

RETROFITTING DA CIDADE MODERNA: O ESPAÇO PÚBLICO NOS OLIVAIS SUL

Mariana Pedroso Faria do Patrocínio Silva

Dissertação orientada pela Prof.^a Doutora Isabel Loupa Ramos e Prof.
Doutor Jorge Baptista e Silva

Mestrado em Ordenamento do Território e Urbanismo

março, 2021

RETROFITTING DA CIDADE MODERNA: O ESPAÇO PÚBLICO NOS OLIVAIS SUL

Mariana Pedroso Faria do Patrocínio Silva

Dissertação orientada pela Prof.^a Doutora Isabel Loupa Ramos e Prof.
Doutor Jorge Baptista e Silva

Mestrado em Ordenamento do Território e Urbanismo

Júri

Presidente: Professora Doutora Eduarda Pires Valente da Silva Marques da Costa do
Instituto de Geografia e Ordenamento do Território da Universidade de Lisboa

Vogais: Professora Doutora Patrícia Isabel Mendes Lourenço do Instituto Superior
Técnico da Universidade de Lisboa

Professora Doutora Ana Isabel Loupa Ramos do Instituto Superior Técnico da
Universidade de Lisboa

março, 2021

DECLARAÇÃO

Declaro que o presente documento é um trabalho original da minha autoria e que cumpre todos os requisitos do Código de Conduta e Boas Práticas da Universidade de Lisboa.

AGRADECIMENTOS

A tão inesperada situação pandémica que vivemos nos dias que correm tem gerado várias alterações em todo o mundo. Mais uma vez o ser humano foi posto à prova, existindo o confronto com a dura realidade de que nada é uma certeza, e mais uma vez iremos mostrar que somos capazes de nos adaptar a diferentes realidades e superar adversidades.

Num momento de instabilidade e de dúvida para todos, os meus orientadores, Prof.^a Doutora Isabel Loupa Ramos e Prof. Doutor Jorge Baptista e Silva, foram sinónimo de segurança e certeza de que tudo iria correr bem, durante todo este caminho que é a realização do trabalho final de curso.

É com profundo reconhecimento que agradeço aos meus orientadores por toda a orientação e disponibilidade constante, ajuda e partilha do saber, reunião após reunião.

Aos meus pais, pois sem eles nada disto seria possível. A ajuda em perceber qual o melhor caminho, o apoio permanente e o facto de acreditarem em todas as minhas decisões, por mais inusitadas que possam parecer/ser, merecem hoje e sempre a minha admiração, agradecimento e carinho.

Um enorme agradecimento à minha irmã, ao Varela, à Teresa e ao Arranhado, uma vez que foram as quatro pessoas mais presentes e mais pacientes com a minha impaciência neste meu percurso. Todos eles são para mim um exemplo.

A toda a minha família e amigos, que de uma maneira ou de outra proporcionaram que este caminho se tornasse tão especial e de memórias tão felizes. À Parafitas, à Inês, ao Rui, ao Carlos, ao Bagas, ao Vlad, ao Barradas, ao Paquete e ao Vicente um agradecimento especial, com a certeza que sem eles não tinha tido metade do sabor.

Aos entrevistados, por toda a disponibilidade, pela prontidão em ajudar e por todo o contributo. Fica a convicção que a possibilidade de conversar com pessoas tão conhecedoras e generosas na transparência da passagem de informação foi decisivo e essencial para concretização deste trabalho, transmitindo-me uma vontade imensa de querer fazê-lo da melhor forma possível.

RESUMO

As alterações dos estilos de vida, das relações sociais, das inovações tecnológicas e das preocupações globais, acabam refletidas nas cidades, e especialmente nos seus espaços públicos.

O ponto de partida deste trabalho é o espaço público urbano, este que não é um elemento estático e que ao longo do tempo se molda e transforma a quem nele vive ou por ele passa.

Sendo a Cidade do Movimento Moderno a abordagem em reflexão, optou-se por o caso de estudo ser um exemplo real desse modelo – Bairro de Olivais Sul – dando-se destaque ao plano que deu origem ao mesmo (Plano de Urbanização dos Olivais Sul).

A análise do bairro foi efetuada a dois níveis: físico-funcional e perceptivo e comportamental. No que diz respeito ao primeiro, foi realizado um levantamento funcional do bairro, hierarquizando as atividades, de maneira a chegar à rede de centralidades do bairro.

O segundo, com enfoque nas relações entre o espaço público e os seus utilizadores, considerou-se duas abordagens complementares. Por um lado, a realização de entrevistas a residentes e ex-residentes, de maneira a perceber a sua relação com o espaço público, e por outro, a elaboração de mapas comportamentais.

Os resultados obtidos deste trabalho proporcionaram um conhecimento mais aprofundado do bairro e dos seus diferentes espaços e dinâmicas, possibilitando identificar os principais problemas ao nível do espaço público que se relacionam com a sua matriz a “modernista”, assim como, exemplificar formas para a melhor adequação da qualidade do espaço público do bairro face às vivências atuais.

Palavras-chave: Cidade do Movimento Moderno, Espaço Público, Centralidades, Olivais Sul.

ABSTRACT

Lifestyle, social relationships, technological progress and global concerns changes are projected over cities, mainly on public spaces.

The starting point of this work is the urban public space, which is not a static element and which over time can be shaped and transformed by those who live in it or pass by it.

Considering the City of the Modern Movement the approach to this study, the chosen case study is a real example of that model – “Bairro Olivais Sul” – and the plan that projected this city area must be enhanced (“Plano de Urbanização dos Olivais Sul”).

The analysis of the neighborhood was carried out at two levels: physical functional and perceptual and behavioral. A functional survey of the neighborhood was carried out on the first level, activities have been settled in order to achieve neighborhood network centralities.

On the second level, focusing on the relations between public space and its users, two complementary approaches have been considered: on one hand the conduction of interviews to residents and ex residents in order to understand their relation with public space, and on the other hand the establishment of behavioral mapping.

The results obtained from this work provided a deeper knowledge of the neighborhood and its different spaces and dynamics, allowing the identification of the main issues related to public spaces that are related to its “modern” matrix, such as the demonstration of ways to improve the quality of the neighborhood's public space with the current experiences.

Keywords: City of the Modern Movement, Public Space, Centralities, “Olivais Sul”.

ÍNDICE

DECLARAÇÃO	iv
RESUMO.....	vii
ABSTRACT.....	x
ÍNDICE DE FIGURAS.....	xiv
ÍNDICE DE QUADROS.....	xvi
LISTA DE ABREVIATURAS	xvii
1 - INTRODUÇÃO	1
1.1 - MOTIVAÇÃO E ENQUADRAMENTO	1
1.2 - OBJETIVOS	2
1.3 - METODOLOGIA	2
1.4 - ESTRUTURA.....	3
2 - A CIDADE EM CONSTANTE TRANSFORMAÇÃO E OS NOVOS DESAFIOS	5
2.1 - EVOLUÇÃO DOS PARADIGMAS SOBRE A CIDADE	5
2.2 - O ESPAÇO PÚBLICO URBANO: CONCEITOS E DIMENSÕES.....	15
2.3 - AS CENTRALIDADES	22
2.4 - TIPOS, HIERARQUIAS E REDES	23
3 - O BAIRRO DE OLIVAIS SUL.....	25
3.1 - A CIDADE DO MOVIMENTO MODERNO EM PORTUGAL: O PLANO DE URBANIZAÇÃO DE OLIVAIS SUL.....	25
3.2 - BAIRRO DE OLIVAIS SUL: 60 ANOS DEPOIS DO PLANO.....	33
3.3 - SATISFAÇÃO DOS RESIDENTES E EX-RESIDENTES	46
4 - ESPAÇO PÚBLICO E CENTRALIDADE(S) URBANAS NO BAIRRO DE OLIVAIS SUL	51
4.1 - ASPETOS FÍSICO-FUNCIONAIS	51
4.2 - ASPETOS PERCEPTIVOS	64
4.3 - ASPETOS COMPORTAMENTAIS	71
4.4 - CONCLUSÃO	88
5 - <i>RETROFITTING</i> : ESTRATÉGIAS DE ADAPTAÇÃO PARA A CIDADE DO MOVIMENTO MODERNO.....	89
5.1 - TIPIFICAÇÃO DOS PROBLEMAS.....	89
5.2 - REVISITAR O “CENTRO CÍVICO”: ÁREA DO CENTRO COMERCIAL <i>SPACIO</i> . 91	
6 - CONCLUSÕES	99
BIBLIOGRAFIA.....	101
ANEXOS.....	108
ANEXO A - HIERARQUIA DA REDE VIÁRIA.....	108
ANEXO B - MATRIZ DE NÓS	109

ANEXO C - HIERARQUIA DE FUNÇÕES NA REGIÃO DE LISBOA E VALE DO TEJO.....	110
ANEXO D - ÍNDICE DE CENTRALIDADE.....	113
ANEXO E - ENTREVISTA	114
ANEXO F - ENTREVISTAS - MAPAS LEITURA DO ESPAÇO, adaptação da metodologia de <i>Kevin Lynch</i>	115
ANEXO G - <i>MAPIT GIS</i>	121
ANEXO H - MAPAS COMPORTAMENTAIS	122

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 - Processo Metodológico	4
Figura 2 - Espaço Público – Cidade “rua corredor” vs. Cidade do Movimento Moderno. Fonte: https://www.google.com/ ; https://mapio.net/pic/p-18736600/	20
Figura 3 - Plano Geral dos Olivais Sul (1963). Fonte: GTH – “Urbanização dos Olivais Sul” DL 42554.....	26
Figura 4 - Plano de Urbanização dos Olivais Sul. Fonte: Paixão por Lisboa	29
Figura 5 - Mapa do Enquadramento da Área de Estudo	33
Figura 6 - Mapa da Densidade Populacional.....	34
Figura 7 - Mapa da Atualização do Edificado Previsto no PU dos Olivais (1963).....	35
Figura 8 - Mapa Tipomorfológico. Fonte: Pardal, A. 2013	36
Figura 9 - Mapa do Número de Pisos.....	36
Figura 10 - Mapa de Infraestruturas de Apoio aos Transportes e à Mobilidade	37
Figura 11 - Soluções para percursos cicláveis. Fonte: <i>A Bicicleta à frente dos Bois, Alves, 2004</i>	38
Figura 12 - Mapa da Rede Viária.....	39
Figura 13 - Mapa das Superfícies Permeáveis e Impermeáveis	44
Figura 14 - Mapa da Infraestrutura Verde.....	45
Figura 15 - Pergunta 1.....	46
Figura 16 - Pergunta 2.....	47
Figura 17 - Pergunta 2.1.....	48
Figura 18 - Pergunta 3.....	48
Figura 19 - Pergunta 3.....	49
Figura 20 - Pergunta 4.....	49
Figura 21 - Pergunta 5.....	50
Figura 22 - Número de Equipamentos por Categoria.....	52
Figura 23 - Mapa do Levantamento Funcional	53
Figura 24 - Comércio e Prestação de Serviços (total)	54
Figura 25 - Comércio e Prestação de Serviços (Grupo 2 vs. Grupo 3)	55
Figura 26 - Mapa da Identificação das Áreas com Concentração de Funções	56
Figura 27 - Percentagem de Funções por Grau de Especialização no Bairro.....	58
Figura 28 - Mapa da Hierarquia de Funções	59
Figura 29 - Índice de Centralidade vs. Número de Unidades Funcionais	61
Figura 30 - Mapa da Rede de Centralidades	62
Figura 31 - Pergunta 2.....	65
Figura 32 - Pergunta 3.....	66
Figura 33 - Pergunta 4.....	67
Figura 34 - Pergunta 5.....	68
Figura 35 - Pergunta 6.....	68
Figura 36 - Mapa Leitura do Espaço Final – relativo à 2ª parte das entrevistas	70
Figura 37 - Mapa com a marcação do percurso e dos consequentes locais de observação.....	72
Figura 38 - Mapa com a marcação do percurso e dos consequentes locais de observação.....	72
Figura 39 - Mapa do nº de Utilizadores por Ponto (total)	76
Figura 40 - Peso Médio de cada Categoria.....	77
Figura 41 - Comportamentos Ativos	79
Figura 42 - Comportamentos Passivos.....	80

Figura 43 - Mapa Comportamental – Categoria “Caminhar”	81
Figura 44 - Mapa Comportamental – Categorias “Estar em Pé” e “Descansar”	83
Figura 45 - Mapa Comportamental – Categoria “Exercitar”	84
Figura 46 - Mapa Comportamental – Categoria “Caminhar sobre Rodas”	86
Figura 47 - Espaço Viário	89
Figura 48 - Conetividades	90
Figura 49 - Mobiliário Urbano	90
Figura 50 - Espaços Verdes.....	91
Figura 51 - Análise Geral	92
Figura 52 - Área Atual do Centro Comercial <i>Spacio</i>	94
Figura 53 - Adaptação da Área do Centro Comercial <i>Spacio</i>	95
Figura 54 - Rua Cidade Bissau.....	95
Figura 55 - Zona Afeta à Mobilidade Suave. Fonte: https://www.gillespies.co.uk/	95
Figura 56 - Rua Cidade de Moçâmedes	96
Figura 57 - Diminuição dos Raios de Curvatura. Fonte: https://smart-cities.pt/	96
Figura 58 - Jardim próximo à Quinta PedagógicaRealidade.....	97
Figura 59 - Novo Ponto de Encontro. Fonte: https://www.timeout.pt/ ; https://www.universitycity.org/	97
Figura 60 - Rua Cidade de Bolama	97
Figura 61 - Rua Cidade de Bolama. Fonte: <i>Lisboa o Desenho da Rua</i>	98
Figura 62 - Figura 62 - Rotundas. Fonte: https://globaldesigningcities.org/	98

ÍNDICE DE QUADROS

Quadro 1 - Distribuição Geral do Uso do Solo no Bairro. Fonte: <i>Adaptado da obra editada pelo GTH-CML</i>	28
Quadro 2 - Diferenças entre as 4 categorias. Fonte: <i>Adaptado da obra editada pelo GTH-CML</i>	29
Quadro 3 - Dados Base. Fonte: INE (2011)	36
Quadro 4 - Percurso	72
Quadro 5 - Categorias, Atividades e correspondentes Códigos.....	74

LISTA DE ABREVIATURAS

CEU – Conselho Europeu de Urbanistas

CIAM – Congresso Internacional de Arquitetura Moderna

CML – Câmara Municipal de Lisboa

EDEC – Esquema de Desenvolvimento do Espaço Comunitário

GEU – Gabinete de Estudos Urbanos

GTH – Gabinete Técnico de Habitação

IC – Índice de Centralidade

INE – Instituto Nacional de Estatística

PDM – Plano Diretor Municipal

PU – Plano de Urbanização

UE – União Europeia

1- INTRODUÇÃO

1.1- MOTIVAÇÃO E ENQUADRAMENTO

É nas cidades onde se encontra a maioria da população mundial (na atualidade 55% da população mundial vive em áreas urbanas e em 2050 é expectável que essa percentagem aumente para 68%, segundo as Nações Unidas) e é o espaço público o palco preferencial de múltiplas interações também de natureza social. Optou-se assim por explorar como as características do espaço podem evoluir com o tempo para se adequarem a uma sociedade em mudança. Estuda-se em concreto a cidade construída à luz dos princípios da Cidade do Movimento Moderno – sobretudo no que se refere à interação humana com a sua envolvente. Possibilitando uma discussão sobre as prioridades de atuação no espaço público, tendo em consideração a sua capacidade de resposta aos novos paradigmas das vivências dos dias de hoje, nomeadamente de ordem social e ambiental.

