipamento de apoio à população;
- 5 - *Reduzir o peso do transporte privado e promover o acréscimo da área pedonal, com consequente melhoria da qualidade da vivência urbana (PDM, 2012, p.131);*
- 6 - *Consolidar o Corredor Verde Estruturante, através da densificação e revitalização das estruturas entre o Parque Florestal de Monsanto e a Zona Oriental da Cidade (PDM, 2012, p.131);*
- 7 - *Implementar a revalorização e requalificação biofísica dos cursos de linhas de água e respetivas margens, de forma a assegurar o seu papel do ponto de vista funcional e paisagístico, e a garantir uma correta integração em áreas de espaços verdes urbanos e permitindo a fruição pública destes espaços (PDM, 2012, p.131).*

Para a conceção da proposta de projeto, optou-se por definir uma abordagem geral sobre o local. Funcionando como matriz para uma intervenção mais detalhada, ao nível da rua ou praça, adaptando-se à sua configuração e composição de cada local.

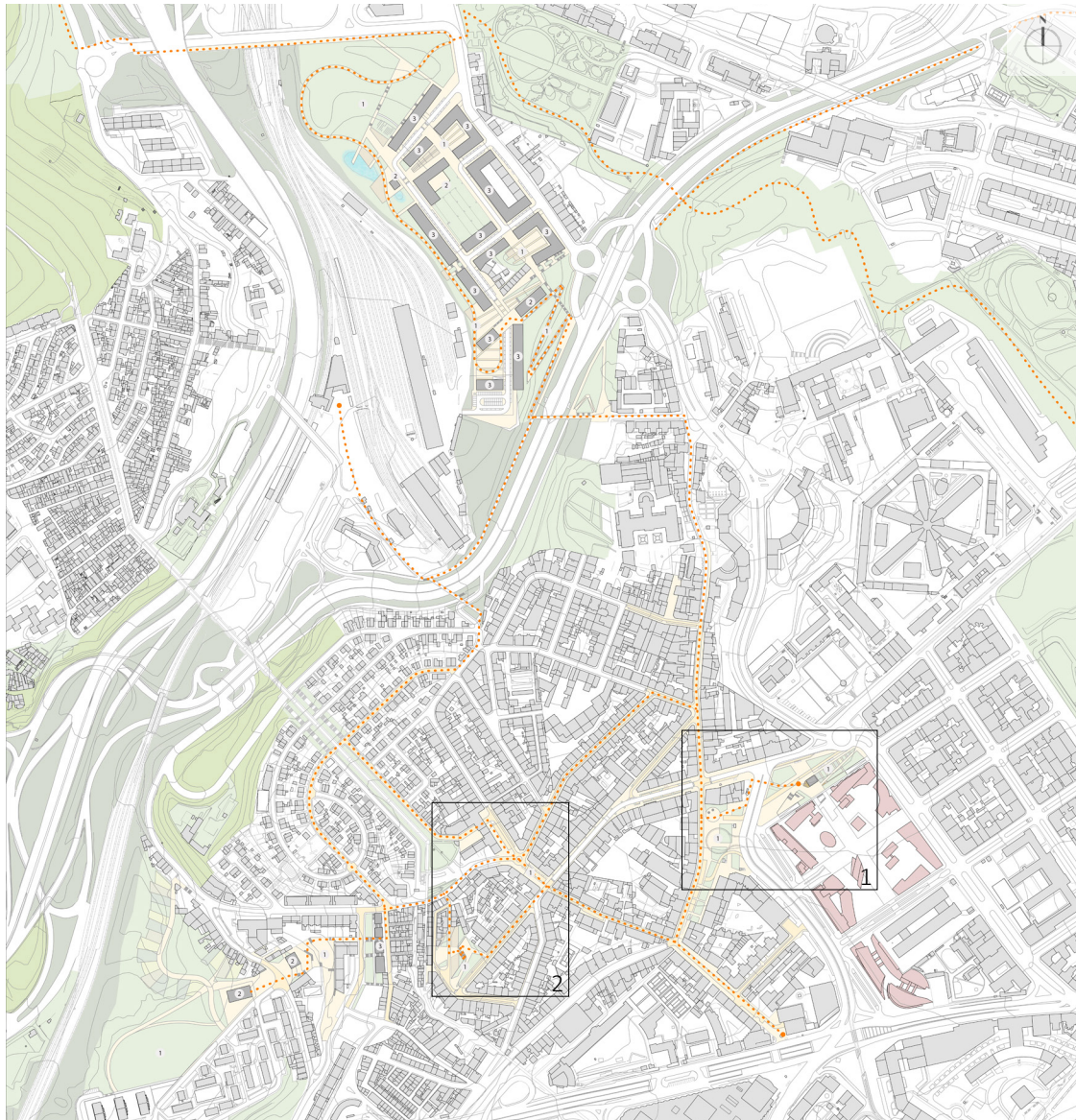
Sendo assim, o projeto elaborado será apresentado em duas fases e escalas diferenciadas. Na primeira fase, definiu-se a estratégia no contexto da freguesia, em que a partir dessa mesma estratégia, se desenvolvem todos os principais espaços da proposta. Numa segunda fase, optou-se por elaborar uma proposta para o vazio urbano, situado a Este da estação de Campolide.

No contexto da cidade de Lisboa, prevê-se que esta área seja abrangida pela expansão da rede do Metropolitano, tendo a sua própria estação. Está ainda prevista a reativação do elétrico 24, que ligava o Cais do Sodré a Campolide. Que serão mais-valias para a mobilidade de Campolide.

Elaborou-se uma estratégia à escala da freguesia, um pouco à semelhança do que Olmsted fez na cidade de Buffalo, quando criou três parques na cidade e uma “rede verde” de forma a uni-los, chamada parkway. O parkway é uma série de ruas adaptadas exclusivamente para viagens de lazer, ocupadas por árvores, relvado, arbustos e flores. Assim, a uma curta distância de qualquer ponto da cidade, está um terreno de lazer adequado para passeios, espaços de recreação para crianças e espaços para pessoas com mobilidade condicionada (The Buffalo Olmsted Park System, 2008). E tendo em conta as novas mobilidades previstas e o espaço público pouco qualificado, propôs-se um conjunto de espaços de convívio que promovem as vivências dos habitantes e visitantes. A partir destes espaços criou-se uma rede ciclo pedonal, de forma a criar uma imagem unificadora para a área, através da reorganização do espaço público. Esta rede atravessa pelas zonas de maior comércio e serviços de Campolide e tendo também em conta a rede de transportes e os declives das ruas, passando por ruas com o menor declive possível para uma locomoção mais atrativa.

A reorganização do espaço público nesta rede passa, em grande parte, pela intervenção no redimensionamento das vias de circulação viária e pedonal, pela materialidade do pavimento e do mobiliário urbano a utilizar. Espera-se com a uniformização desta “rede”, fazê-la destacar-se no seu contexto urbano, assim como tornar todo o percurso mais apazível para pedestres e ciclistas. Tornando-se mais atrativo, através da sua valorização em relação à circulação automóvel.

Para toda a sua extensão, decidiu-se por conceder a utilização de um mesmo pavimento em duas tonalidades diferentes, de forma a delimitar as áreas de circulação automóvel e pedonal, uma vez que se apresentarão à mesma cota. Essas áreas serão preenchidas por um pavimento de tom claro, sendo separadas por faixas de tom mais escuro. O estacionamento será delimitado e preenchido pelo pavimento de tom mais escuro. Propõe-se ainda ao longo do percurso, onde possível, a introdução de vegetação de arruamento, estacionamento para bicicletas e painéis informativos sobre o percurso.



- | | | |
|-----------------------------------|--|---|
| Espaços Verdes: | | ● Edifício Proposto |
| ● Recreio e produção | | ● Envolvente |
| ● Protecção e conservação | | ● Plano Pormenor em vigor |
| ● Enquadramento a Infraestruturas | | ● Património |
| | | --- Percursos Proposta e Percursos a Reabilitar |

Fig. 27 | Planta da estratégia para a área de estudo.
Escala 1/10 000. Fonte: Ilustração elaborada pelo autor.