No livro *O Lugar de Todos*, Brandão (2019) reforça a relevância destes estudos, referindo que “na evolução do processo de produção do espaço urbano, a “cidade” não corresponde a um modelo único dominante. Várias transformações levam à expansão do espaço e do modo de vida urbano, por territórios com características bastante variadas, e têm trazido temas estimulantes à urbanidade contemporânea, na reflexão sobre a problemática territorial” (Brandão, 2019, p.7).

O presente trabalho terá como caso de estudo o bairro dos Olivais Sul, localizado no Município de Lisboa, mais concretamente na freguesia dos Olivais. Optou-se por esta área uma vez que é provavelmente uma das áreas de estudo que retrata melhor o que é a Cidade do Movimento Moderno, sendo um dos primeiros bairros modernos em Lisboa, cuja edificação remonta ao final dos anos 50 do século XX. Será nesta dimensão espacial, a dimensão urbana à escala do bairro, que o trabalho se irá focar. Este bairro que é delimitado pelas Avenidas de Berlim, Marechal Gomes da Costa, Infante D. Henrique e Cidade do Porto.

Tendo em conta que se procura entender a adequação de um espaço físico existente a novos valores e padrões de utilização, o conceito que mais se enquadra nele, de acordo com este objetivo, é o *Retrofitting*. Este conceito, tal como o nome indica, está relacionado com “reforma”, e tem como propósito atualizar e adaptar o espaço para a realidade atual (Realidades Urbanas, 2012), levando em consideração as novas exigências de qualidade de espaço público, tais como, diferentes modos de deslocação ou melhorar o espaço para a presença segura e confortável dos peões. O *retrofitting* aplicado ao espaço público, deve não só aprimorar o espaço, como também atualizá-lo, com a introdução de novas técnicas/componentes/funções que não foram abrangidas aquando da sua criação (Head, 2010).

Este bairro que por sua vez manteve muitas das suas qualidades, mas a procura sofreu alterações ao longo do tempo, sendo vantajoso a realização de uma adaptação/atualização do espaço público. Segundo Norberto Côrrea, o *retrofitting* é uma política para a sustentabilidade que passa pelo combate ao vazio urbano, que beneficia a atividade económica, através do melhoramento das infraestruturas, dos equipamentos e do espaço público, ou ainda, pelo desenho de sítios para as pessoas (Pardal, 2013).

Dito isto, o conceito de “requalificação” urbana não se adequa, uma vez que o mesmo tem como propósito adaptar as estruturas físicas (como o *retrofitting*), mas neste caso, com a intenção de dar um uso diferente ao espaço do que inicialmente foi previsto (ex. Avenida Duque de Ávila), o que não é obrigatoriamente necessário no bairro em questão. Não se aplica também o conceito da “reabilitação” urbana, sendo que este conceito corresponde a todo o processo de transformação do espaço urbano, através de obras de conservação, recuperação e readaptação, com o objetivo de melhorar o seu uso, conservando ainda assim o seu carácter fundamental (Moreira, 2007), exemplo disso é a Praça do Comércio.

E também não se enquadra no conceito da “renovação” urbana, pois este passa pela substituição das estruturas existentes através da demolição e da construção de novas infraestruturas (ex. Feira Popular). Por fim, não deve confundir-se com o conceito da “regeneração” urbana, pois este é entendido como um processo composto por um conjunto de intervenções socio-urbanísticas, em locais que apresentem ineficiências, carência de atividades, degradação do espaço público (Amado, 2013), continuando a não corresponder à realidade dos Olivais Sul e aos objetivos deste estudo.

1.2- OBJETIVOS

Este estudo tem como objetivo central compreender e analisar o espaço público resultante de uma certa forma de projetar a cidade e concebido à luz das ideias do movimento moderno para discutir a sua adequação aos novos paradigmas do espaço público urbano na atualidade.

Para esse entendimento e discussão contrapõe-se o espaço público do bairro dos Olivais Sul, para perceber as suas qualidades e os seus principais problemas, que se relacionam com a sua matriz “modernista”, tendo em vista explorar a adaptação (*retrofitting*) desse espaço ao paradigma atual, considerando nomeadamente as questões sociais e ambientais ancorados nos conceitos de rede e de centralidade.

1.3- METODOLOGIA

Este trabalho apoia-se na revisão bibliográfica e suporte em material cartográfico e fotográfico, onde se irão rever nomeadamente os conceitos da Cidade do Movimento Moderno, espaço público e centralidade. Pretende-se ainda conhecer o Plano de Urbanização dos Olivais Sul, sobretudo ao nível das intenções para o espaço público.

A análise no bairro dos Olivais Sul, foi inicialmente inspirada pelo Programa “Uma Praça em Cada Bairro”, promovido pela Câmara Municipal de Lisboa. Tendo este programa como objetivo central fortalecer as relações de bairro, questionou-se o que seria a “praça” da Cidade do Movimento Moderno, ou seja, como se identificam estas pequenas centralidades que potenciam e criam dinâmicas, fluxos e melhoram a qualidade social num bairro onde não foi a “praça” o elemento central.

Metodologicamente e para esse fim, a abordagem adotada incide sobre a identificação de centralidades através da análise de fluxos, funções e redes de espaço público e padrões de utilização, pelo que se optou

pela realização de um levantamento funcional do bairro e a hierarquização das suas funções, conducente ao cálculo de um índice de centralidade.

Estes aspetos funcionais são posteriormente articulados com uma perspetiva humana, ao nível da perceção e comportamento. Realizaram-se 12 entrevistas a moradores e ex-moradores do bairro, estando a mesma estruturada em duas partes. A primeira parte foca-se na perceção da satisfação da população residente e ex-residente em relação aos Olivais Sul, com o objetivo de identificar potencialidades e fragilidades no bairro, contribuindo assim para a caracterização atual do bairro. A segunda parte explora a leitura do espaço com base nos conceitos de Kevin Lynch, construindo mapas, que analisados em conjunto evidenciam os elementos principais do bairro, cuja perceção concorre para um entendimento como centralidades.

As observações locais, através do mapeamento comportamental, permitem “identificar tipos de comportamentos de acordo com a sua associação a sítios específicos (Goličnik & Ward Thompson, 2010) e, assim, ganhar um melhor entendimento de como a população constrói lugares através da forma como se apropria do espaço.” (Neto, Baptista e Silva & Ramos, 2019, p.51).

Através da análise do bairro, tendo em conta estes três níveis (físico-funcional, percetivo e comportamental), chega-se ao objetivo final de identificação das problemáticas do espaço público e das centralidades do bairro, explorando por fim abordagens de adaptação (*retrofitting*) do espaço público tendo em conta as vivências atuais e as expectativas da população,

1.4- ESTRUTURA

O primeiro capítulo foi dedicado à motivação e enquadramento, objetivos, metodologia e estrutura.

O segundo capítulo foi destinado à revisão da literatura. Começando-se por uma introdução teórica tendo em conta a evolução dos paradigmas sobre a cidade, as transformações do espaço público na construção das cidades, e consequentes preocupações. De seguida, são apresentados conceitos relativos ao espaço público, as suas diferentes dimensões, problemáticas associadas e características que o tornaram nos dias de hoje um espaço público de qualidade. Por fim, introduz-se o conceito de centros e centralidades, explicitando tipos, hierarquias e redes de centralidades.

O terceiro capítulo tem início com a apresentação do plano (Plano de Urbanização dos Olivais Sul) que deu origem ao caso de estudo (bairro Olivais Sul). De seguida com o levantamento estrutural dos Olivais Sul, foi possível realizar uma comparação do que está descrito na memória descritiva do plano para o que é a realidade do bairro atualmente. Por fim, são apresentados os resultados da primeira parte da entrevista, relativos à satisfação, chegando às qualidades e debilidades do bairro ao nível do espaço público.

O capítulo quatro prende-se pelo conhecimento do bairro e as relações entre o espaço público e os seus utilizadores e o comportamento humano no seu ambiente quotidiano, tendo em conta aspetos físico-funcionais, aspetos percetivos e aspetos comportamentais, chegando à identificação das problemáticas do espaço público e às centralidades do bairro.

Desta componente prática (terceiro e quarto capítulo) resultou a recolha de informações que permitiu ganhar conhecimento relevante para a tipificação das problemáticas do espaço público dos Olivais Sul e a concretização do objetivo final, chegar a abordagens de adaptação do espaço público, adequando-o tendo em conta as vivências atuais e as expetativas da população (capítulo 5).

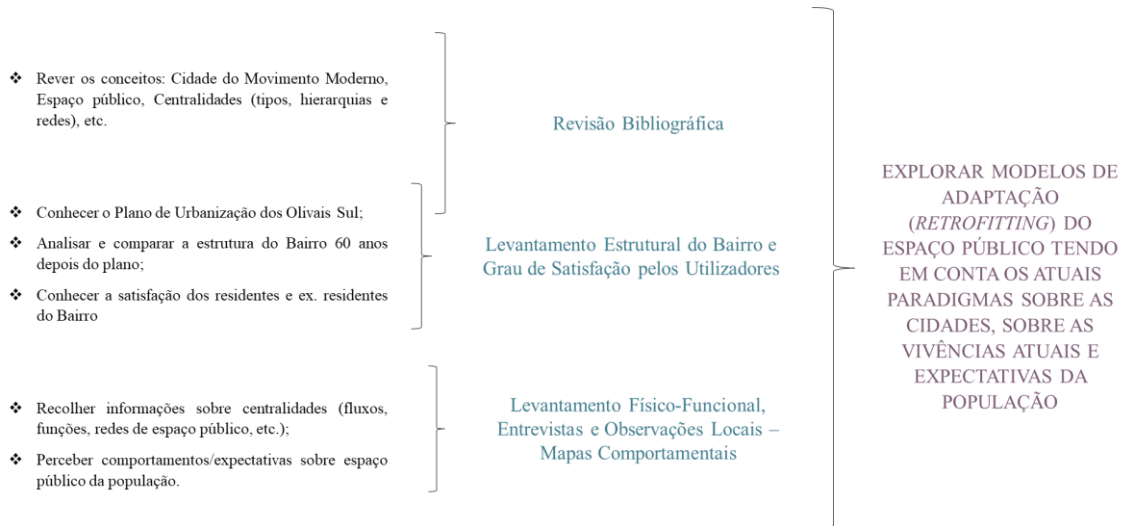


Figura 1 – Processo Metodológico

2 - A CIDADE EM CONSTANTE TRANSFORMAÇÃO E OS NOVOS DESAFIOS

Este capítulo é dedicado não só ao conhecimento teórico da evolução dos paradigmas sobre a cidade, dando destaque à Carta de Atenas de 1933, uma vez que a mesma influenciou em muito o Plano de Urbanização dos Olivais Sul, este que deu origem ao bairro Olivais Sul, como também, ao conhecimento conceptual do espaço público e das centralidades (tipos, hierarquias e redes).

2.1 - EVOLUÇÃO DOS PARADIGMAS SOBRE A CIDADE

Com a Revolução Industrial, século XVIII, surgiram várias mudanças socioeconómicas, começando na Inglaterra e depois passando para todo o mundo. Alguns fatores, como o aumento da população através do decréscimo do índice de mortalidade (melhoria na higiene, na alimentação, nas instalações públicas, etc.) e o avanço tecnológico que veio aumentar a produção de bens e serviços provenientes da agricultura, indústria e atividades terciárias, influenciaram em muito a configuração das cidades.

É a partir da procura de trabalho e de melhores condições de vida que se denota movimentos de migração campo-cidade. Surgem assim os primeiros bairros operários e conseqüentemente problemas relativos à insalubridade e também à falta de infraestruturas.

Nessa mesma altura em que tudo estava em transformação começa-se igualmente a apostar no desenvolvimento dos meios de comunicação (estradas, ferrovias, navios a vapor, etc.), devido não só às exigências do comércio, como também, para o transporte das mercadorias (carvão, minerais ferrosos).

Nessa época a cidade era caracterizada por habitações “coladas” umas às outras para que houvesse um maior aproveitamento do espaço, tornando quase impossível o escoamento dos detritos. Nas mesmas ruas onde circulavam carros e peões, vagueavam os animais e brincavam as crianças, corriam também os regos dos esgotos a céu aberto (Benevolo, 1981).

O centro da cidade, que possuía uma forma estabelecida, nalguns casos, com ruas estreitas e sinuosas, casas pequenas e onde se encontravam os principais monumentos das cidades, não conseguia abrigar a crescente população da cidade industrial. Conseqüentemente as classes abastadas abandonaram o centro e ocuparam as periferias, passando o centro a ser ocupado por classes mais pobres.

Todas estas alterações fizeram com que fosse necessária uma adaptação no que toca às infraestruturas, equipamentos, habitações e novas exigências espaciais. Por volta de 1830, a Europa é afetada por uma epidemia de cólera, e foi a partir desse momento que os governos tomaram consciência da situação precária das cidades. Ainda assim foram necessários alguns anos para se instituir a primeira lei sanitária na Inglaterra (1848), e só depois nos outros países europeus.

Começaram de seguida a surgir propostas políticas e posteriormente urbanísticas que pretendiam alterações não só sociais como também das condições habitacionais. Tentava-se assim diminuir a dualidade cidade/campo produzida pela cidade “rua corredor” e potenciar uma nova forma de viver que tivesse como base um meio termo entre a cidade e o campo.

No século XIX existiu uma procura em comum tanto com as propostas revolucionárias elaboradas pelos “pré-socialistas” (Owen, Cabet, Fourier) como com a Carta de Atenas. Ambas pensavam a cidade de maneira a que esta conseguisse responder às necessidades e anseios da humanidade da era moderna.

O Movimento Moderno surge assim como uma crítica à cidade industrial. Surge do pensamento de alterar a cidade industrial transformando radicalmente o seu espaço, com o objetivo claro de diminuir as diferenças sociais e os problemas sanitários e criar igualdade na cidade racional do futuro.

A “rua corredor” associada à cidade compacta, era vista pelo Movimento Moderno, como geradora de doenças e como um impedimento ao progresso, uma vez que não conseguia albergar as necessidades da nova era da máquina (Caldeira, 2006). Para além disto o Movimento Moderno rejeita a “rua” porque “ela constitui uma organização arquitetónica dos domínios público e privado da vida social que o modernismo busca superar” (Holston, 1989, p.103).

Na cidade “rua corredor” a rua e o edifício são entidades inseparáveis, já na cidade moderna esses mesmos elementos desmontam-se, “as ruas aparecem como vazios contínuos e as construções como figuras esculturais” (Holston, 1989, p.125).

CARTA DE ATENAS DE 1933

A Carta de Atenas, de novembro de 1933, foi o resultado do IV Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM)¹, em que o tema se centrava na “Cidade Funcional”. Passados quase oito anos, em 1941, da carta ter sido redigida, a mesma foi divulgada por iniciativa de Le Corbusier, o seu principal mentor.

Os CIAM tinham como objetivos centrais: formular a problemática arquitetónica contemporânea, apresentar a ideia arquitetónica moderna e instaurá-la nos círculos técnicos, económicos e sociais, de maneira a chegar à resolução do problema (Corbusier, 1941). Desta maneira, um grupo de arquitetos e urbanistas de renome, realizou uma análise crítica do estado de trinta e três cidades, chegando à conclusão que a cidade já não correspondia à sua principal função, a de abrigar bem a sua população. O foco seria então o de resolver os problemas urbanísticos resultantes do rápido crescimento das cidades, motivado, entre outros fatores, pela mecanização da produção e pelas mudanças nos transportes.

Em geral, a “Cidade Funcional” retratava a obrigatoriedade do planeamento regional e intraurbano, a implementação do zonamento através da separação dos usos de maneira a evitar conflitos, a subordinação da propriedade privada do solo urbano no que respeitava os interesses coletivos, a padronização das construções, a limitação do tamanho e da densidade das cidades, e a conjugação da edificação com amplas áreas verdes. Era ainda integrada a técnica moderna na organização das cidades, isto correspondia à segregação da circulação de veículos e peões, à eliminação da rua corredor e a uma estética geométrica.

¹ O *Congrès internationaleux d'architecture moderne* (CIAM), foi uma organização fundada em 1928 e dissolvida em 1959, responsável por uma série de eventos e congressos organizados em toda a Europa pelos mais notáveis arquitetos da época, com o objetivo de expandir os princípios do Movimento Moderno (Coisas da Arquitetura, 2010).

Pensava-se em como se poderia melhorar a qualidade de vida das pessoas, destacando-se desta maneira quatro funções: habitar, trabalhar, recrear-se (nas horas livres) e circular. Ignorava-se tanto as diferenças culturais como também as diferenças das classes sociais, com o objetivo de fazer um tratamento homogêneo do espaço, sendo o Estado e a Administração Pública elementos neutros e conduzidos pelo bem comum, deixando de parte as suas preferências.

A habitação correspondia assim ao elemento principal, e privilegiavam-se os fatores que condicionavam a sua higiene: "... o sol, a vegetação e o espaço são as três matérias-primas do urbanismo", "... introduzir o sol (nas habitações) é o novo e mais imperioso dever do arquitecto" (Corbusier, 1941, p.12). Algumas das preocupações passavam assim pela penetração do sol no interior de cada fogo, pela presença de vegetação para que o ar fosse puro, e pelo espaço ser distribuído com igualdade.

Assim os bairros habitacionais deveriam estabelecer-se no espaço urbano com as melhores localizações, tendo em consideração a topografia do terreno e o clima, aproveitando-se da insolação e das superfícies verdes. As habitações seriam também afastadas das velocidades mecânicas e a solução tanto para a circulação como para o lazer, consoante a exploração dos espaços livres, passava pela introdução do elemento altura no edificado.

Para que fosse mais simples dotar a habitação dos "serviços comuns destinados a realizar comodamente o abastecimento, a educação, a assistência médica ou a utilização dos lazers" (Corbusier, 1941, p.70), seria necessário a construção de "unidades habitacionais" de proporções adequadas. Através dessa unidade-habitacional surgiriam as relações entre a habitação, os locais de trabalho e as instalações dedicadas às horas livres. O quarteirão da "cidade compacta" seria substituído desta maneira pela "unidade de habitação", esta última seria para Le Corbusier o elemento morfológico base de organização da cidade (Lamas, 2017).

Os espaços verdes seriam os prolongamentos diretos ou indiretos da moradia, diretos se cercassem a própria habitação, indiretos, se estivessem concentrados em grandes superfícies, não tão próximos. De uma maneira ou de outra, ambos tinham o objetivo de "acolher as atividades coletivas da juventude, propiciar um espaço favorável às distrações, aos passeios ou aos jogos das horas de lazer." (Corbusier, 1941, p.36). A sua manutenção ou a criação dos mesmos era vista como uma questão de saúde pública, e a justa proporção entre o volume de edificado e espaços livres era a única fórmula que poderia resolver o problema da habitação.

As infraestruturas de carácter coletivo, como as creches, salas de leitura ou de jogos, pistas, piscinas, etc., estariam instaladas nas superfícies verdes, para que pertencessem também ao prolongamento da habitação.

Sendo a circulação uma das quatro funções centrais, ela "pede um programa cuidadosamente estudado, que saiba prever tudo o que é preciso para regularizar os fluxos, criar os escoadouros indispensáveis e chegar, assim, a suprimir os engarrafamentos e o mal-estar constante..." (Corbusier, 1941, p.50). O grande objetivo seria a boa circulação, em vias hierarquizadas que privilegiassem a deslocação e separassem os percursos entre o peão e o veículo (Lamas, 2017).

As ruas, consoante a sua categoria, possuiriam usos diferentes. Para que fosse possível que as áreas habitacionais e os seus “prolongamentos” usufríssem da calma e da paz necessária, os veículos mecânicos teriam de ser canalizados para circuitos particulares.

Tendo em conta Corbusier (1941), as vias (destinadas a diversos usos e diferentes pistas) deveriam permitir:

- Automóveis deslocarem-se de um extremo a outro;
- Peões deslocarem-se de um extremo a outro;
- Autocarros e elétricos percorrerem itinerários prescritos;
- Camiões deslocarem-se dos centros de abastecimento a locais de distribuição.

Os veículos não deviam ser submetidos a paragens constantes, e as mudanças de nível eram vistas como o melhor meio de assegurar uma marcha contínua, conseqüentemente menos morosa. As grandes vias de circulação por sua vez eram pensadas para o maior rendimento possível, isto é, faixas de rodagem com várias vias de trânsito e cruzamentos com grandes ângulos de curvatura para que os veículos pudessem manter as velocidades, estando as mesmas interligadas às vias destinadas à circulação miúda.

O “rompimento” com a “cidade funcionalista” defendida pela Carta de Atenas, teve início no próprio CIAM. Em 1951, o CIAM VIII, realizado em Inglaterra teve como tema “o coração da cidade: por uma vida mais humana da comunidade”. Em 1953, no CIAM IX, este realizado em França, manifestou-se uma preocupação central com a questão da identidade dos espaços da cidade. No último encontro do CIAM (CIAM X), em 1955, o tema prendeu-se pela relação entre a forma física e as necessidades de ordem social e psicológica, passando por privilegiar o peão em detrimento dos automóveis e criar espaços agradáveis que promovessem encontros sociais (cafés, eventos, espetáculos).

O arquiteto José Lamas (Lamas, 2017), refere que seria injusto atribuir a total responsabilidade dos desastres urbanísticos, dos últimos 50 anos, aos CIAM e à Carta de Atenas. No entanto, apontou algumas conseqüências negativas, tais como: a perda de outras funções nas áreas habitacionais permitiu que os edifícios altos e espaçados sucedessem a numerosos conjuntos habitacionais sem vida. Terminando em áreas centrais desprovidas de vida e animação nos períodos noturnos e fins-de-semana e em áreas habitacionais caracterizadas pela monotonia, problemas sociais, congestionamentos de trânsito e custosos movimentos pendulares para a população.

Jane Jacobs, uma ativista e jornalista americana, que nos anos 50 começou a sua jornada na defesa da criação de cidades mais “amigáveis”, publicou, em Nova Iorque, *a Vida das Grandes Cidades Americanas*, onde crítica a ideia de setorização/organização espacial da cidade segundo funções predefinidas. Contrariamente ao que era a Cidade do Movimento Moderno, Jacobs defendia a diversidade (de usos, utilizadores, edificado, etc.), e apontava que apenas desta maneira seria possível garantir a vitalidade urbana (Jacobs, 2014).

No urbanismo moderno, o verde público seria, na sua opinião, um vazio nocivo entre o edificado. De igual maneira, os centros sociais estragavam as relações sociais, as distintas atividades e o clima humano no bairro. Segundo Jacobs, Le Corbusier e a maior parte dos arquitetos da vanguarda modernista viam a rua

apenas como uma “fábrica de tráfego”, o que resultou na demolição de diversos bairros para a concretização de vias, implantação de projetos de renovação urbana e outras obras públicas. Para a autora a rua era vista como o lugar primordial para os contactos sociais, aproximando-se desta maneira na recuperação das formas tradicionais do urbanismo (Lamas, 2017).

Alves (2003) admite que o caminho das formulações vagas e confusas coincidiu com a perda dos espaços urbanos precisos, tais como a praça, os pátios, as ruelas, etc.

Segundo Lamas (2017), os custos de construção e manutenção dos espaços públicos tradicionais na cidade eram bastante inferiores e muito mais controláveis. O autor acrescenta ainda que a seu ver “umas filas de árvores bem posicionadas qualificam muito mais o espaço urbano do que muitos pequenos espaços verdes residuais e dispersos no meio de prédios dispersos.” (Lamas, 2017, p.418).

A CARTA DO NOVO URBANISMO

A falta de uma boa rede de transportes públicos acessíveis a toda a população, a carência de espaços urbanos para o convívio, e o congestionamento, derivado ao constante fluxo de veículos (Irazábal, 2001), conferia à periferia o carácter de cidade-dormitório.

No final do século XX, com a necessidade de dar resposta à suburbanização americana e consequentes problemáticas, vários ativistas e pensadores, entre os mesmos, Lewis Mumford e Jane Jacobs, começaram a criticar as técnicas utilizadas na cidade do movimento moderno, surgindo um movimento - o Novo Urbanismo - nos Estados Unidos da América, visando a adequação de projetos arquitetónicos de maneira integrada com o ambiente natural e/ou urbano.

A Carta do Novo Urbanismo, de 1996, é o documento de referência do IV Congresso para o Novo Urbanismo Norte Americano, onde foram estabelecidos princípios associados à formação do espaço regional, da cidade e do bairro. A mesma pretendia organizar sistemas regionais, articulando áreas urbanas centrais com cidades menores, em setores bem delimitados espacialmente. Para isso era necessário evitar a ocupação dispersa; valorizar a acessibilidade através de transportes públicos; favorecer o uso misto de maneira a reduzir distâncias e criar áreas compactas; estimular o processo de participação pública e retomar de certa forma o modelo da cidade tradicional (Macedo, 2007).

Segundo Irazábal (2001), ainda que a Carta de Atenas reconhecesse a possibilidade de influenciar o destino das cidades requerendo a combinação de fatores económicos, políticos e sociais, a carta enfatiza o potencial da arquitetura na conceção de um desenho/forma que resolva os problemas urbanos. Já a Carta do Novo Urbanismo reconhece que as soluções físicas por si só não resolvem os problemas sociais e económicos, e que o arquiteto ou urbanista deve estar acompanhado de uma equipa multidisciplinar de profissionais, tal como de vontade pública e privada e uma convergência de consenso e de recursos.

Contrariamente à Carta de Atenas de 1933, em que eram ambicionados espaços amplos, uma vez que “a sensação de espaço é de ordem psicofisiológica e que a estreiteza das ruas e o estrangulamento dos pátios criam uma atmosfera tão insalubre para o corpo quanto deprimente para o espírito” (Corbusier, 1941, p.4),

na Carta do Novo Urbanismo, o desenho das ruas e dos edifícios era visto como forma de reforçar lugares seguros, sem penalizar a acessibilidade e o sentido de abertura. Apoiando-se nas formas da cidade tradicional, consideravam que as ruas e as praças, sendo elas bem configuradas, poderiam ser seguras, confortáveis e interessantes para o peão, permitindo aos moradores que se conhecessem e com isso protegessem a comunidade (Macedo, 2017).

A concentração de serviços, comércio e atividades de interesse público seria uma das soluções, não só para dinamizar aquelas áreas, como também diminuir as viagens externas, minimizando a dependência do automóvel privado e consequentes emissões (Irazábal, 2001).

A escala dos bairros também era uma preocupação, sendo pretendido que as distâncias entre pontos/lugares fossem reduzidas e possíveis de percorrer a pé, assim como, as estações de transportes públicos (comboio, autocarro, metro, etc.) fossem facilmente acessíveis. As escolas deviam ser dimensionadas e implantadas de modo a que as crianças pudessem chegar também a elas a pé ou de bicicleta.

De maneira a facilitar a interação diária de pessoas com idades, culturas e níveis socioeconómicos diferentes, pretendeu-se criar uma grande diversidade de tipologias habitacionais a diferentes preços para que existisse um reforço dos vínculos pessoais e cívicos, essenciais para o bom funcionamento de um território (Macedo, 2007). Em relação aos espaços verdes os mesmos seriam distribuídos entre bairros.

Existiu uma grande aceitação geral da Carta, uma vez que o Novo Urbanismo passou a ser compreendido como algo que expressava a vontade das pessoas por um ambiente de qualidade (Macedo, 2007).

NOVA CARTA DE ATENAS 2003

A Nova Carta de Atenas foi elaborada entre meados de 1995 e inícios de 1998 por uma delegação das Associações Nacionais e dos Institutos de Urbanistas de onze países, na altura todos pertencentes à União Europeia², reunidos para constituir o Conselho Europeu de Urbanistas (CEU). A carta é o resultado de revisões e discussões³, durante a década de 90, onde foram destacados quatro pontos chave: promover a competitividade económica e o emprego; favorecer a coesão social e económica; melhorar o transporte; e promover o desenvolvimento sustentável e a qualidade de vida.

Na preparação desta nova carta, o CEU teve em consideração a influência exercida pela Carta de Atenas de 1933 e consequentes falhas das medidas e dos planos que resultaram da sua aplicação. Tendo a Nova Carta de Atenas sido pensada para as próximas décadas e em que coloca o cidadão no centro da decisão. Do ponto de vista do CEU é necessário um novo enquadramento para o urbanismo, por forma a considerar as necessidades culturais e sociais das gerações atuais e futuras. Considerando que a evolução das cidades deve ser o resultado da combinação de diferentes forças sociais, através de um desenvolvimento sustentável.