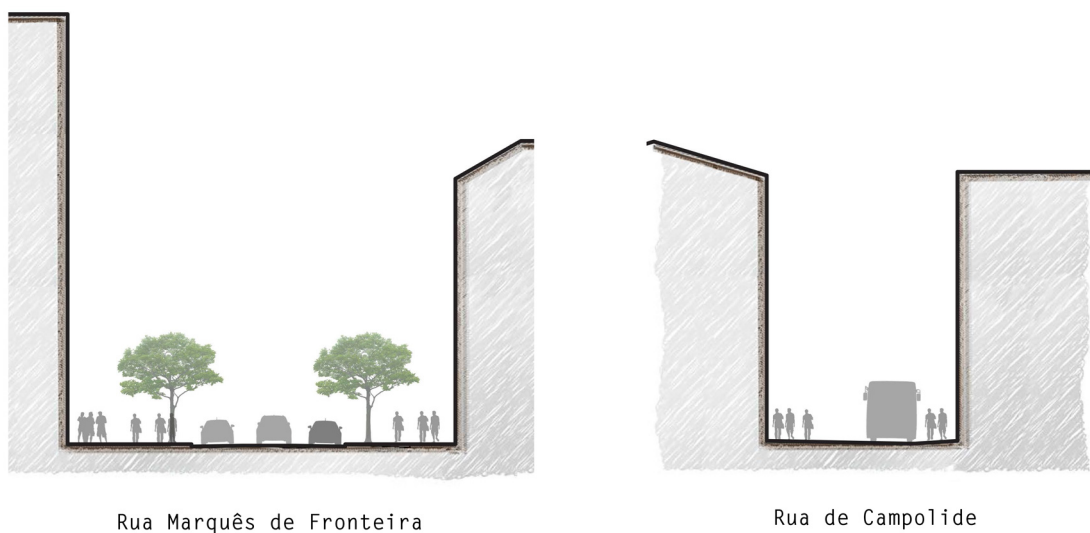
Fig. 28 | Exemplo de pavimento para a proposta.
Fonte: <https://www.trend.at/wirtschaft/oesterreich/mariahilfer-strasse-triste-bilanz-geschaefte-5948847>, consultado em Janeiro de 2017, alterada pelo autor.



Fig. 29 | Planta do percurso e zonas de estar, foco 1.
Escala 1/2 000. Fonte: Ilustração elaborada pelo autor.

No primeiro foco (fig. 29), propõe-se um espaço público mais pedonal, retirando assim o cruzamento da Av. Conselheiro Fernando de Sousa e a Rua de Campolide. Com introdução de zonas verdes, espaços de estar e o terminal do percurso do elétrico 24.

A norte da Artilharia Um, propõe-se uma interface de transportes, tendo paragens de autocarro, mantendo as existentes e propondo outras, criando uma zona para táxis, que estão habitualmente parados na Rua Marquês da Fronteira, e a saída de metro da futura estação de Campolide. Criou-se, também, um espaço de estar com jardim e um café.

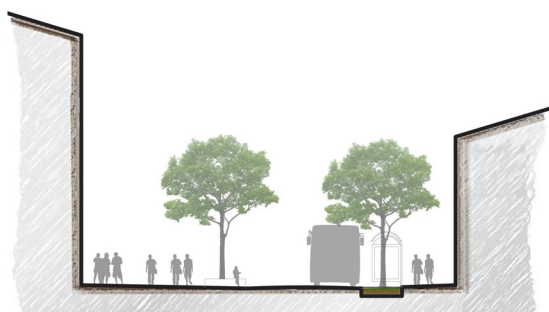


Rua Marquês de Fronteira

Rua de Campolide

Fig. 30 | P1P1' e P2P2' - Perfis de rua propostos.
Escala 1/200. Fonte: Ilustração elaborada pelo autor.

No segundo foco (fig. 32), propõe-se para a Calçada da Quintinha uma área de encontro, aproveitando a atração dos cafés e pastelarias existentes, tornando-a mais pedonal e arborizada, e com espaço para proporcionar pequenas esplanadas. Na Vila Maria criou-se um espaço de estar e convívio para os moradores, pois as ruas são estreitas e não existe nenhum espaço para esse efeito.



Calçada da Quintinha

Fig. 31 | P3P3' - Perfil de rua proposto.
Escala 1/200. Fonte: Ilustração elaborada pelo autor.

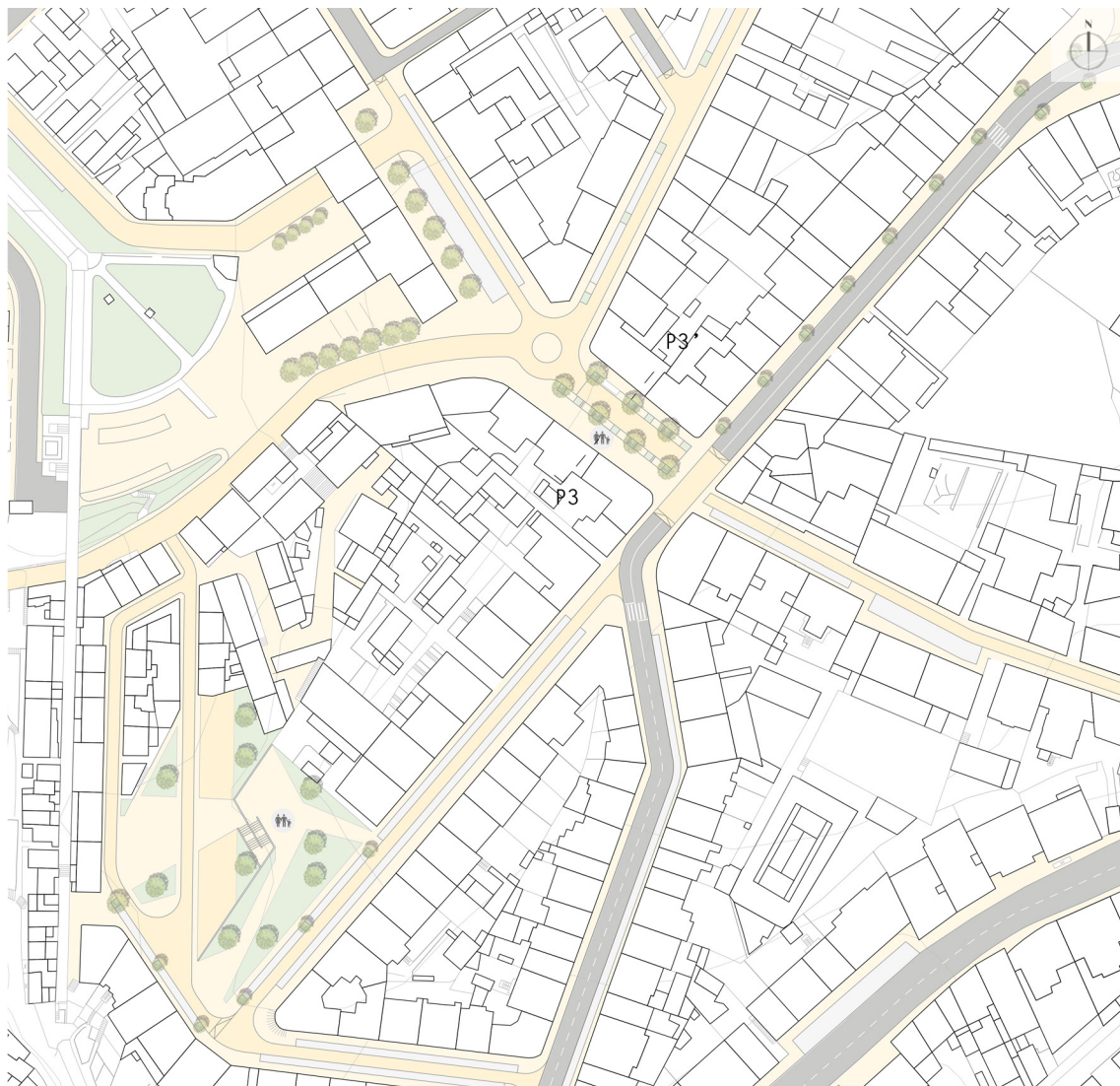


Fig. 32 | Planta do percurso e zonas de estar, foco 2.
Escala 1/2 000. Fonte: Ilustração elaborada pelo autor.

5.2 Área de Intervenção

Após a aplicação da estratégia urbana sobre a área de estudo, dedicou-se à elaboração de uma proposta sobre a área de intervenção (fig.08), anteriormente delimitada no capítulo 4. Decidiu-se por considerar a qualificação de usos do solo proposta pelo PDM (fig.12), que propõe “Espaços Centrais e Residenciais” para grande parte da área, com exceção a norte, que propõe “Espaços Verdes de Recreio e Produção”, respeitando a estrutura ecológica municipal.