² Bélgica, Dinamarca, Alemanha, Grécia, França, Irlanda, Itália, Holanda, Espanha, Portugal e Grã-Bretanha

³ Entre as mais importantes estão o *Green Paper on the Urban Environment* (1990), *Europe 2000: Outlook for the Development of Community's Territory* (1991), *Europe 2000 +: Co-operation for European Territorial Development* (1994), *European Sustainable Cities: Reported by the Expert Group on Urban Environment* (1996) e *Towards an Urban Agenda in the European Union* (1997) (Kanashiro, 2005).

Este documento, dirige-se maioritariamente aos urbanistas profissionais que exercem na Europa e a todos os interessados por estas temáticas, de forma a orientar as suas ações, assegurar maior harmonia na construção de uma rede de cidades e transformar as cidades europeias em cidades coerentes a todos os níveis (Alves, 2004).

Nesta carta um “panorama analítico é delimitado em dez itens, os quais definem as recomendações finais do documento, a saber: demografia e habitação, questões sociais, cultura e educação, sociedade informatizada, meio ambiente, economia, movimento, escolha e diversidade, segurança e saúde.” (Kanashiro, 2005, p.35).

Tendo em conta Kanashiro (2005) e Alves (2004), as dez recomendações passam primeiramente por “a cidade ser para todos”, refletindo sobre a pobreza urbana e o declínio da coesão social, defendendo que o processo de planeamento das cidades deve assegurar a incorporação de todos os grupos na vida económica, social e cultural. A população deve estar envolvida nas diversas formas de participação e no que toca à “sociedade informatizada”, o desenvolvimento das tecnologias terá um grande impacto na estrutura da cidade, possibilitando a promoção da descentralização de atividades e existindo um acesso igualitário às informações.

No que se refere às recomendações do “contacto humano”, as recriações de áreas de domínio público deveriam ser desenvolvidas reforçando a necessidade de espaços abertos e da regeneração de áreas abandonadas. As soluções referentes ao *design* teriam em conta análises culturais, históricas, visuais, funcionais e qualidades existentes, de maneira a dar uma “continuidade de carácter”.

A Nova Carta de Atenas afirma que os problemas ambientais estão no cerne das questões do planeamento urbano, neste sentido, a conservação dos recursos não renováveis, a conservação de energia, a redução dos vários tipos de poluição, a evitação do desperdício e a promoção não só da reciclagem como da redução, e a necessidade de uma flexibilização das decisões com o apoio das comunidades locais, são aspetos a ter em conta.

A promoção da acessibilidade deveria ser concebida de forma única entre o uso do solo e o sistema de transportes, proporcionando a redução da dependência do uso de veículos individuais. Relativamente à “variedade e diversidade”, é promovido o abandono da monofuncionalidade do uso do solo e a aposta dos usos mistos compatíveis, proporcionando uma maior vitalidade e variedade no tecido urbano.

No que diz respeito às diretrizes da “saúde e segurança”, estas estão relacionadas com possíveis desastres naturais, intervenções militares, conflitos sociais e criminalidade. Podendo ser alcançada a “cidade saudável” através da melhoria da habitabilidade e das questões ambientais.

Como anteriormente foi referido, a Cidade do Movimento Moderno prendia-se à ideia de não diferenciar a população pelos seus valores sociais e culturais, sendo a Carta de Atenas 1933 um exemplo disso, “admitindo um modelo de homem universal, reduz-se a vida urbana àquelas quatro funções básicas...” (trabalhar, habitar, circular e cultivar o corpo e o espírito) e “...ignoram-se as condições específicas do local tanto em termos físico-ambientais quanto socioculturais.” (Kanashiro, 2005, p.34). Segundo Vicentini, a Cidade do Movimento Moderno (cidade-máquina), procurava uma homogeneidade de estilos

de vida e de consumo. Trazendo à cidade a perda do sentido de lugar, a imagem de um mundo homogêneo e a abordagem da natureza como resultado de criações do ser-humano (Kanashiro, 2005).

Comparando a Carta de Atenas de 1933 e a Nova Carta de Atenas, a primeira acabou por se refletir num manual dos urbanistas modernos, face às necessidades de recomposição de tecidos urbanos, conciliado com o modelo capitalista de produção, enquanto que a Nova Carta de Atenas passa por reflexões e críticas acumuladas nas últimas décadas, integrando os princípios fundamentais de desenvolvimento sustentável.

CARTA DE LEIPZIG

Em maio de 2007, os ministros responsáveis pelo ordenamento territorial dos estados-membros da União Europeia (UE) adotaram, na reunião informal de ministros sobre desenvolvimento urbano e coesão territorial, em Leipzig, a Carta de Leipzig relativa às Cidades Europeias Sustentáveis. O documento insere-se num registo contínuo de conceção da política espacial urbana a nível da UE.

A Carta de Leipzig teve origem no Livro Verde sobre o ambiente urbano de 1990 e nos projetos-piloto urbanos no âmbito dos Fundos Estruturais durante o período que terminou em 1999. Tais acontecimentos culminaram na adoção da estratégia temática para o ambiente urbano em 2006 (que permitiu o recurso aos Fundos Estruturais para apoiar investimentos que melhorem a qualidade do ambiente urbano) e por fim na Carta de Leipzig.

A Carta de Leipzig definiu as bases de uma nova política urbana europeia, determinada em auxiliar as cidades a resolver problemas de exclusão social, envelhecimento, mobilidade e alterações climáticas.

Este documento realçou a importância das cidades para a formulação das futuras políticas da UE. A sua relevância assenta, sobretudo, no compromisso de os ministros lançarem um debate, nos respetivos países, sobre como a dimensão urbana pode ser integrada nos diversos níveis políticos. Exige assim “uma maior utilização de uma política integrada de desenvolvimento urbano por parte das cidades, com especial ênfase em:

- Criar e garantir espaços públicos de elevada qualidade;
- Modernizar as redes de infra-estruturas e melhorar a eficiência energética;
- Inovar activamente e lançar políticas de educação;
- Apoiar os bairros desfavorecidos.” (Direção-Geral das Políticas Internas da União, 2007, p.iii).

Esta carta trata assim de um tipo de unidade territorial – as cidades – existindo algumas discussões acerca das “cidades” e das suas problemáticas associadas deverem ou não ter uma dimensão europeia, porém, reconhece-se que as políticas territoriais são especialmente visíveis em áreas urbanas (Direção-Geral das Políticas Internas da União).

A Nova Carta de Leipzig, foi adotada em novembro de 2020, tal como a anterior, na reunião informal dos ministros responsáveis pelo desenvolvimento urbano e coesão territorial dos estados-membros da UE, sob proposta da presidência alemã do Conselho da União Europeia.

Destaca-se o consenso generalizado em relação à necessidade de prosseguir os esforços de cooperação intergovernamental, multinível e com o envolvimento de todas as partes interessadas, nos domínios da coesão territorial e do desenvolvimento urbano.

Mais do que nunca, a atual situação de pandemia veio sublinhar a importância da orientação das políticas públicas para o bem comum, compreendido no sentido da prestação de boas infraestruturas e serviços públicos capazes de assegurar a resiliência da Europa, preservando o estilo de vida e valores europeus. A Nova Carta de Leipzig reconhece a importância e validade dos objetivos do anterior documento e apresenta um quadro abrangente de desafios e objetivos de política urbana orientados para o “bem comum”, que são estruturados em três dimensões da cidade: “Cidade Justa”, “Cidade Verde” e “Cidade Produtiva” (Fórum das Cidades).

Tendo em conta a Nova Carta de Leipzig, a “Cidade Justa” deve oferecer oportunidades para que todos integrem a sociedade. Todos os grupos sociais, incluindo os mais vulneráveis, devem ter igual acesso aos serviços de natureza pública (educação, serviços sociais, cultura, saúde, habitação adequada, entre outros aspetos).

A “Cidade Verde” tem por base o poder transformador das cidades, no que concerne ao combate do aquecimento global. O desenvolvimento de ambientes urbanos de alta qualidade inclui o acesso adequado a todos a áreas verdes e a espaços recreativos. O recurso a energias renováveis, a implementação de medidas de eficiência energética, bem como a adequação dos edifícios, são alguns exemplos que reduzirão significativamente as emissões de gases com efeito de estufa e ajudarão as cidades europeias a ajustarem-se aos impactos das alterações climáticas.

As cidades são assim direcionadas a proteger e a regenerar os seus ecossistemas e espécies, tendo em conta soluções baseadas na natureza, onde as infraestruturas verdes e azuis de alta qualidade conectadas são uma pré-condição para ambientes saudáveis, adaptação às alterações climáticas e preservação e desenvolvimento da biodiversidade nas cidades. Os sistemas de transportes urbanos devem ser eficientes, neutros em carbono, seguros e multimodais, devendo ser promovidas formas suaves de mobilidade. Em relação ao transporte público, o mesmo deve ser acessível, barato e seguro para todos.

A “Cidade Produtiva” baseia-se no poder transformador das cidades tendo em conta uma economia diversificada que forneça empregos, garantindo simultaneamente uma base financeira sólida para o desenvolvimento urbano sustentável. As soluções digitais, de variadas maneiras, oferecem uma oportunidade de transformação, podendo fornecer serviços inovadores e de alta qualidade, tanto ao nível da mobilidade urbana inteligente, como na eficiência energética, habitação sustentável, serviços públicos, fornecimento de bens, etc. As cidades, com o seu poder de ampliar as soluções digitais e de adaptá-las às condições locais podem contribuir significativamente para o objetivo central do bem comum.

O Urbanismo Sustentável surgiu da urgência de minimizar os impactos ambientais causados pela sobrepopulação e o crescimento descontrolado das cidades.

O autor Jan Gehl (2010) afirma a importância de os lugares serem pensados pelas pessoas e para as pessoas, isto é, espaços pensados para beneficiar as pessoas sem prejudicar o ambiente, defendendo que o maior desafio atualmente é tornar cidades habitáveis, saudáveis, seguras e sustentáveis. Já na década de sessenta, Jane Jacobs (2014) admite ainda que as cidades têm a capacidade de fornecer algo para todos, apenas se forem criadas por todos.

Considerando Romero e Silva (2010), existem quatro elementos principais para a proposição de indicadores que determinam projetos de cidades sustentáveis, sendo eles:

-Enlace: integração das esferas económicas, sociais e culturais – relativas ao desenvolvimento económico, à habitação acessível, à segurança, à proteção do ambiente e à mobilidade;

-Inclusão: dos segmentos e interesses coletivos – deve ser considerado uma variedade de interessados para identificar e alcançar valores e objetivos comuns;

-Previsão: otimização de investimentos – como fundamento para a elaboração de objetivos a longo prazo;

-Qualidade: promoção da diversidade urbana – devem ser procurados e privilegiados elementos que contribuam para manter a diversidade e através dessa, assegurar a qualidade e não apenas a quantidade dos espaços, proporcionando desta maneira a qualidade global da vida urbana.

Em 2016, a Organização das Nações Unidas aprovou a Nova Agenda Urbana de maneira a impulsionar um novo modelo relativo ao urbanismo sustentável. A Nova Agenda Urbana refere assim a necessidade de as cidades passarem por uma transformação, transformação essa que passaria por serem habitáveis, inclusivas, saudáveis, sustentáveis, seguras, organizadas, compactas e resilientes aos fenómenos naturais.

A Estratégia Cidades Sustentáveis 2020 configura a estratégia de desenvolvimento urbano sustentável de Portugal para o período 2014-2020. A mesma é baseada em quatro eixos estratégicos: Inteligência & Competitividade (conetividade e internacionalização, emprego, inovação e atratividade e tecnologias de informação e comunicação); Sustentabilidade & Eficiência (regeneração urbana, habitação, ambiente urbano, baixo carbono, alterações climáticas e riscos e integração urbano-rural); Inclusão & Capital Humano (inclusão social, capacitação e iniciativa, cultura, cidadania e responsabilidade e comunidades urbanas) e Territorialização & Governança (informação e conhecimento e *networking* e capacitação institucional).

Os espaços públicos, através das suas coerentes adequações, são assim um elemento de destaque quando se trata de urbanismo sustentável, uma vez que através dos mesmos é possível chegar a espaços que possibilitem melhorar a coesão social, promover a saúde, a felicidade e o bem-estar para todos os cidadãos, bem como incentivar o investimento, o desenvolvimento económico e a sustentabilidade ambiental (ipea, 2014).

2.2 - O ESPAÇO PÚBLICO URBANO: CONCEITOS E DIMENSÕES

O espaço público, espaço disponível a todos, é caracterizado pelo seu uso comum e com total liberdade de acesso, é um “espaço de co-presença: lugar onde a vida social se desenrola, espaço de inclusividade (para todos) e de acesso livre (por todos), onde se exprimem e se medeiam as relações sociais.” (Brandão, 2019, p.9). Hertzberg (1991) e Kostof (1992) consideram ainda que o espaço público atribui a qualquer indivíduo o direito de agir como entender, podendo ou não, eventualmente, incomodar outros utilizadores.

Woolley (2003) trouxe uma nova amplitude ao conceito de espaço público, afirmando que o espaço público tem a capacidade de condicionar a vida quotidiana das pessoas, no que toca à habitação, saúde, educação, crime, emprego e divertimento, quer do ponto de vista individual quer do ponto de vista conjunto (enquanto sociedade).

Tendo em conta Indovina (2002), espaços de propriedade pública, de acesso ilimitado, sem condicionamentos e gratuitos, serão a melhor interpretação do conceito de espaço público. Espaços públicos são “lugares cuja manutenção é assegurada por entidades públicas em benefício da comunidade e que idealmente podem ser utilizados por todos os cidadãos, independentemente da sua condição social e económica, idade, raça, etnia, ou gênero.” (Barbosa, 2014, p.11), dando suporte, produzindo ou facilitando interações sociais e culturais (Carmona et al., 2003).

Alves (2003) considera que o carácter da cidade é maioritariamente definido pelo vasto conjunto de componentes do espaço público, nomeadamente, áreas de circulação e de estacionamento, áreas pedonais e de estadia, áreas e elementos verdes, acessos, equipamento, sinalização e mobiliário urbano, patrimónios, espaços simbólicos, infraestruturas técnicas e ações de renovação ou modificação desse espaço. Afirma ainda que com ponderação sobre a organização deste conjunto de componentes, através da sua distribuição, disposição e configuração, será possível alcançar um espaço público de qualidade.

O carácter público “concede assim ao espaço urbano o papel de “palco” para a mescla de formas de vida urbana, mas também lembra que é a “chave” para que todos os indivíduos que o ocupam se sintam como iguais.” (Serdoura, 2006, p. 44).