Para além de se considerar a proposta do PDM para esta área, foram também analisadas as várias características do local, como o estado de conservação do edificado existente, para se decidir que edifícios demolir ou manter, os acessos pedonais, o espaço público e verde.

O território é marcado pelo carácter lúdico, associado à presença da área de lazer e recreio que é Monsanto, e pela presença da linha férrea e do eixo norte-sul, que provocam problemas de ruído em relação à envolvente. Para anular esse efeito de ruído, propôs-se a plantação de árvores, como o cipreste-comum, ao longo das margens dessas infraestruturas. Dando origem a um espaço verde que servirá, também, para completar e apoiar esse percurso lúdico, criando uma relação com o ambiente envolvente.

Na zona norte é proposto um espaço verde e de estar de enquadramento com o corredor verde estruturante e uma bacia de retenção, pois é uma zona com algum risco de inundação (fig. 11), com diversos espaços de recreio e lazer e um parque infantil. Composto por vários percursos, sendo um deles, a ciclovia que faz ligação a Monsanto. A ciclovia, além de fazer a ligação até Monsanto, é também prolongada até à rede pedonal criada anteriormente. Fazendo essa ligação, através de uma ponte ciclo pedonal que atravessa a Av. Calouste Gulbenkian. Ao longo da ciclovia são propostas várias zonas de recreio e lazer e zonas de convívio e estar, promovendo vários tipos de vivências ao longo da área de intervenção.

Para a proposta de edificado, manteve-se algum do edificado existente, os edifícios com frente para a Rua de Campolide e a Vila Elvira, e demoliu-se o resto por estar em mau estado de conservação ou devoluto. Os edifícios propostos são maioritariamente de habitação, sendo que são propostas áreas de comércio, nos pisos térreos dos edifícios mais próximos ao parque e da zona shared space de chegada de quem atravessa a Av. Calouste Gulbenkian. São propostos, ainda, dois equipamentos, um lar de idosos e um ginásio, promovendo uma prática desportiva, não só para os mais jovens como para os mais idosos.



Fig. 33 | Planta da proposta.
Escala 1/5 000. Fonte: Ilustração elaborada pelo autor.

Tendo em conta que os percursos atuais estão dimensionados à escala do automóvel, na proposta prioriza-se a escala humana, do pedestre, unificada nos percursos pedestre e de ciclovia. Mantêm-se as vias de circulação viária existentes e propõem-se outras novas, com a partilha funcional das vias, por vezes privilegia-se o pedestre e/ou a bicicleta, noutras vezes o automóvel. É ainda proposto, estacionamento público ao longo das vias de circulação viária e estacionamento privado subterrâneo pertencente ao edificado.

No interior, entre o edificado proposto, são dispostos vários espaços públicos de estar, como também, espaços públicos verdes concebidos para reunirem e integrarem atividades e pessoas, como a interação entre os idosos do lar com crianças e, conjuntamente, com as hortas e as atividades da Quinta do Zé Pinto.

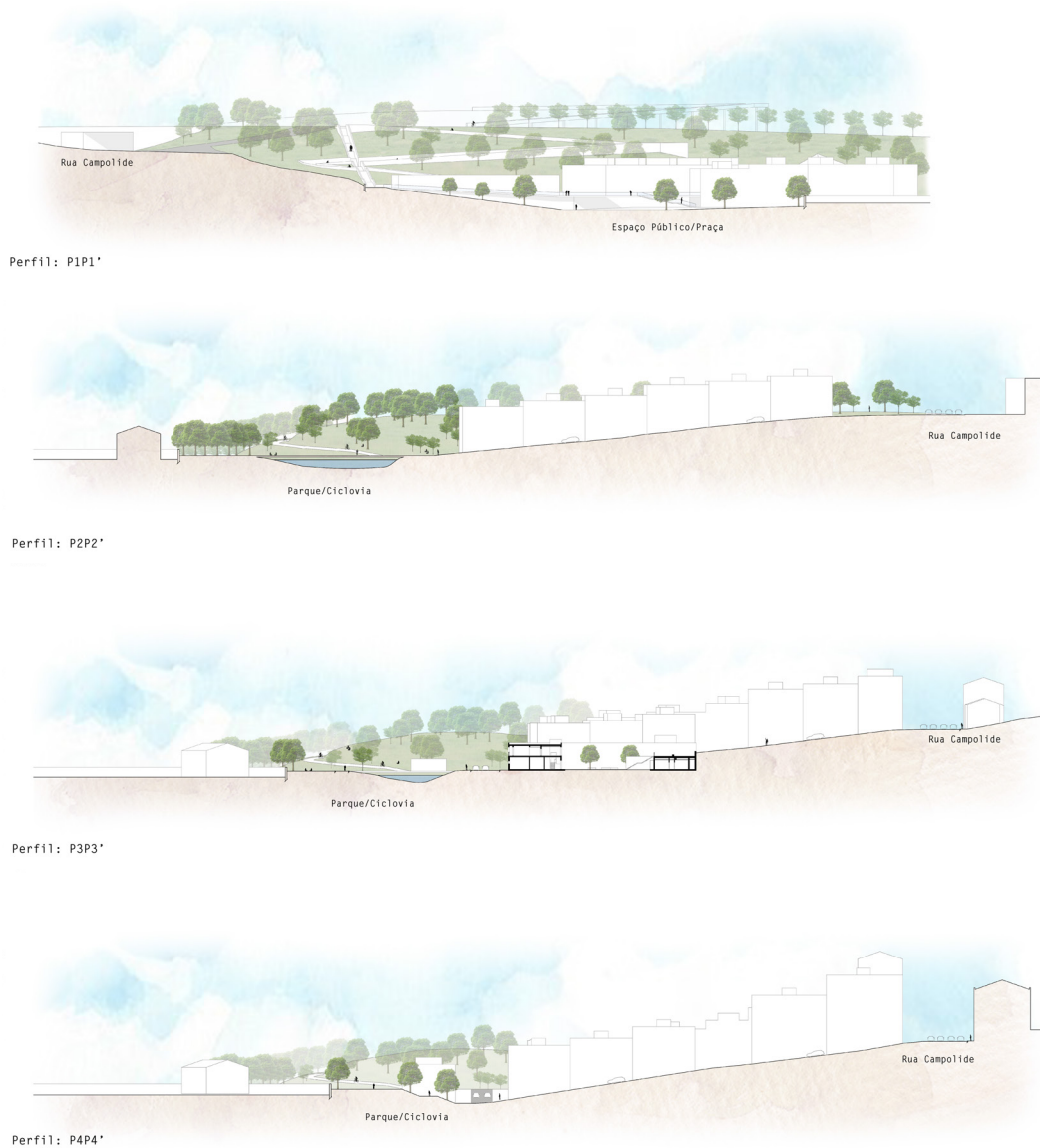


Fig. 34 | Perfis da proposta urbana.
Escala 1/1 000. Fonte: Ilustração elaborada pelo autor.

5.3 Proposta Final

O lar de idosos surge, na sua essência, para colmatar alguns problemas e necessidades sociais sentidas pela população da freguesia de Campolide.

Atendendo às necessidades da pessoa idosa, é objetivo proporcionar serviços cuidados, permanentes e adequados, que respeitem a capacidade física, intelectual e psicológica, as características pessoais, a história, garantindo uma condição digna de vida. Pretende-se, deste modo, contribuir para um processo de envelhecimento acompanhado de bem-estar e qualidade de vida.

Os idosos continuarão a sentir-se ativos, acarinhados, tratados com respeito familiar, independentemente da sua autonomia física. Permanecendo no seu “lar”, perto das pessoas que conhecem (amigos e família), os idosos sentir-se-ão confortáveis e terão um acompanhamento mais próximo. Onde as relações familiares serão salvaguardadas e a participação familiar será ativa e potencializadora, de forma, preservar e incentivar a relação e responsabilidade familiar e social.

Este projeto tem ainda como objetivo promover a integração social dos idosos através de atividades com a sociedade e as suas entidades representativas. Onde poderão ter atividades ao ar livre, como a interação com crianças e hortas conjuntamente com a Quinta do Zé Pinto, e fazer caminhadas no parque.