Ao conceito de espaço público é possível reconhecer-lhe aspetos transversais, refletindo-se em três dimensões: funcional, estética e simbólica (Barbosa, 2014).

Dimensão Funcional

- Função Organizacional

O ser humano detém carácter social, permitindo-o desta maneira interagir com outros indivíduos. Interação essa que ocorre muitas vezes através dos espaços públicos, consequentemente uma das suas principais funções recai para a organização e estruturação do próprio espaço.

A organização da Cidade depende da sua configuração morfológica e é o resultado das diferentes dinâmicas existentes. É mediante o espaço público que “surgem as primeiras impressões e entendimentos, tanto de aspetos cognitivos (sentidos) como de aspetos físicos, sendo a sua morfologia e a interação entre os seus

elementos, a chave para a sua organização, desvendando os seus hábitos, costumes, formas de habitar, lazer, etc.” (Gomes, 2010, p.29). Desta maneira, os espaços públicos podem variar em largura, extensão e em determinados locais da malha o espaço canal pode “abrir” dando origem à praça.

- **Função Socialização**

O espaço público é um espaço onde se desenvolvem diferentes atividades e dinâmicas. Grande parte da expressão do quotidiano das cidades sucede nos seus espaços públicos: a deslocação de pessoas e bens, a celebração dos grandes eventos e os momentos de socialização nos pequenos encontros do dia-a-dia, trocas comerciais, confrontos de interesses e convicções (Brandão, 2019). É importante referir que na antiguidade o espaço público possuía um carácter mais socializante, um lugar mais procurado para a interação e o relacionamento, face ao espaço público atual.

- **Mobilidade**

Face à necessidade de se deslocar, contudo no passado os lugares de passagem eram verdadeiros “lugares”, isto é, com identidade, deixando muitas vezes de serem apenas lugares de passagem para serem espaços públicos de permanência diária. Com o passar do tempo o conceito de mobilidade tem-se vindo a alterar, passando a ser um conceito abstrato que fomenta trânsito e não lugares (Gomes, 2010).

Dimensão Estética

A correta integração de um determinado “objeto” num espaço é uma questão bastante pertinente, mas nem sempre essa integração é feita da melhor maneira, uma vez que a simplicidade dos edifícios por vezes não se enquadra da forma mais correta com o ambiente envolvente. Sendo que a “qualidade da obra ou peça em questão, a plástica dos volumes e a relação que estabelecem no espaço público, criam efeitos pictóricos, que formam um só conjunto com a natureza e a paisagem, ou seja, uma unidade estética” (Gomes, 2010, p. 32). Esta relação dá-se maioritariamente através da fachada onde os principais edifícios configuram o espaço público.

Ao longo da história, nos diferentes períodos da arquitetura, os monumentos eram os grandes pontos de referência para toda a estrutura da cidade, tanto pelo seu carácter religioso como pelo seu valor estético.

Kevin Lynch na obra “A Imagem da Cidade” fala-nos de conceitos como imaginabilidade, este que é entendido como a qualidade de um determinado objeto físico, associado a uma alta probabilidade de qualquer observador conseguir construir uma imagem forte desse mesmo objeto. Podendo estar relacionado com a forma, cor, textura, facilitando desta maneira a formação de imagens mentais do ambiente fortemente identificáveis e estruturadas. O conceito de imaginabilidade está diretamente relacionado com o de legibilidade, uma vez que imagens “fortes” aumentam a probabilidade da construção de uma visão clara e estruturada da cidade. “Uma cidade com imaginabilidade (aparente, legível ou visível), nesse sentido, seria

bem formada, distinta, memorável; convidaria os olhos e ouvidos a uma maior atenção e participação.” (Lynch. 1960, p.10).

Segundo Lynch, se a cidade explorar o seu potencial e expressar toda a sua complexidade oferecendo um ambiente legível está também a proporcionar maior segurança e a possibilitar uma experiência urbana mais intensa.

Dimensão Simbólica

Uma das maiores necessidades e ambições do espaço público é a de ter referências e significados num espaço físico articulado. Esta dimensão encontra-se presente em diferentes períodos da história, onde as ruas, praças e edifícios assumem um carácter muito próprio, sendo perfeitamente identificáveis. “A forma como estão implantados, a linguagem e o valor simbólico que assumem, é em função dos principais monumentos da cidade, atribuindo a estas uma identidade que raramente constatamos em vários fenómenos urbanos” (Gomes, 2010, p. 33).

O conceito de identidade transporta-nos para o antropólogo Marc Augé (1994), tendo em conta que está intimamente relacionado com a grande questão do “lugar” e “não lugar”. O autor afirma que “Se um lugar pode se definir como identitário, relacional e histórico, um espaço que não pode se definir nem como identitário, nem como relacional, nem como histórico definirá um não-lugar.” (Augé, 1994, p. 73). Cada vez mais atual, este conceito, traduz as diferentes interações que o indivíduo tem com o espaço. O “lugar” variadas vezes dá espaço ao “não lugar”, sendo isto reconhecível através da falta de identificação do indivíduo com o seu próprio território.

Segundo Lynch a identificação de um objeto implica a sua distinção em relação a outros objetos, o seu reconhecimento como uma entidade separada, ou seja, a sua identidade. A identidade torna-se assim muito relevante na compreensão do espaço público, uma vez que reflete as vivências, os costumes e as diferentes formas de expressão de uma determinada cultura. O espaço público e a identidade caminham juntos, sendo quase impossível descrever o espaço público sem falar da sua identidade.

Lynch não se aprofundou em relação ao significado. Ainda assim, o autor argumenta que o objeto deve ter algum significado para o observador, seja prático ou emocional, e que o mesmo está estritamente relacionado com a sua identidade e o seu papel dentro de uma estrutura.

PROBLEMÁTICAS ATUAIS ASSOCIADAS AO ESPAÇO PÚBLICO

A concentração de pessoas conjugada com a falta de infraestruturas adequadas e o facto de as cidades contemporâneas serem caracterizadas por uma grande heterogeneidade, isto é, uma sociedade bastante complexa, com indivíduos com diversas vontades e diferentes formas de viver, gera numerosos problemas para quem por lá vive ou passa. É assim necessário, não só ter em conta as problemáticas atuais associadas à cidade e ao seu espaço público, como também, ter consciência que “é com esta heterogeneidade que é

preciso fazer a cidade e as soluções não estão geralmente no regresso às formas urbanas antigas e em particular à continuidade do edificado e à densidade.” (Ascher, 2012, p. 105).

Ascher (2012) afirma que os espaços públicos têm vindo a ser alterados pela globalização, rapidez da comunicação e a crescente mobilidade. Impulsionando inúmeros impactos nos espaços urbanos e na sua organização espacial, não só no que toca às suas infraestruturas como também às relações sociais e económicas.

Contudo, o espaço público continua a ser parte integrante dos processos urbanos contemporâneos, tendo um “papel crescente nas expectativas de qualidade de vida, agência social e cultural, sistemas de mobilidade, formas de governança ou gestão dos riscos ambientais.” (Brandão & Brandão, 2019, p.20).

Para vários autores, um dos problemas mais relevantes associado ao espaço público está relacionado com o facto de que o mesmo deveria ser pensado e de fácil acesso a todos. Sendo que, muitas vezes, por motivos sociais, culturais, físicos, etc. o mesmo não acontece, gerando deste modo uma exclusão, neste caso, no espaço. Borja (2003), considera que o sentimento de liberdade deve ser conferido pelo espaço público e atualmente isso está posto em causa.

Sendo o espaço público uma ferramenta social, à medida que a sociedade se altera e se complexifica, este também o faz (Gomes, 2010), estando desta maneira em constante transformação. Ainda assim, é necessário ter em consideração que estes frequentemente não evoluem ao ritmo da sociedade, não estando muitas vezes adequados à procura. Manifestando-se em espaços pouco atuais e atrativos, não sendo pensados para outras maneiras de lazer e novas formas de deslocação. Originando espaços vazios, e quanto mais vazios de uso e de significado são os espaços, mais se degradam, quanto mais degradados, mais vazios ficam (Brandão & Brandão, 2019), tornando-se num círculo vicioso, que só tem fim com a devida intervenção e manutenção por parte das entidades responsáveis.

Segundo Indovina (2002) a origem das problemáticas do espaço público não se encontra na decadência de determinada função de lugar, mas sim de uma carência organizativa e de objetivos. Tal como Brandão, evidencia que a degradação física dos espaços constitui um dos problemas mais evidentes do espaço público.

Hoje, tanto as pessoas como as atividades tendem a dispersar-se no espaço, uma vez que as redes de comunicação instantânea geram novas arenas de debate e sistemas de troca que não necessitam necessariamente do espaço físico e da interação das pessoas presencialmente. Relativamente a esta “nova” cidade, Borja e Muxí (2000) afirmam que as infraestruturas de comunicação não criam centralidades nem lugares fortes, mais segmentam ou fraturam o território e atomizam as relações sociais. Potenciando questões sociodemográficas relacionadas com o isolamento, segregação, insegurança, gentrificação, invasão, entre outros aspetos que desvalorizam o que deveria ser o espaço público. Indovina (2002) refere-se à insegurança como outro relevante motivo para a decadência do uso do espaço público, reconhecendo um decréscimo do papel social e de socialização da cidade, abrindo espaço para a incrementação do sentimento de insegurança.

Para que estes espaços sejam de todos é urgente o reconhecimento dos diferentes atores, usos, percepções e expectativas, organizando as suas opiniões num processo o mais inclusivo possível. Hou (2010) afirma que é fundamental para o entendimento do uso do espaço público, construir uma abordagem interdisciplinar que explore o modo como o espaço público é usufruído no mundo urbano contemporâneo, oferecendo oportunidades de participação aos cidadãos ou a grupos de cidadãos. Reconhecendo que esta capacidade dos cidadãos será capaz de provocar mudanças diárias radicais no seio das forças dominantes da cidade. Deste modo, será possível alcançar não só as questões centrais mais eficazmente, como também, gerir da melhor maneira as expectativas e interesses dos seus diferentes utilizadores.

Desta forma será necessário ter em mente, aquando da construção das cidades, determinadas adversidades atuais associadas às mesmas, tais como: a poluição atmosférica, sonora, visual, hídrica e dos solos; as alterações climáticas; congestionamentos; insegurança associada à violência; desemprego; desigualdade social; carência de áreas naturais; entre outros. Tornando a maneira como pensamos e organizamos o espaço público crucial, não só para a minimização e resolução destas problemáticas, como também, para a adequação do espaço tendo em conta as necessidades correntes.

Hoje vive-se outra forma de viver. Com a chegada da pandemia foi imprescindível a mudança de hábitos sociais, culturais, de trabalho (teletrabalho) e de consumo. Com ela, veio também, uma nova percepção do espaço urbano.

Atualmente, na pandemia, perante o confinamento e o distanciamento social, ter acesso a espaço, luz, áreas verdes e a segurança alimentar, é um privilégio, tornando-se a rua “o que resta para nos manter em movimento, em contacto com a natureza, em contacto com os outros.” (Ramos, 2020, p.2).

A cidade “compacta” viu-se tremendamente afetada, existindo limites à concentração, mostrando ser necessário mais desafogo no espaço público. O teletrabalho veio demonstrar que as deslocações casa-trabalho, trabalho-casa, podem e devem ser reduzidas. Verificou-se uma redução generalizada na dimensão dos fluxos pendulares e, em contraponto, um aumento dos movimentos pedonais, aumentando a sensação de que os passeios são subdimensionados e as vias rodoviárias sobredimensionadas.

Com todas estas problemáticas associadas ao que são e devem ser as cidades, e percebendo agora, mais do que nunca, a necessidade de um espaço público de qualidade, neste caso, por necessidade de saúde pública, é hora de repensar, redimensionar e adaptar.

CRÍTICAS AO ESPAÇO PÚBLICO DA CIDADE DO MOVIMENTO MODERNO

A partir da primeira imagem da figura 2, o Bairro Alto, produto de um dos primeiros projetos de loteamento que a cidade teve, ilustra, a título de exemplo, o que é o espaço público apoiado fundamentalmente na “rua corredor” que organiza a cidade. Esta caracterizada por ser densa e compacta, adaptada à topografia, massas edificadas construídas em bandas contínuas formando quarteirões de formas mais ou menos regulares, presença de diferentes usos (multifuncionalidade) e espaços públicos definidos e articulados. Espaços esses representados pela presença de praças, largos, ruas, avenidas, etc.

Estas tipomorfologias urbanas gerem espaço privado no interior dos quarteirões (logradouros privados) e espaço público que corresponde ao espaço “rua corredor”, ou seja, o espaço da faixa de rodagem para a circulação de veículos, do estacionamento marginal, se o houver, e passeio lateral. Embora o interior dos quarteirões assim formados possa ser organizado para poder ser público (ex. alguns quarteirões junto à Praça de Londres em Lisboa) ou até para receber certo tipo de equipamentos, há claramente um predomínio do espaço privado.

Segundo Serdoura (2006), o cadastro tradicional fragmentado, constituído por pequenas unidades e por lotes acessíveis pela rua, gera permeabilidade, assim como a existência de pequenos quarteirões, possibilita diversas oportunidades de uso e de apropriação.



Figura 2 - Espaço Público – Cidade “rua corredor” vs. Cidade do Movimento Moderno. Fonte: <https://www.google.com/>; <https://mapio.net/pic/p-18736600/>

Em contrapartida, a Cidade do Movimento Moderno, segunda imagem da figura 2, esta no Bairro dos Olivais Sul, é caracterizada por ser aberta, extensa, fragmentada ou difusa, pela separação de fluxos viários e pedonais, segregação de usos do solo através do zonamento rígido, por edifícios concebidos como objetos isolados e orientados independentemente da malha urbana e dos traçados. Os seus espaços públicos amplos, volumosos e verdes com edifícios pontuais, isolados e altos, proporcionam desta maneira ar, sol, vistas e salubridade.

Gehl (1996), afirma que este tipo de cidade, Cidade do Movimento Moderno, tendo em conta as suas características, apresenta menores oportunidades de transformação, de diversidade e de multifuncionalidade, apresentando tendência para a dispersão de atividades e falta de centralidades.

Como já foi referido no subcapítulo 2.1, a proposta modernista, segmentada e hiperorganizada provocou desequilíbrio espaço-funcional e social na cidade, incentivada pela industrialização.

A Cidade do Movimento Moderno estabeleceu uma nova relação entre espaços públicos e áreas verdes. Em oposição à cultura anteriormente vivida do trabalho e da produção, pretendia-se alcançar a “cultura do lazer”, determinando usos específicos e criando espaços que potenciassessem a vida social. Tendo em conta Harvey (1989), durante o modernismo o espaço passou a ser visto para propósitos sociais e o planeamento urbano realizado maioritariamente com o zonamento monofuncional. Consequentemente, é a partir da revisão da utopia da igualdade que se levantam as principais críticas ao modernismo, e mais concretamente ao espaço público (Gomes, 2010).