Sendo o envelhecimento demográfico uma realidade, o lar pode caracterizar-se como um impedimento à possível desertificação humana e ao isolamento social, e um contributo para os cidadãos em geral. Pois, em primeiro lugar, futuramente todos os cidadãos poderão necessitar de um lugar com estas especificidades e preocupações. E em segundo, acredita-se que o lar terá um impacto positivo no quotidiano de quem participar nas suas dinâmicas, e contribuirá para o desenvolvimento social da freguesia.



Fig. 35 | Planta da proposta - Lar de Idosos, jardim e hortas urbanas.
Escala 1/1 000. Fonte: Ilustração elaborada pelo autor.

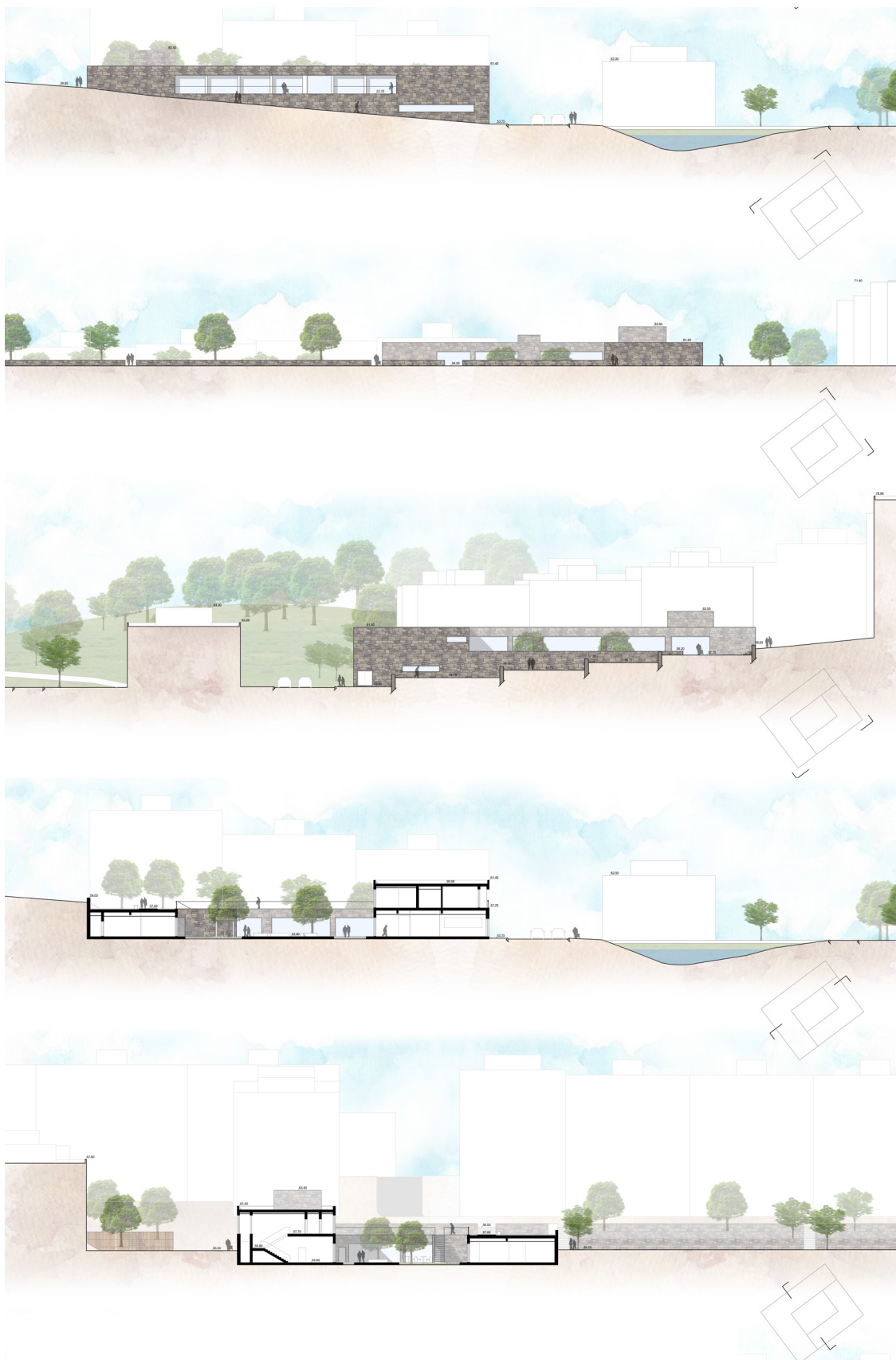


Fig. 36 | Cortes do Lar de Idosos.
Escala 1/2 000. Fonte: Ilustração elaborada pelo autor.



Fig. 37 | Planta do Lar- Piso 0.

Escala 1/500. Fonte: Ilustração elaborada pelo autor.

Legenda:	1 - Átrio	13 - Sala de estar (TV)
	2 - Recepção	14 - Gabinete de saúde
	3 - Gabinete Diretor	15 - Quarto
	4 - Bar Visitantes	16 - Instalações sanitárias
	5 - Cozinha (Bar)	17 - Arrecadação de malas e outros objetos
	6 - Despensa (Bar)	18 - Sala para o pessoal
	7 - Arrecadação	19 - Arrecadação material para jardinagem
	8 - Cozinha	20 - Sala de tratamento de roupas
	9 - Despensa do dia	
	10 - Pequena copa para residentes	
	11 - Sala de refeições	
	12 - Sala de estar/leitura	

Fig. 38 | Legenda das Plantas do Lar.

Fonte: Ilustração elaborada pelo autor.

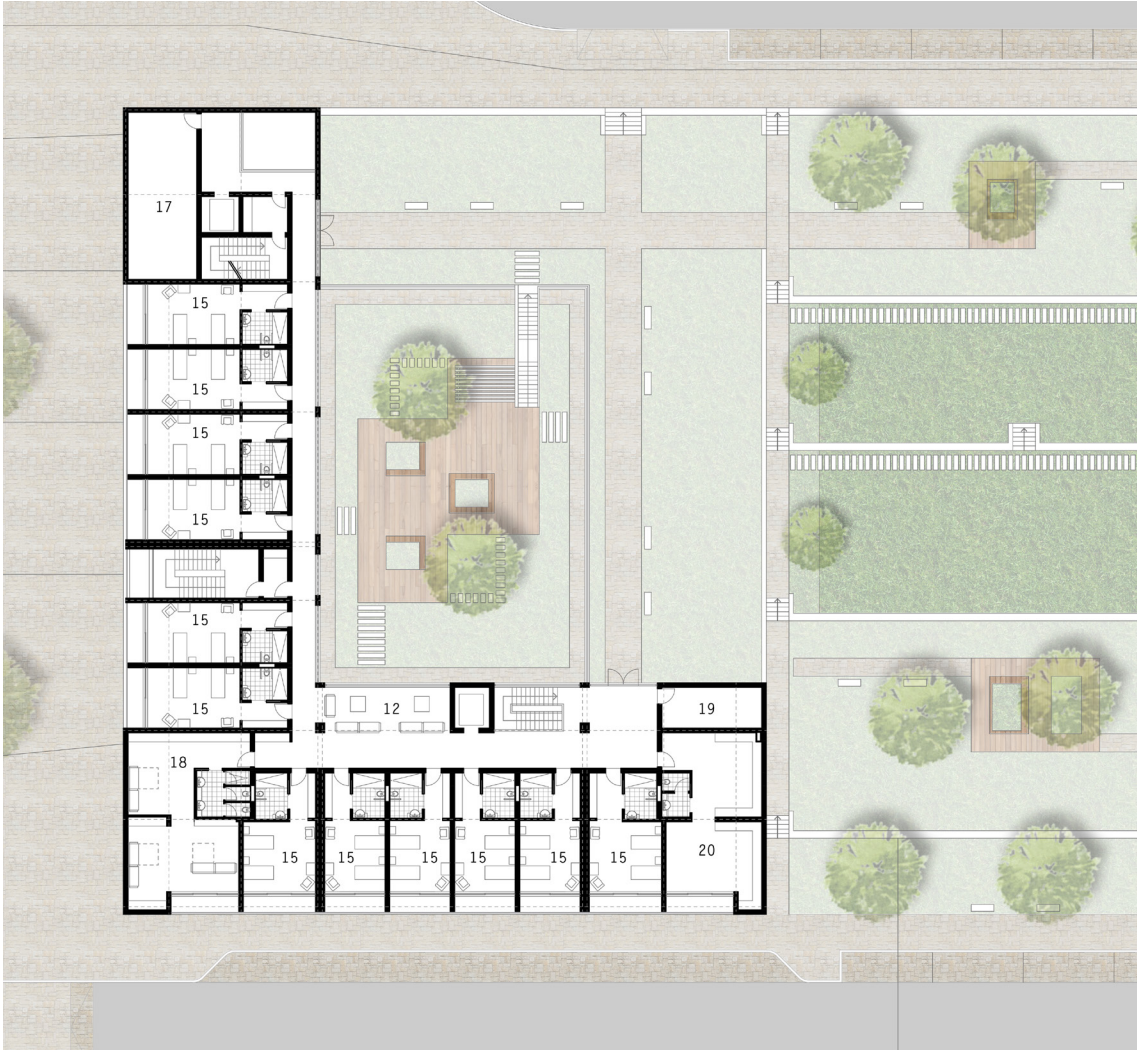


Fig. 39 | Planta do Lar - Piso 1.