O Movimento Moderno aspirava transformar a cidade num único domínio público homogêneo, eliminando as diferenças, de modo a criar uma “cidade racionalista universal”, dividida em setores de acordo com funções urbanas: residência, trabalho, recreação, transporte, administração, etc. Ainda assim o facto de a Cidade do Movimento Moderno ter destruído a rua como espaço para a vida pública, acabou também por diminuir a diversidade urbana e a possibilidade de coexistência de diferenças. Ironicamente, os instrumentos do planeamento moderno, acabam por ter pouca adaptação e produzem a desigualdade, exemplo disso são as ruas projetadas apenas para o tráfego de veículos, ausência de passeios, enclausuramento de áreas de comércio e grandes espaços vazios, isolando os prédios esculturais e áreas residenciais (Caldeira, 2006).

Considerando Caldeira (2006), as ruas são caracterizadas maioritariamente por serem largas e vazias, os carros circulam rapidamente, o que desencoraja as caminhadas, pelos seus alinhamentos cruzados por amplos espaços vazios e espaços verdes, e quando têm passeios, estão vazias. A primazia do automóvel constrói ruas como espaços de circulação modernistas, isto é, voltados para as máquinas, portanto espaços para motoristas e não para o peão.

A cidade passa assim a ser vivenciada como uma passagem através do espaço, com algumas restrições estabelecidas pela velocidade e pelo movimento, e não pela condição dos prédios que definem a experiência do peão nas cidades “rua corredor”. O desinteresse resultante de tudo isto, privatiza ainda mais a experiência, desvaloriza o domínio público e, devido ao tempo gasto em viagens, contribui para o isolamento (Weinstein, 1996).

Com a rejeição da Cidade do Movimento Moderno, concebida por Le Corbusier e outros arquitetos ligados ao funcionalismo, foram condenadas formulações inseridas na Carta de Atenas 1933, esta que proclamava a uniformização e a mecanização da vida urbana, excluindo a dimensão antropológica, social e histórica da cidade.

Jacobs, defendia que a rua, diferente do que pensava Le Corbusier e o Urbanismo Moderno, não devia ser um mero vazio para sobrevalorizar a mobilidade, a rua devia ser sim, uma autêntica e complexa instituição social. Uma vez que a rua beneficiasse o automóvel em detrimento dos peões, ela morreria e iniciava-se o fim da cidade. Para contornar esta situação Jacobs assume alguns objetivos para a construção de espaços públicos, nomeadamente: (i) a vivência, (ii) a identidade e o controle, (iii) o acesso a oportunidades, (iv) a autenticidade e significado, (v) a vida pública e comunitária, (vi) a imaginação e distração, (vii) a autoconfiança urbana e (viii) o bom ambiente para todos (Marcos, 2016).

PRINCÍPIOS/CRITÉRIOS PARA UM ESPAÇO PÚBLICO DE QUALIDADE

O espaço público deve ser capaz de ser o espaço de celebrações, de manifestações, de trocas sociais e económicas, de encontros, de inclusão. O seu bom funcionamento faz com que o mesmo se torne o palco de variadas interações.

Segundo Brandão (2019), imagens vibrantes, vitalidade, atratividade, espaços onde o consumo e o lazer são dominantes, são considerados fatores de qualidade do espaço público.

A organização *Project for Public Spaces* (2019), ao avaliar milhares de espaços públicos em todo o mundo, distinguiu quatro aspetos essenciais para a sua qualidade: espaços acessíveis, lugares onde se realizem atividades específicas, espaços agradáveis e bonitos, espaços de encontro e diversidade.

Segundo a organização é possível analisar o grau de acessibilidade de um espaço público tendo em conta como o mesmo se conecta com o seu redor, seja visualmente ou fisicamente. Um espaço público deve ser de fácil acesso e atravessamento (permeável). Um espaço público confortável, agradável e bonito, não significa apenas um lugar seguro, mas também limpo e com mobiliário urbano adequado. A integração de funções é fundamental para a qualidade de um espaço público, uma vez que motiva e fomenta fluxos e dinâmicas no espaço. Por fim, a sociabilidade é um dos aspetos mais importantes para um espaço de qualidade, uma vez que é essencial para o desenvolvimento do sentimento de pertença e de comunidade.

A dimensão cultural é também fundamental na avaliação da qualidade dos espaços públicos, uma vez que “as questões culturais associadas a dimensões naturais, nomeadamente climáticas, favorecem diferentes tipos de utilização do espaço público” (Neto, Baptista e Silva & Ramos, 2019, p.51). É necessário também frisar que cada qualidade de um espaço público é condicionada pela perceção individual de cada um.

A qualidade do desenho urbano pode potenciar a permanência de pessoas e de atividades no espaço, ainda assim, não depende apenas do seu desenho, mas sim do resultado de um conjunto de decisões, “que tiveram como base as necessidades e anseios da comunidade, por forma a estabelecer laços mais fortes entre o lugar e o seu envolvente...” (Seixas, 2015, p. 11). Serdoura e Nunes da Silva (2006) consideram ainda que a “qualidade do desenho urbano (largura dos passeios, área de espaço público pedonal), a presença de mobiliário urbano na maioria dos espaços públicos (bancos, balizadores, etc.), a qualidade ambiental do espaço (áreas de sombra, elementos de água) ...” (Serdoura & Nunes da Silva, 2006, p. 15), são fatores que permitem assegurar a agradabilidade de um espaço e a dinâmica das relações entre as pessoas e o espaço.

2.3 - AS CENTRALIDADES

CONCEITO DE CENTROS E DE CENTRALIDADES

Ascher (2010) e Salgueiro (2013) consideram primeiramente que o centro remete para uma condição geométrica, o ponto equidistante à periferia, provido das melhores acessibilidades numa determinada área. Salgueiro afirma ainda que se trata de um ponto primordial para o controlo de um território, lugar de prestígio e de encontros, sede das principais instituições, do poder e das elites, consagrando-se no espaço mais disputado numa aglomeração.

Segundo Sposito (1991), o centro não tem necessariamente de estar no centro geográfico, e nem sempre ocupa o centro histórico, ele é sim o ponto de convergência/divergência, é o nó do sistema de circulação, é o lugar para onde todos se deslocam para a interação de determinadas atividades lá localizadas.

A área central é distinta das restantes, uma vez que nela encontramos concentração de atividades terciárias, grande intensidade de usos do solo, atraindo maior quantidade de visitantes ocasionais, redução do número

de alojamentos em contrapartida ao aumento do volume de emprego que fornece, ou simplesmente por lazer. Salgueiro (1992), afirma que o centro é o local onde a cidade se mira e se apresenta, daí ser caracterizado por um grande dinamismo, o solo muito disputado, onde os edifícios crescem em altura e as ruas mostram grande dinâmica, quer de peões quer de viaturas.

O centro ou a área central é então caracterizada por ser uma área de especial concentração de atividades económicas ou de instituições, mais relevante que as áreas envolventes. Nela localizam-se funções importantes para a população, principalmente comércio e serviços, equipamentos públicos ou serviços de hierarquia superior (funções centrais⁴), podendo estas coexistir com a função habitacional. A importância de um centro calcula-se pelo número de funções que presta e o grau de diferenciação das mesmas. Quanto maior esta for, mais elevado será o seu nível hierárquico e a sua área de influência (Miranda, 2014).

O Instituto Nacional de Estatística (INE), 2004, avançou com as seguintes definições:

-Função Central: atividade realizada pelo indivíduo ou pela unidade empresarial que fornece bens ou serviços, num ponto que ocupa uma posição central em relação ao mercado que serve. Uma função será tanto mais central quanto mais especializada, isto é, mais rara;

-Lugar Central: todo o centro urbano que presta funções centrais para a sua região envolvente, designada de área de influência;

-Centralidade: representa o grau em que determinado centro urbano executa funções centrais.

O conceito de centralidade refere-se à condição de ser centro, local de atratividade. “Centralidade não remete assim diretamente para a condição geométrica ou para o carácter físico de uma determinada área da cidade, mas para parâmetros qualitativos (Baptista, 2011).” (Miranda, 2014, p. 19). A implantação de grandes equipamentos de uso coletivo, como aeroportos, centros comerciais, estações, complexos desportivos, centros culturais, gera novas centralidades. Dantas (1981), descreve a evolução do processo de “centralidade” quando atividades urbanas assumem um papel importante na estrutura urbana, independentemente da distância ao centro.

2.4 - TIPOS, HIERARQUIAS E REDES

As centralidades não estão assim condicionadas ao centro geográfico da cidade, não apresentam uma forma física específica e também não representam uma entidade espacial pré-definida, sendo necessário defini-las através de uma análise estrutural da cidade. Conforme Holanda (2002) existem quatro tipos de centralidades:

-Centralidade Funcional: ligada às atividades comerciais, de serviços e às suas possibilidades de acesso;

⁴ Segundo Gaspar (1985), as funções centrais podem agrupar-se em: comércio a retalho e ocasional; serviços; administração pública e empresarial e cultura, recreio e entretenimento.

-Centralidade Morfológica: relacionada com a sua posição central tendo em conta a forma do espaço da cidade como um todo;

-Centralidade de Massa: associada à intensidade de concentração populacional;

-Centralidade Polinucleada ou Centralidade Múltipla: relacionada a pontos territoriais, em rede, que definem uma centralidade.

Barreto (2010) afirma que as áreas centrais das cidades, constituem um fator de coesão e integração das comunidades, dos grupos e dos espaços, estabelecendo uma relação espacialmente hierarquizada com os diferentes territórios urbanos, sejam económicos, políticos, culturais ou sociais.

De acordo com Miranda (2014), os centros diferem principalmente entre si pelo número de unidades funcionais e pelo respetivo nível de especialização. Geralmente a hierarquia de uma rede de centros, ao longo do tempo, tende a manter-se.

Sendo uma rede de centralidades caracterizada pela:

- Distribuição e grau de especialização das distintas atividades;

- Complementaridade e rivalidade entre centros;

- Mobilidade funcional;

- Dinâmicas ascendentes ou de declínio;

- Locais da moda.

Ascher (2010) assume que cada atividade tem a sua localização específica, o seu centro, até mesmo a sua “cidade”, como por exemplo, uma zona logística, a cidade administrativa, o centro de lazer.

Tanto o comércio como os serviços tendem a concentrar-se. Ainda assim, os serviços podem apresentar-se dispersos ou integrados com outros usos. Cada unidade funcional tende a procurar uma localização atrativa, onde permaneçam e transitam pessoas, procurando desta maneira apelar e maximizar o negócio com localizações privilegiadas (Miranda, 2014).

Tendo em conta Alexander (1977), citado por Miranda (2014), o comércio privilegia as vias de passagem ou percursos pedonais relevantes, atraindo clientes ocasionais ou potenciais, relevando-se também importante a presença de tráfego automóvel. A formação de uma rede de lojas ajuda ainda a fomentar laços comunitários, a integrar socialmente o bairro como um todo, aumentando o sentimento de pertença dos residentes, consequentemente tornando-se um destino preferencial para caminhadas a pé. A importância do percurso a pé é determinante na definição da centralidade.

3 – O BAIRRO DE OLIVAIS SUL

Neste capítulo irá ser abordado o bairro de Olivais Sul, tendo em conta três abordagens distintas. A primeira passará pela perceção das diferentes preocupações aquando da realização do Plano de Urbanização dos Olivais Sul, este que vem dar origem à área de estudo em questão. De seguida, depois de apresentado o que foi estabelecido na memória descritiva do plano, passar-se-á para uma abordagem estrutural do que é hoje o bairro, existindo uma comparação entre o que foi estipulado e o que é o bairro 60 anos depois do plano, percebendo desta maneira a sua evolução. Por fim, uma abordagem percetual, tendo sido realizada uma primeira parte das entrevistas, destinada à compreensão da satisfação de residentes e ex-residentes relativamente ao espaço público do bairro.

3.1 - A CIDADE DO MOVIMENTO MODERNO EM PORTUGAL: O PLANO DE URBANIZAÇÃO DE OLIVAIS SUL

No decorrer da década de 50, em Portugal, existiu uma concentração de financiamento da Federação das Caixas Previdência e dos Municípios em projetos de grande escala. Em Lisboa, sob o impulso, na época, do Presidente Duarte Pacheco, a Câmara Municipal de Lisboa investiu na compra de terrenos na periferia da cidade. Permitindo assim a realização de vastos programas habitacionais como o bairro de Alvalade, e mais tarde o bairro de Olivais Norte e Sul.

Os bairros dos Olivais, construídos assim por iniciativa pública nos anos 60, são considerados como a primeira afirmação plena dos princípios da Carta de Atenas, em Portugal. Para Nuno Portas (1969) é nos Olivais que a cidade de Lisboa, pela primeira vez vive um ambiente distinto ao sistema de “rua-quarteirão”.

O Plano de Urbanização (PU) dos Olivais Sul⁵, figura 3, da autoria de Rafael Botelho e Carlos Duarte, teve início no ano de 1963, e o mesmo surge para dar resposta a um dos grandes problemas da época: falta de habitação para os mais desfavorecidos.

Tendo em conta a memória descritiva do plano, o mesmo procurava criar uma estrutura habitacional integrada na cidade, equipada com todos os órgãos necessários a uma vida social semiautónoma, oferecendo à população condições propícias à satisfação das suas necessidades vitais. Este “constitui uma estrutura celular hierarquizada, baseada no zonamento de funções e seguindo ainda o esquema proposto pela primeira geração das *new towns* britânicas, que procura assegurar diferentes níveis de autonomia dentro do bairro” (Oliveira, 2015, p.317), permitindo uma grande liberdade individual aos projetistas dentro de cada célula.

⁵ Rafael Botelho e Carlos Duarte foram os autores do plano base. A autoria dos planos parcelares foi da responsabilidade de um grupo de trabalho dirigido por Rafael Botelho, de que fizeram parte António Freitas, Carlos Duarte, Celestino de Castro e Mário J. Bruxelas. As infraestruturas ficaram a cargo de J. M. Pinto Faria e J. M. Pereira Gomes. O projeto de urbanização, equipamentos e espaços livres foi elaborado por um grupo de trabalho dirigido por Carlos Duarte, de que fizeram parte: Luiz Vassalo Rosa, Eduardo G. Medeiros, Francisco Figueira, Carlos Worm, Joel Santana, Joaquim Castro; J. M. Pereira Gomes e João Guterres; Escultores Jorge Vieira e António Alfredo (Olivais Sul em Discussão, 2007).

Em relação à organização geral, o plano da malha de Olivais Sul tem duas penetrações principais que fariam a ligação ao esquema viário da zona oriental, uma ligação à grande radial do vale de Chelas, um troço da ligação direta entre Chelas, Olivais-Norte e Moscavide, e a 2ª circular a ligar os Olivais-Sul à parte ocidental da cidade. A Avenida Gago Coutinho e a Avenida Infante D. Henrique seriam os principais acessos ao centro. Desta maneira foi estabelecido o conjunto rodoviário fundamental de serventia e integração da malha da cidade (primeiro sistema circulatório da malha) (GTH-CML).

No que diz respeito aos percursos pedonais (segundo sistema circulatório da malha), estes pretendiam ser seguros e livres dos incómodos e perigos da circulação mecânica. No geral, arborizados e desfrutando em muitos “pontos” de vista panorâmicas, miradouros, ou simples locais resguardados, onde alguns bancos iriam permitir momentos de repouso à sombra das árvores (GTH-CML). O conjunto destes dois sistemas complementares estabeleciam assim o esqueleto sobre o qual se articulava o equipamento da malha.

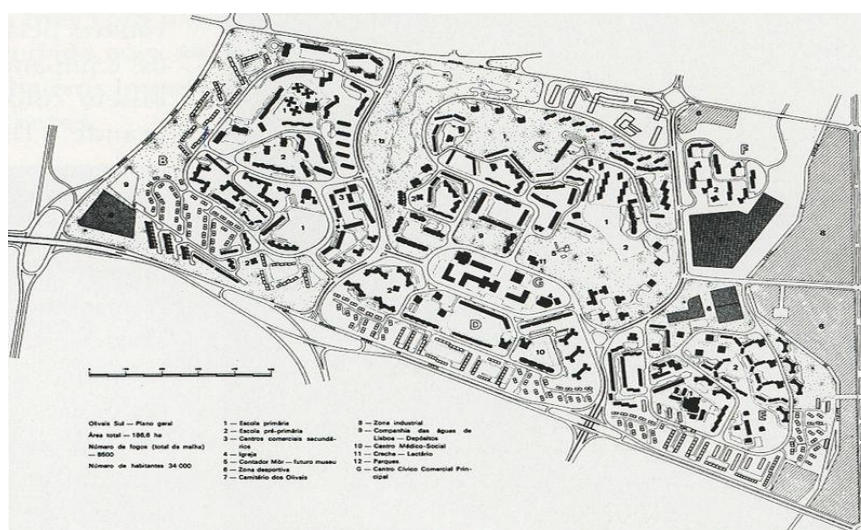


Figura 3 - Plano Geral dos Olivais Sul (1963). Fonte: GTH – “Urbanização dos Olivais Sul” DL 42554

Tendo em conta a obra editada pelo Gabinete Técnico de Habitação (GTH) da Câmara Municipal de Lisboa (CML), acerca do plano, o mesmo aponta que se procurou dar resposta aos seguintes aspetos:

“a) Ligar a malha ao esquema viário da zona oriental da cidade, nomeadamente às grandes vias de atravessamento de Chelas.

b) Dada a alta densidade geral imposta (198 hab./ha) procurar uma ocupação máxima das zonas mais aptas para habitação com o objetivo de, sem sacrifício das exigências de salubridade e equipamento próprio destas, libertar áreas destinadas ao equipamento geral (escolas, zonas verdes, centros cívicos-comerciais, etc.).

c) Estruturar as zonas residenciais com base no número de habitantes e estabelecer um quadro geral de equipamento e serviços ajustado aos vários escalões.

[Foram estabelecidos quatro escalões habitacionais-base:

- Grupo residencial – (1200-2400 hab.).
- Unidade de Vizinhança – (4000-5800 hab.).

- Célula – (9600-12000 hab.).
- Malha – (38 400-48 000 hab.).

E determinado um quadro de equipamento complementar de cada um dos escalões.]

- d) Evitar a criação de zonas socialmente segregadas, incluindo em todas as células as 4 categorias previstas no Decreto-Lei 42 454⁶.
- e) Concentrar as actividades cívico-comerciais e articulá-las num esquema de arruamentos internos claramente hierarquizados e acusados nos seus traçados e perfis transversais, de acordo com as funções atribuídas no plano.
- g) Prever uma rede de caminhos de peões independente das vias de tráfego, ligando os centros de interesse principais, e explorando o interesse paisagístico dos percursos.
- h) Respeitar as características da orografia local: do ponto de vista económico, evitando a construção em terrenos com pendentes superiores a 15%; do ponto de vista da salubridade, evitando as zonas mais facilmente poluíveis ou mal orientadas; do ponto de vista paisagístico, respeitando ou acentuando os seus traços essenciais.
- i) Tendo em vista a conveniente implantação dos edifícios, de modo a melhorar os micro-climas locais, procurar dar forma a uma organização espacial de características vincadamente urbanas em que sejam consideradas algumas soluções tradicionais da cidade (rua, praça, pátio).”

Na memória descritiva do plano foram também estabelecidas as percentagens referentes ao uso do solo, tal como é possível observar através do quadro 1. A habitação corresponde assim a 47.86% dos 186,66 hectares que constituíam o total da área de Olivais-Sul. Esta percentagem inclui não só a área ocupada pelo edificado como os espaços livres envolventes e o equipamento coletivo de interesse local (jardins, núcleo de comércio, parques infantis, etc.). A habitação tem um peso expressivo e apreende o princípio da ação que comandou a construção do bairro, isto é, “afectar metade do solo disponível para habitação, deixando que a restante parcela fosse ocupada pelos meios de circulação e pelos lugares destinados à vida quotidiana exterior à habitação.” (Nunes, 2007, p.114).

⁶ Decreto-Lei n° 42454 de 18 de agosto de 1959 – “o decreto obrigava o município à concretização de um plano definido de construções económicas dividido em “planos anuais de distribuição de terrenos destinados à construção de habitação”, e à apresentação destes à Comissão de Habitação da Presidência do Conselho.” (Oliveira, 2015, p.291).

Quadro 1 - Distribuição Geral do Uso do Solo no Bairro. Fonte: *Adaptado da obra editada pelo GTH-CML*

Regimes de Ocupação do Solo Disponível na Malha de Olivais Sul	Percentagens (%)
Habitação	47,86
Arruamentos	20,48
Espaços Verdes Principais	18,5
Escolas	5,12
Reserva	4,63
Centros Cívico-Comerciais	2,99
Igrejas	0,46

O bairro, como foi referido anteriormente “apresenta uma estrutura celular que se inspira na organização em árvore das *new towns* britânicas⁷ do pós-guerra e se baseia nesta noção de semi-autonomia, não só do bairro em relação à cidade como também entre as suas partes de uma forma hierárquica.” (Oliveira, 2015, p. 327).

Como é possível verificar na figura 4, são seis as células que formam a malha dos Olivais Sul, em que apenas quatro (B, C, D e E) se destinam diretamente à habitação. Sendo a célula F constituída em grande parte pelo cemitério dos Olivais, por uma área de reserva (faixa de proteção à zona industrial) e por um núcleo habitacional de realojamento. A célula G ocupada pelo Centro Cívico-Comercial Principal (Oliveira, 2015).

De acordo com uma entrevista⁸ dada pelo Arquiteto Carlos Duarte (co-autor do Plano), o mesmo afirma que o processo de organização celular utilizado nos Olivais Sul tem vantagens no modo de habitar, esclarecendo que a preocupação central estava relacionada com a forma de vida que se iria desenvolver naquele espaço.

⁷ No final da Segunda Guerra Mundial, o Reino Unido, enfrentou inúmeros problemas urbanos (congestionamento das grandes cidades, falta de habitações, más condições gerais dos bairros, entre outras), que levaram o governo britânico a criar uma estratégia que procurava limitar a expansão das “manchas” urbanas descontroladas, descongestionar os núcleos centrais, melhorar as condições de vida da população, etc. Com estes objetivos, foi lançado um programa de criação de novas cidades (*Urban Networks*, 2016).

⁸ Participação do Arquiteto Carlos Duarte, em 1994, no programa Olivais Sul, na série “Ver Artes”, apresentado por Manuel Graça Dias, disponível na RTP Arquivos: <https://arquivos.rtp.pt/conteudos/olivais-sul/> acedido a 22/08/2020

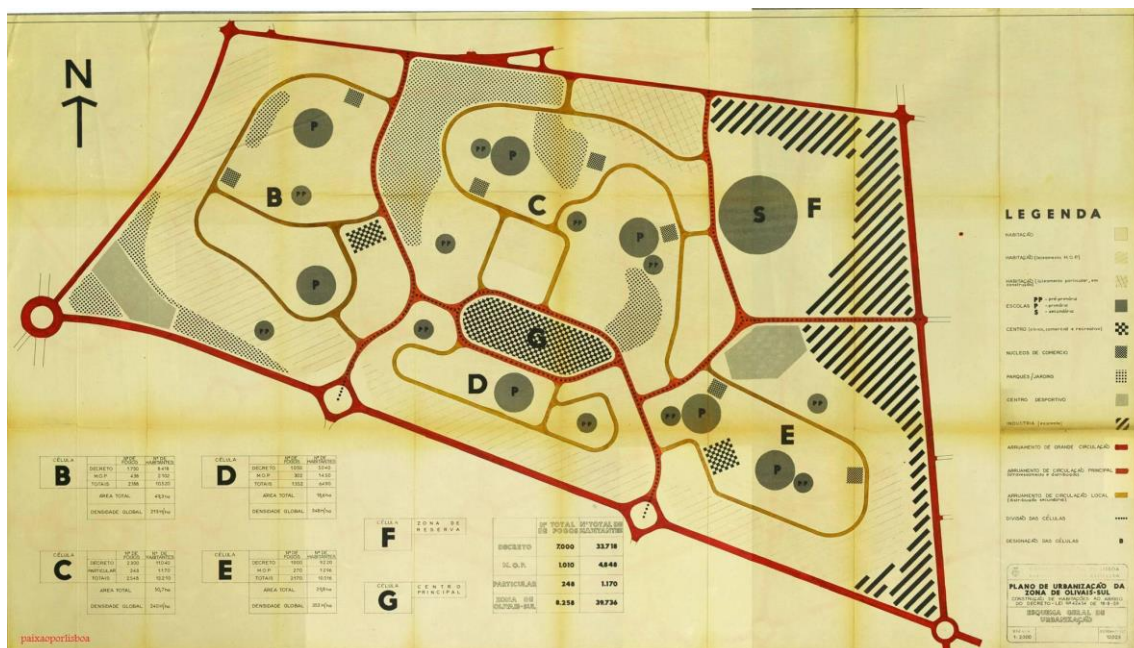


Figura 4 - Plano de Urbanização dos Olivais Sul (1963). Fonte: *Paixão por Lisboa*

A atribuição das 4 categorias (I, II, III e IV) em todas as células do plano, teve como objetivo diminuir zonas socialmente segregadas. Tendo sido definido no Decreto-Lei nº 42 454 de 18 de agosto de 1959 as percentagens atribuídas às 4 categorias, os valores-limite das respetivas rendas mensais e os custos máximos dos terrenos urbanizados, como pode ser observado pelo quadro 2.

Quadro 2 - Diferenças entre as 4 categorias. Fonte: *Adaptado da obra editada pelo GTH-CML*

Categorias das Subsecções	Valores-Limites das Rendas Mensais (escudos)	Percentagens das Diferentes Categorias	Custo Máximo dos Terrenos Urbanizados em Relação ao Preço Total das Habitações (%)
I	200 a 300	40	10
II	400 a 600	30	15
III	700 a 900	20	18
IV	até 1500	10	20

O número total de fogos a construir nos Olivais Sul seria, portanto, de 7996, para uma população de 38250 pessoas, aproximadamente. Em que 6458 fogos a construir provinham do abrigo do Decreto-Lei 42 454 de 18 de agosto de 1959, 1014 fogos do M.O.P⁹, 188 fogos construídos pela Companhia das Águas de Lisboa, 248 atribuídos à iniciativa privada e ainda 88 fogos destinados a realojamento (GTH-CML).

De acordo com Heitor (2015), este modelo de cidade terá permitido ao bairro uma eficaz ligação entre a residência e os serviços e equipamentos imediatos, ainda assim, não resolveu a relação entre a residência e outros equipamentos produtivos, não tendo permitido aos Olivais Sul ultrapassar o estatuto de “dormitório”. Já Ramos (2012) assume ainda que a organização das habitações, consoante as suas categorias, teve o efeito contrário ao previsto – o isolamento e aparecimento de guetos – tendo a criação de alojamento repentino de várias pessoas de diferentes classes sociais gerado conflitos.

⁹ M.O.P – Ministério de Obras Públicas

Considerando a memória descritiva do Plano, segue-se de forma mais pormenorizada alguns aspetos relativos aos equipamentos escolares, comércio, equipamentos culturais e recreativos, espaços verdes e centros cívico-comerciais.

Equipamentos Escolares

Em relação aos equipamentos escolares, o plano afirma que os mesmos seriam elaborados para 7% da população. Sendo o raio máximo da serventia das escolas primárias estipulado em 400 metros e a sua localização nas células posicionada de maneira a evitar atravessamentos pelas crianças de qualquer arruamento principal. Na escolha dos locais destinados às suas instalações teve-se em conta não só a conveniente orientação do terreno, a sua proteção dos ventos dominantes, através da implantação de edifícios próximos e da realização de cortinas de arvoredo, procurou-se ainda o seu afastamento das zonas de maior ruído e movimento e o seu enquadramento paisagístico na orla dos parques ou jardins das células.

Comércio

O comércio de retalho foi organizado considerando a previsão de um esquema de centros comerciais escalonados, de forma a dar resposta às necessidades populacionais, tanto na aquisição de produtos como na prestação de serviços.

Um primeiro escalão pensado para satisfazer as necessidades diárias da população, sendo constituído por pequenos núcleos de 10 a 15 lojas em média, com raios de serventia de 150 a 200 metros.

Na figura 4, referente ao PU dos Olivais Sul, podemos observar que o primeiro escalão se manteve integralmente, sendo esses núcleos integrados nos edifícios destinados à habitação a construir ao abrigo do Decreto-Lei nº 42 454 de 18 de agosto de 1959, ocupando maioritariamente o piso térreo. Para a sua implantação ponderou-se os seus acessos (tanto de veículos como de peões), a articulação com outros órgãos de equipamentos, os espaços destinados ao encontro e convívio, o enquadramento paisagístico dos locais, etc.

Um segundo escalão, este já destinado a aquisições semanais/mensais, localizado nos centros cívico-comerciais das células, com cerca de 40 a 50 estabelecimentos, e com um raio de serventia de aproximadamente 400 metros. Por fim, o centro cívico-comercial principal (célula G), com um raio de ação de aproximadamente 1000 metros, caracterizado pela previsão de comércio e serviços de utilização ocasional, grandes armazéns, supermercados, mercado municipal e atividades terciárias.