Escala 1/500. Fonte: Ilustração elaborada pelo autor.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A temática dos espaços públicos é cada vez mais importante atualmente, sendo relacionada a sua qualidade ao êxito das cidades e sendo cada vez mais estudada pelos urbanistas. É no espaço público que se desenvolve a dinâmica social das sociedades, dado que, sendo o local de encontro e convivência entre as pessoas e o espaço de maior dimensão sociocultural, torna-se o local de representação da vida social e da qualidade de vida dos seus habitantes.

Por outro lado, temos também as infraestruturas, que suportam as redes de conectividade, que são elementos fundamentais para a atual vivência humana, e por isso, têm-se tornado objetos de estudo. Não estudando apenas se são eficazes nas funções que desempenham, mas também percebendo de que forma afetam a sua envolvente.

Assim sendo, percebe-se que as infraestruturas viárias de grandes dimensões são as que provocam maior impacto na estrutura das cidades e, conseqüentemente, nas vivências dos cidadãos nesses espaços. Estas infraestruturas acabam por se tornar em elementos isolados, pois são, por vezes, pensadas apenas no ponto de vista funcional, rompendo assim o espaço onde são introduzidas e criando vazios urbanos. Nos dias de hoje, tem-se visto estes espaços como oportunidades, redesenhando as infraestruturas de forma a potenciar o espaço em que se introduzem, mantendo a sua principal finalidade.

Este tipo de intervenções, apesar de serem realizadas de diversas formas, têm aspetos em comum, como a procura de uma melhor integração das infraestruturas na cidade, integrando-as com as diversas redes existentes na sua envolvente. Do mesmo modo, Campolide contém elementos semelhantes, como a linha férrea e o eixo norte-sul, com pouca integração com a envolvente, criando espaços com potencial a entrever. Este tipo de intervenção requer uma abordagem em diversos aspetos, como os diferentes tipos de transportes e circulação, o espaço público e os espaços verdes.

Neste contexto, a estrutura ecológica e as redes de espaço público e mobilidade suave foram as diretrizes de toda a proposta, surgindo como elemento unificador que procura promover e valorizar as vivências urbanas acima da circulação viária. Devolvendo o espaço aos cidadãos, com qualidade e facilitando as suas deslocações.

BIBLIOGRAFIA

BORJA, J., & MUXI, Z. (2003). *El espacio público, ciudad y ciudadanía*. Electa, Barcelona.

BRANDÃO, P., CARRELO, Á. (2002). *O chão da Cidade – Guia de avaliação do Design de Espaço Público*. Ed. CPD, Lisboa.

BRANDÃO, P. (2011). *O sentido da cidade: Ensaio sobre o mito da IMAGEM como ARQUITECTURA*. Livros Horizonte, Lisboa.

CARVALHO, J. (2003). *Ordenar a cidade*. Quarteto, Coimbra.

CEDRU – Centro de Estudos e Desenvolvimento Regional e Urbano (1990) *Valorização de Lisboa - VALIS*, CEDRU, Lisboa.

CORSINI, J. (2004). *Diseño Urbano y pensamiento contemporáneo*, Instituto Monsa Ediciones, Barcelona.

FADIGAS, L. (2010). *Urbanismo e Natureza – Os desafios*. Ed. Sílabo, Lda, Lisboa.

GEHL, J. (1996). *Life Between Buildings: Using Public Space*. Danish Architectural Press, Copenhaga.

GEHL, J. & GEMZOE, L. (1996). *Public Spaces - Public Life*. Danish Architectural Press, Copenhaga.

GEHL, J. & GEMZOE, L. (2001). *New City Spaces*. Danish Architectural Press, Copenhaga.

GEHL, J. & GEMZOE, L. (2006). *New City Life*. Danish Architectural Press, Copenhaga.

GEHL, J. & GEMZOE, L. (2010). *Cities For People*. Island Press, Washington.

JACOBS, J (2000). *Morte e vida de grandes cidades*, Martins Fontes, São Paulo.

MANSO, A. (2001). *Espaços Exteriores Urbanos Sustentáveis – Guia de Conceção Ambiental*. Intervenção Operacional Renovação Urbana, Lisboa.

MOREIRA, G. (2007). *Requalificação Urbana – Alguns Conceitos Básicos*. Artitextos Nº05, p. 117-129.

SALGADO, M. (2000). **Espaços Públicos**. Fundação Banco Comercial Português, Lisboa.

SALGUEIRO, T. (1992) **A cidade em Portugal: Uma Geografia Urbana**. Ed. Afrontamento, Porto.

SOLÀ-MORALES, I. (1995) **Terrain Vague**. In: DAVIDSON, C. (ed.). Anyplace, MIT Press, p. 118-123, Cambridge.

SOLÀ-MORALES, I. (2002) **Territórios**. Gustavo Gili, Barcelona.

SOLÀ-MORALES, M. (2010). **The Impossible Project of Public Space**. In: ANGLÈS, M. (e.d.). In **Favour of Public Space – Ten Years of the European Prize for Public Space**. Centre de Cultura Contemporània de Barcelona and ACTAR, Barcelona.

Publicações Online

CML - CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA. (2014) **Caderno Uma Praça em cada Bairro – Intervenções em Espaço Público**. [Online] Disponível em: <http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/espaco-publico/uma-praca-em-cada-bairro>. [Consult. 17 Dezembro 2016].

CML – CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA. (2016) **Novo projeto do Vale de Alcântara**. [Online] Disponível em: <http://www.cm-lisboa.pt/viver/ambiente/corredores-verdes/vale-de-alcantara>, e vídeo em: <https://vimeo.com/184565834> [Consult. 08 Novembro 2016].

DGT – Direção Geral do Território. (s.d.) **Glossário**. [Online]. Disponível em: <http://www.dgterritorio.pt/glossario/> [Consult. 15 Novembro 2015].

FERNANDES, A.C.T.D. (2012). **Metodologias de avaliação da qualidade dos espaços públicos** [Online]. Dissertação de Mestrado em Engenharia Civil — Especialização em Planeamento. Porto: Departamento de Engenharia Civil, Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto. Disponível: <https://repositorio-aberto.up.pt/bitstream/10216/68407/1/000154929.pdf> [Consult. 03 Outubro 2016]

JUNTA DE FREGUESIA DE CAMPOLIDE. (s.d.) [Online]. Disponível em: <http://www.jf-campolide.pt/> [Consult. 20 Agosto 2016].

LI, M. (2003). **Urban Regeneration Through Public Space: A Case Study in Squares in Dalia, China** [Online]. Dissertação de Mestrado em Geografia. Waterloo: Universidade de Waterloo. Disponível: <https://uwspace.uwaterloo.ca/bitstream/handle/10012/991/m9li2004.pdf?sequence=1> [Consult. 03 Outubro 2016].

BUFFALO OLMSTED PARKS CONSERVANCY (2008). ***The Olmsted City – The Buffalo Olmsted Park System: Plan for 21st Century*** [Online] Disponível em: <http://regional-institute.buffalo.edu/wp-content/uploads/sites/3/2015/11/The-Olmsted-City-TheSystemPlan2008.pdf> [Consult. 26 Dezembro 2016].

PUBLIC SPACE. (s.d.) ***Public Space – Què és.*** [Online] Disponível em: <http://www.publicspace.org/>. [Consult. 02 Setembro 2016].

Instrumentos de Gestão e Planeamento

CML – CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA. (2010) Plano de Pormenor da Artilharia Um. Lisboa.

CML – CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA. (2011) Plano de Pormenor da Avenida José Malhoa. Lisboa.

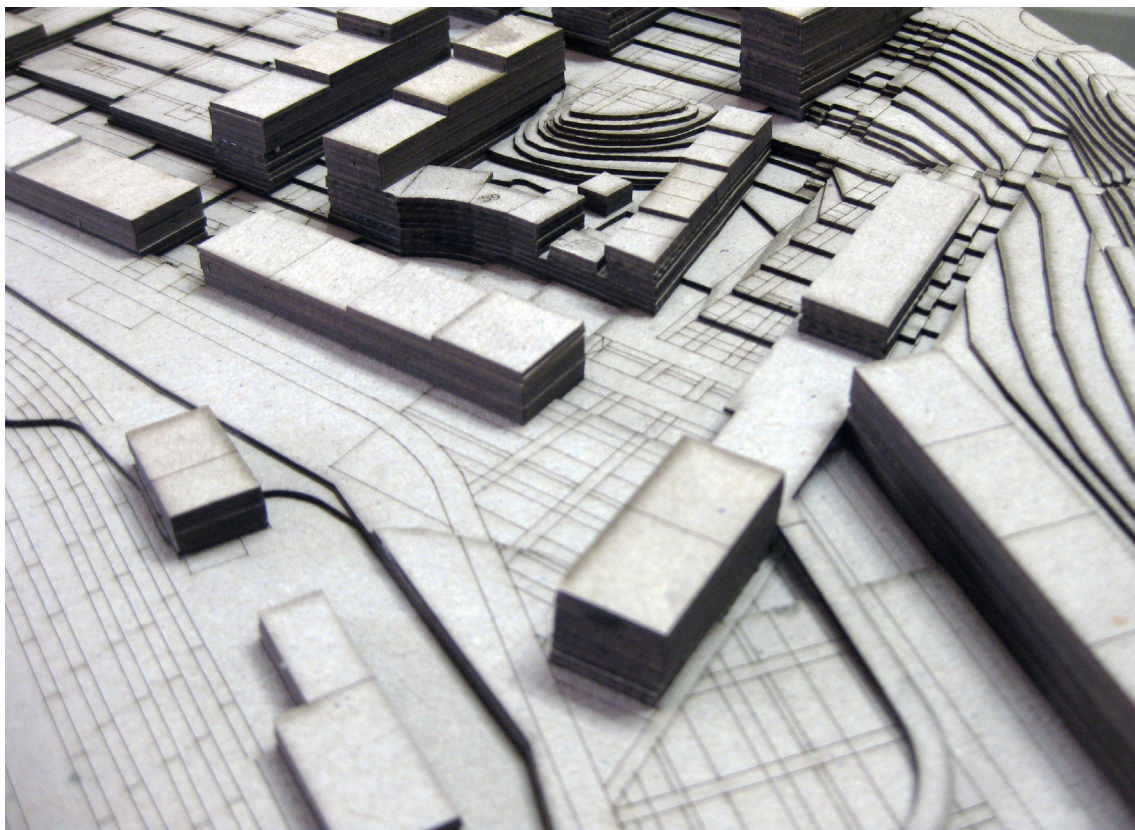
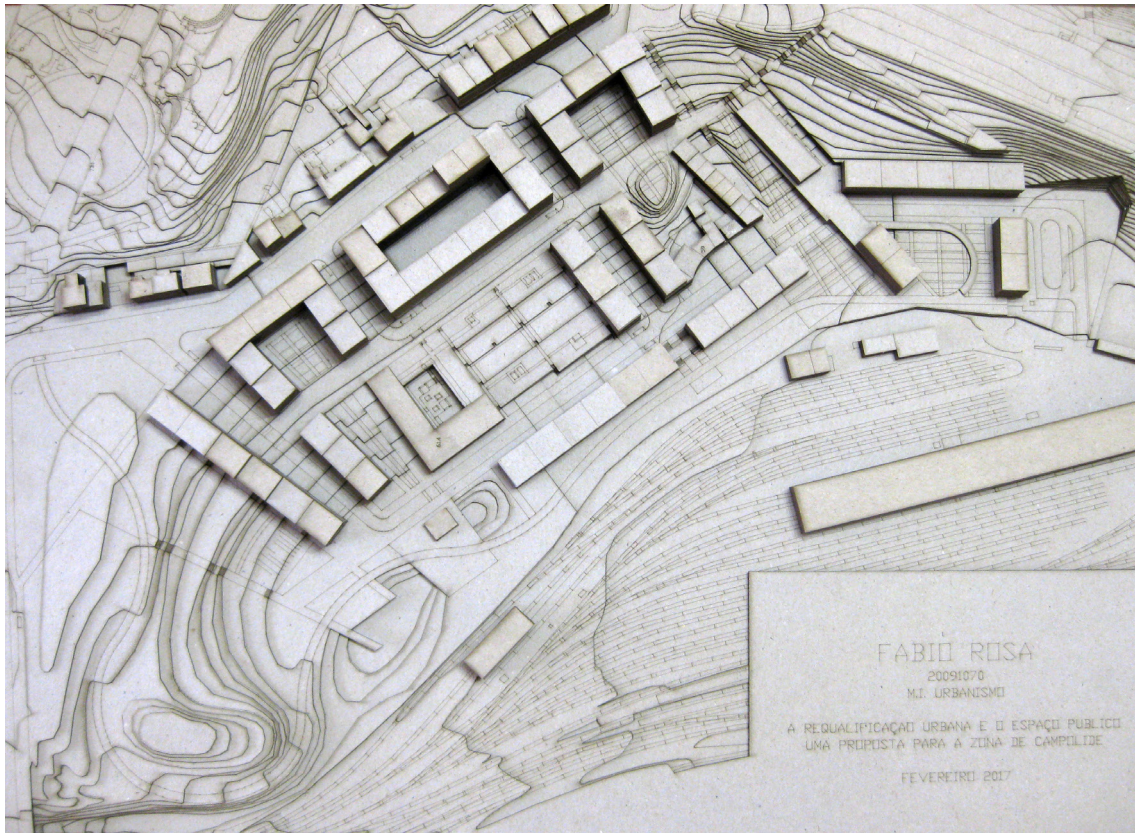
CML – CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA. (2011) Plano de Pormenor da Quinta da Bela Flor. Lisboa.

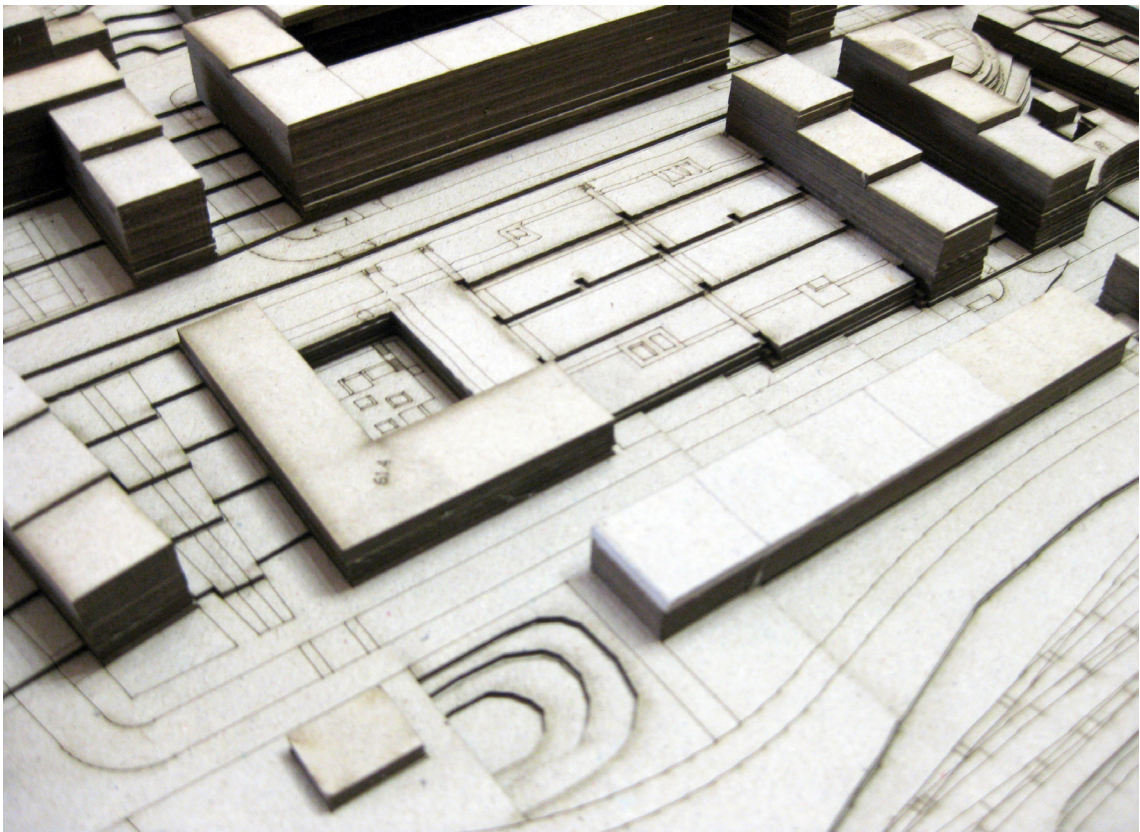
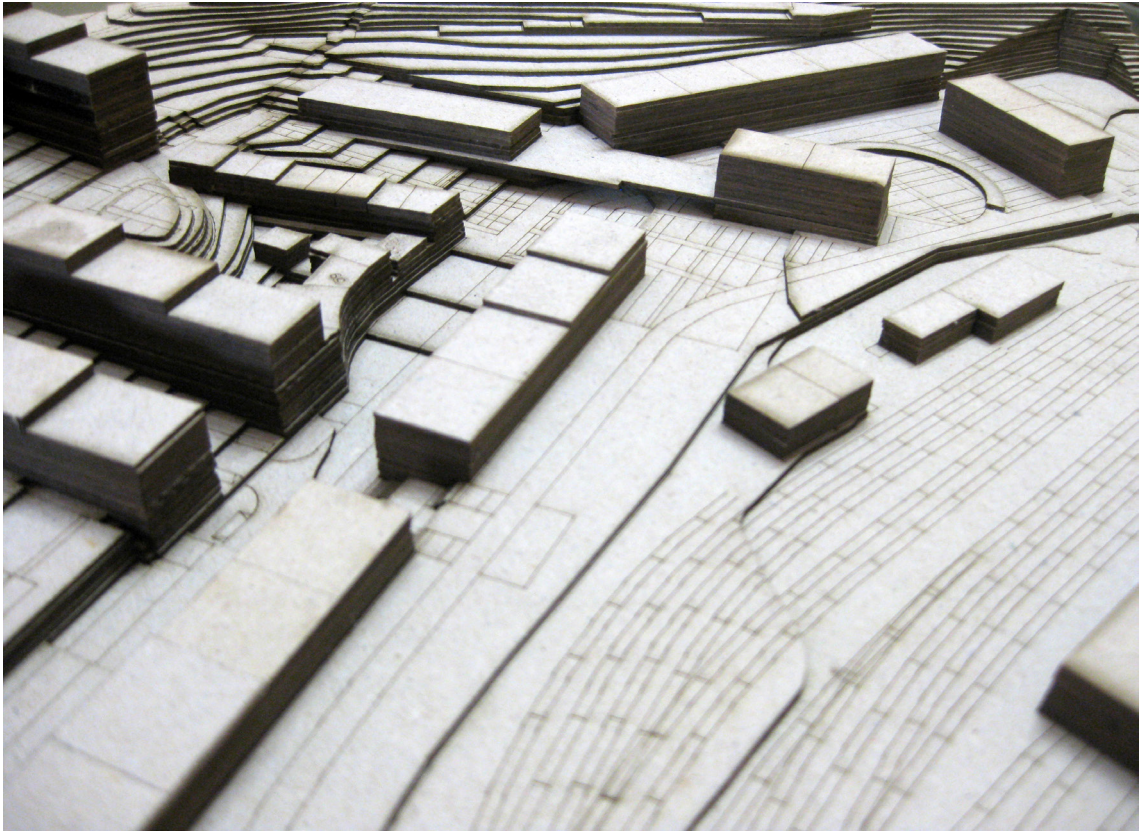
CML – CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA. (2012) Plano Diretor Municipal de Lisboa de 2012. Lisboa.

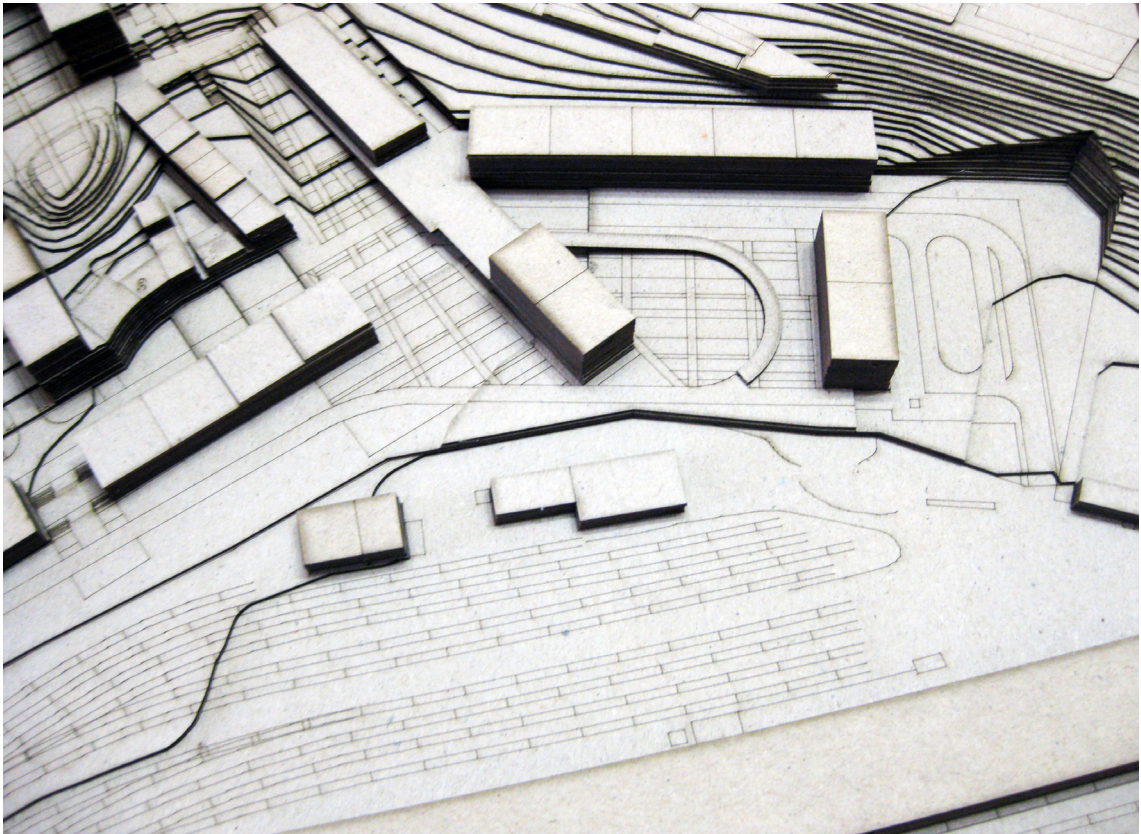
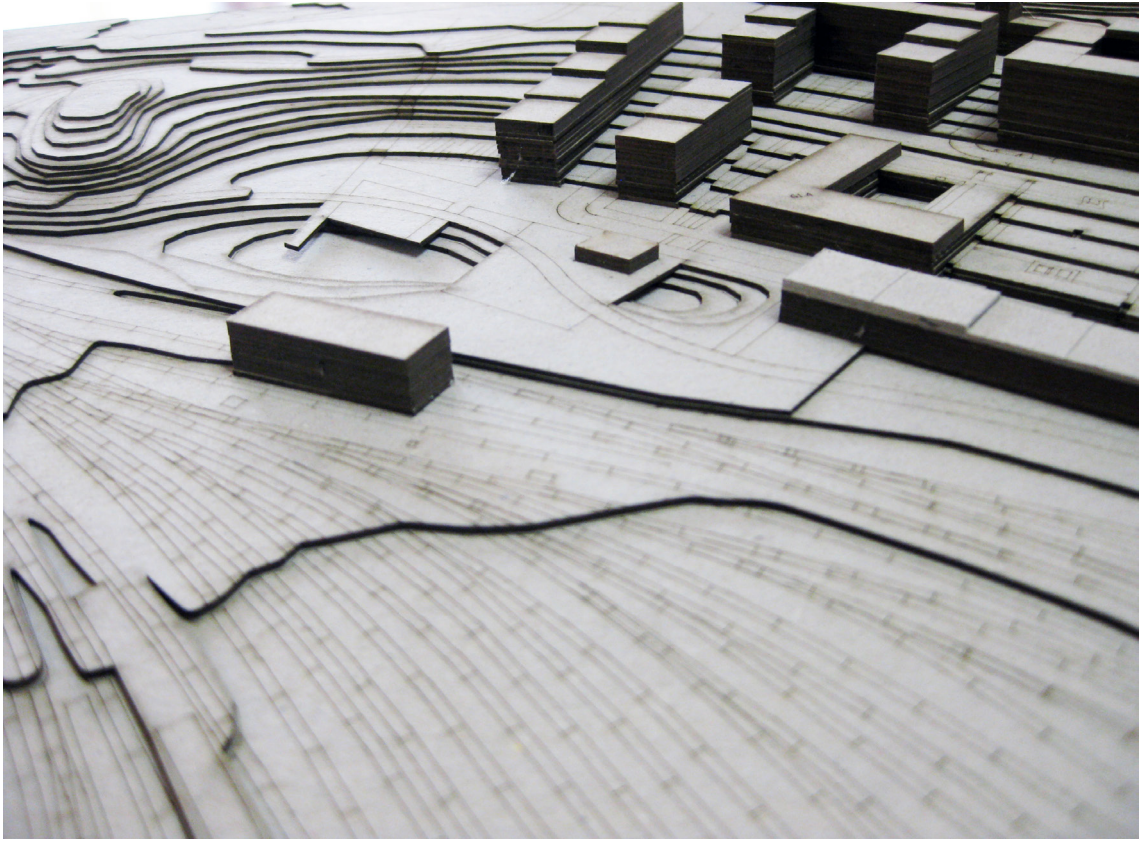
CML – CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA. (2014) Plano de Pormenor de Reabilitação Urbana do Campus de Campolide. Lisboa.

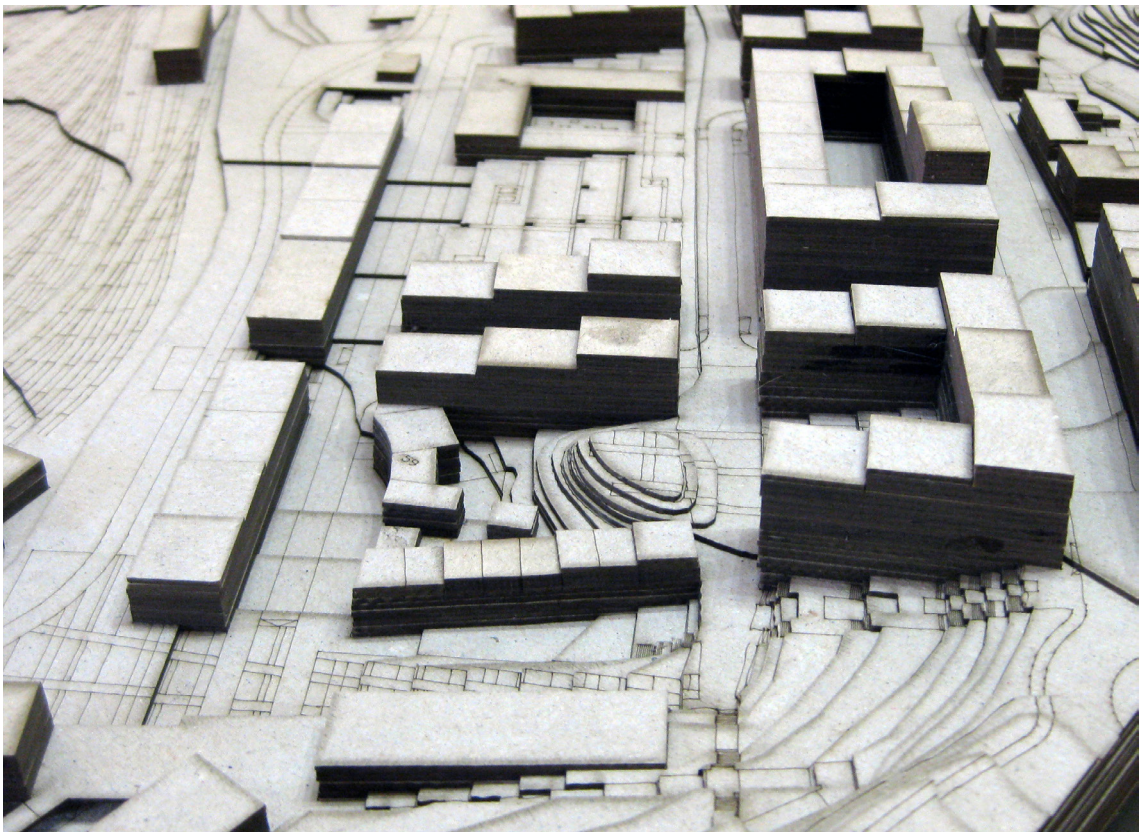
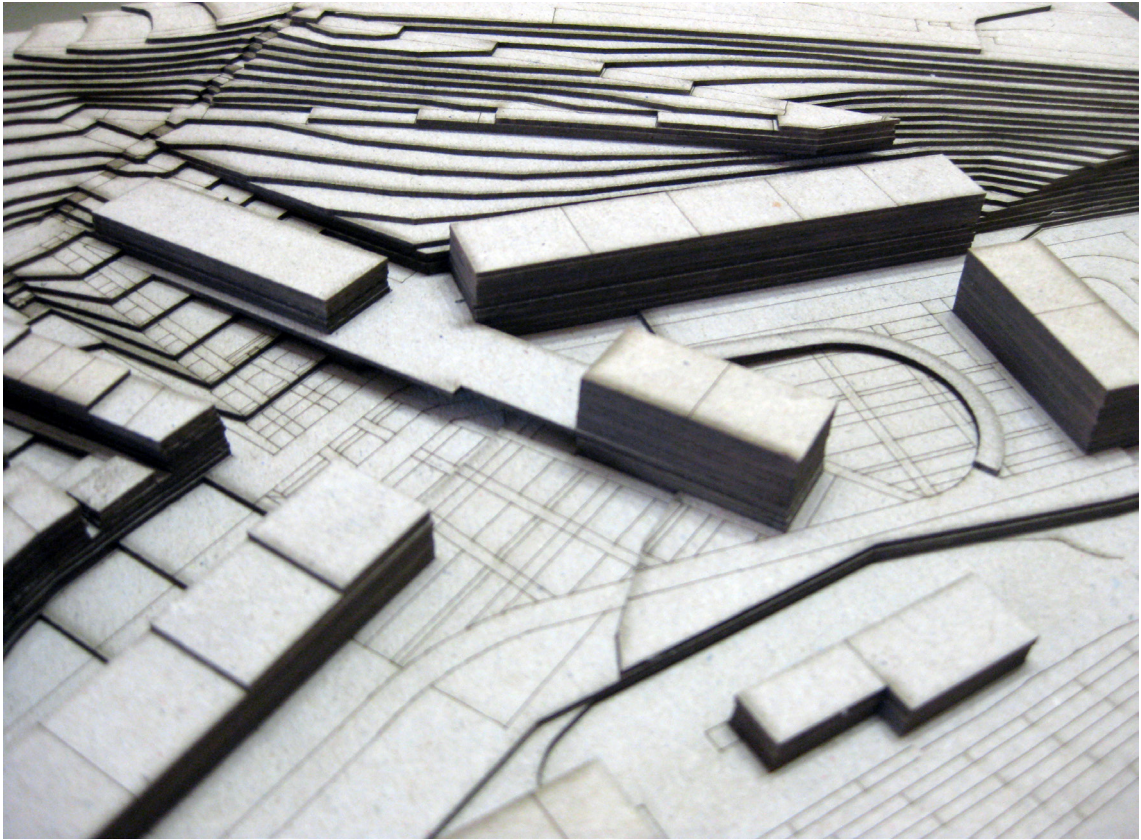
ANEXOS

Fotografias da Maqueta 1/1 000









Painéis da Proposta