Esta base teórica não foi seguida de forma rígida, sendo condicionada por variados fatores, tais como: poder de compra da população, hábitos, articulação dos centros com outros órgãos de equipamentos locais, entre outros.

Equipamentos Culturais e Recreativos

Em relação aos equipamentos culturais e recreativos previu-se para o escalão celular e localizado nos centros cívico-comerciais: centros de ação sociocultural, instalações para coletividades de cultura e recreio e biblioteca pública municipal (não chegando a ser realizadas). Já para o centro principal, este que serviria o conjunto da população, foi previsto locais para: coletividades de cultura e recreio, biblioteca municipal,

museu e galerias de arte, cineteatro comercial, dois cinemas de pequena lotação e áreas para outras atividades de exploração comercial.

O plano, no que diz respeito ao equipamento cultural, propôs terrenos a dois complexos paroquiais, um localizado no centro cívico-comercial principal, para que conseguisse servir toda a área central e oriental (células C, D, E e F), e o outro perto do centro cívico-comercial da Célula B, satisfazendo as necessidades dessa mesma célula.

Espaços Verdes

Para os espaços verdes, à exceção dos logradouros das moradias, não foram previstos espaços exteriores de utilização privada, tendo sido a Câmara Municipal de Lisboa a responsável pela construção e conservação de quase toda a totalidade das zonas livres nos Olivais Sul.

Os espaços verdes foram pensados perante uma estrutura funcional que teve como critérios-base responder às necessidades de vida ao ar livre da população, de acordo com as preferências das várias idades. Eram considerados relevantes na organização paisagística dos locais, além de constituírem também um elemento imprescindível para a população, tanto do ponto de vista sanitário, recreativo, como também do ponto de vista psicológico.

Localizados perto dos grupos habitacionais (primeiro escalão), foram previstos terrenos de jogos equipados para crianças em idade pré-escolar e espaços para convívio dos adultos. Algo interessante a realçar é que existiu particular empenho em satisfazer as necessidades populacionais das áreas onde predominavam as categorias I e II, uma vez que pela sua condição económica eram expostos a um sedentarismo forçado. No segundo escalão habitacional (unidade de vizinhança) os elementos destacados foram os campos de jogos das escolas pré-primárias e primária.

O equipamento de ar livre relativo às células seria composto por terrenos de jogos para crianças em idade escolar, com áreas preparadas para jogos ao ar livre e com instalações adequadas a atividades culturais e artesanais (teatro, bibliotecas infantis, etc.). Estavam também previstos quatro parques (um na célula B, dois na célula C e um na célula E). Em todas as células existiriam jardins de tratamento formal cuidado.

O maior parque, localizado na célula C (entre as encostas da célula B e C), com uma área de 9.87 hectares, seria facilmente acessível a toda a população da metade ocidental da malha. Tratando-se hoje do Parque do Vale do Silêncio. O segundo parque, localizado na célula C, com 4.1 hectares, destinava-se a servir principalmente a população da zona oriental. Este parque estaria ligado ao centro cívico-comercial principal e seria o complemento natural dos próprios equipamentos do centro. Neste parque situava-se a Quinta do Contador-Mor, tendo tido o plano como objetivo preservar as suas instalações. Depois de restaurado, o palacete poderia ser adaptado a museu e biblioteca municipal e o seu jardim iria constituir um prolongamento dessas mesmas instalações. Atualmente, o antigo palacete trata-se da Bedeteca e do jardim da Quinta Pedagógica.

Foram também previstos dois parques desportivos, com uma área total de 8.26 hectares. Um perto da zona industrial, constituindo uma ampliação das instalações do Sport Lisboa e Olivais e o outro perto da praça do aeroporto, sendo hoje o Centro de Cultura e Desporto de Olivais Sul.

Centros Cívico-Comerciais

De acordo com a memória descritiva do plano, a célula G (destinada ao centro cívico-comercial principal), tinha uma área de 5.5 hectares, e seria rodeada por uma via circundante de trânsito automóvel com sentido único, ligando-se perifericamente às principais vias de penetração da malha. Consistiria no principal local de encontro e convívio, o local fundamental das atividades culturais e recreativas, do mercado e dos grandes armazéns, das lojas de luxo e dos cafés, dos cinemas, dos serviços públicos e assistenciais. Para muitos seria também local de trabalho, uma vez que era previsto a construção de edifícios de escritórios, com o propósito de atrair inúmeros trabalhadores do setor terciário. Este local seria assim capaz de atrair a população local, como também de interessar os habitantes de outros bairros.

Este centro, que nunca chegou a ser construído e hoje dá espaço ao *Spacio Shopping*, foi dimensionado como complemento dos dois centros cívico-comerciais secundários (Mercado de Olivais Sul – Célula B e Mercado Olivais Sul – Célula E) e núcleos de comércio dispersos, de forma a colmatar as necessidades de toda a população relacionadas com o equipamento cívico, comercial e administrativo. O centro principal previa funções cumulativas, servindo de centro secundário às populações vizinhas das células C e D e de centro principal ao conjunto da malha.

Surgiram algumas críticas em relação a diferentes aspetos do bairro. Segundo Portas (1969) as soluções de arquitetura mais repetitivas e tipologicamente articuladas são reduzidas a objetos não estruturados no conjunto e cita um morador do bairro que o descreve como um conjunto de edifícios semeados num dia de vendaval.

Ramos (2012) considera que o desenho das zonas verdes forma espaços muito extensos que tendo valor estético, não resultam funcionalmente, pois a sua gestão não é praticável de forma económica. Afirma ainda que com o aumento da compra de veículos particulares observa-se que determinadas áreas têm vindo a transformar-se, passando de áreas verdes para parques de estacionamento.

Segundo Heitor (2015) a diversidade de tipologias utilizadas, o recurso a diferentes formas de articulação, a segregação entre edifícios e o facto de terem sido atribuídas às tipologias utilizadas papéis específicos na definição de espaços diferenciados e identificáveis, originaram uma organização espacial desordenada. Uma outra problemática apontada por Ribeiro Machado (1967) está relacionada com a relutância inerente às variadas camadas sociais para se misturarem entre si.

De uma forma geral, os teóricos criticam a legibilidade e identidade da estrutura urbana do bairro, mas reconhecem o cuidado que existiu no tratamento do espaço livre exterior. Tendo em consideração Tiago Oliveira (2015), para certos autores, como Ana Tostões, a relevância do bairro dos Olivais Sul surge na maneira como este inseriu e valorizou o espaço verde como bem coletivo da cidade, e Inês Marques considera o bairro um exemplar ímpar em Lisboa no que respeita à conceção de áreas livres em espaço residencial, espaços estes que foram pensados verdadeiramente para as pessoas.

3.2 – BAIRRO DE OLIVAIS SUL: 60 ANOS DEPOIS DO PLANO

A área de estudo (figura 5) – bairro de Olivais Sul – está localizada na Área Metropolitana de Lisboa, no Município de Lisboa, mais precisamente na Freguesia dos Olivais (até 2012 “Santa Maria dos Olivais”). Pertencente à zona oriental da capital, esta freguesia é a segunda maior freguesia da cidade de Lisboa, com uma área de 809 hectares e com uma população de 33 788 habitantes, no ano de 2011 (INE).

A freguesia dos Olivais é limitada a norte e a nordeste pelo concelho de Loures, a este pela freguesia do Parque das Nações, a sul pelas freguesias de Alvalade e Marvila, a oeste pela freguesia de Lumiar e a noroeste pela freguesia de Santa Clara.

Os Olivais estão “divididos” em três grandes áreas: Bairro da Encarnação, Bairro dos Olivais Norte e o Bairro dos Olivais Sul. Estando grande parte do território ocidental da freguesia ocupado por parte do Aeroporto de Lisboa.

Enquadramento da Área de Estudo - Olivais Sul



Figura 5 - Mapa do Enquadramento da Área de Estudo

O bairro de Olivais Sul é limitado por quatro grandes eixos: a norte pela Avenida de Berlim; a este pela Avenida Infante Dom Henrique; a oeste pela Avenida Cidade do Porto e a sul pela Avenida Marechal Gomes da Costa.

Com base no Instituto Nacional de Estatística (INE), foi realizado um mapa da densidade populacional por subseções estatísticas (2011) do bairro Olivais Sul (figura 6).

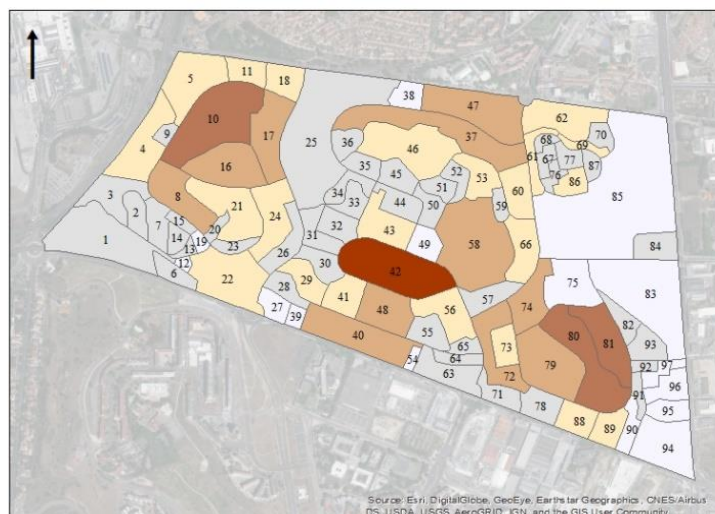
As subseções são na sua totalidade 97 e optou-se por 6 classes para que as diferenças relativas à densidade populacional se tornassem o mais evidentes possível.

Através da figura 6, é perceptível que existe uma única subseção (subseção 42), inserida no intervalo equivalente à densidade populacional mais elevada (398 a 408 hab/km²), a mesma pertencente à área do *Spacio Shopping*.

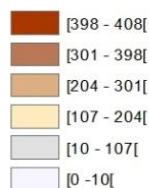
Com uma densidade populacional que está entre os 301 e os 398 hab/km² encontram-se 3 subseções (10, 80 e 81). O intervalo “[204 - 301[“tem nele inseridas 11 subseções. Com uma densidade populacional entre 107 e 204 hab/km² encontram-se 22 subseções. O intervalo de “[10-107[” é a classe com maior representatividade, cerca de 46% do total das subseções. Com a densidade populacional mais baixa, entre 0 e 10 hab/km², inserem-se 15 subseções, coincidindo maioritariamente em subseções localizadas na zona industrial do bairro.

Como foi referido no subcapítulo “Tipos, Hierarquias e Redes”, segundo Holanda (2002), existem quatro tipos de centralidades (centralidade funcional, centralidade morfológica, centralidade de massa e centralidade polinucleada), sendo a centralidade de massa associada à intensidade de concentração populacional, é possível afirmar, através da figura 6, que a centralidade de massa relativa ao bairro é a área do *Spacio Shopping*.

Densidade Populacional por subseções estatísticas (2011)



Hab/km²



0 0,5 Km

Fonte dos dados: CAOP 2018, DGT, BGRI 2011, DNE
Sistema de Referência: ETRS89/PT-TM06

Figura 6 - Mapa da Densidade Populacional

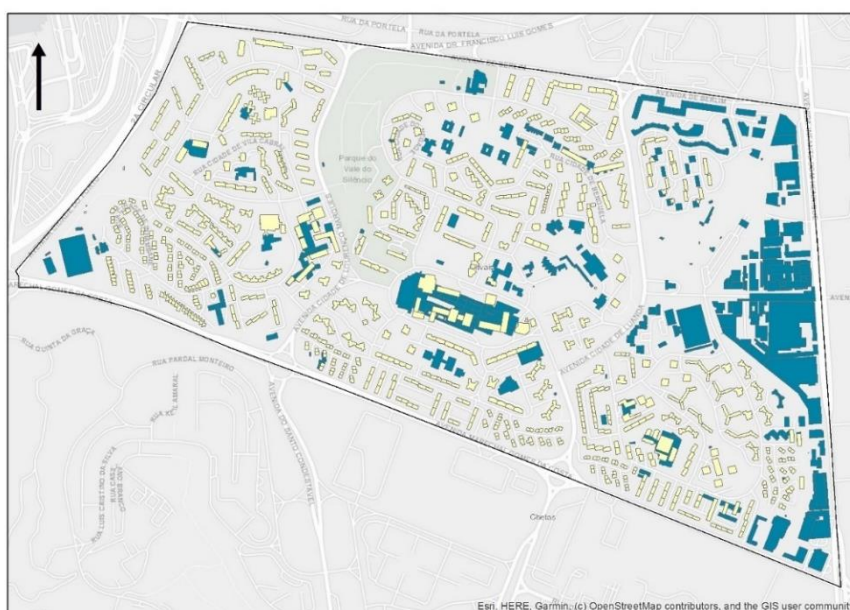
Auto: Mariana Faria Silva

Uma vez que a delimitação do bairro se manteve igual, comparativamente à delimitação do Plano de Urbanização dos Olivais Sul de 1963, a área do mesmo permanece nos 186 hectares, no entanto verificaram-se algumas alterações em relação ao número de fogos.

A partir da figura 7, relativa à atualização do edificado previsto no plano, é possível perceber que a maior diferença se deu na zona industrial. Uma outra alteração bastante visível situa-se na célula G (onde estava previsto o centro cívico-comercial principal que não chegou a ser construído) e que hoje pertence à área do *Spacio Shopping*. Existiram ainda algumas construções pontuais ao longo de todo o bairro.

Através do quadro 3 podemos verificar que em 1963 existiam cerca de 8 500 fogos e em 2011 o número passa para 9 226, aumentando desta maneira 8.5%. O que não seria de esperar é que com o aumento do número de fogos, o número dos habitantes do bairro diminuísse, passando de 34 000 para 18 224 habitantes, existindo um decréscimo de cerca de 15776 habitantes. Sendo a população residente reduzida face ao número de fogos, é esperado que esta tenha tendência a aumentar. Se aumentar é necessário existir uma rede de equipamentos e infraestruturas suficientes, isto é, o espaço público terá de conseguir dar resposta às exigências.

Atualização do Edificado desde o Plano de Urbanização dos Olivais Sul (1963)



Edificado Posterior ao PU Olivais Sul
Edificado PU Olivais Sul

0 1 Km

Fonte dos Dados: CAOP 2018, DGT
Sistema de Referência: ETRS89/PT-TM06

Autor: Mariana Faria Silva

Figura 7 - Mapa da Atualização do Edificado Previsto no PU dos Olivais (1963)

Quadro 3 - Dados Base. Fonte: INE (2011)

	1963	2011
Hectares	186	186
Fogos	8500	9226
Habitantes	34000	18224

No que diz respeito às tipologias do edificado (figura 8), é possível verificar que existe uma maior frequência de tipologias de habitação coletiva, variando entre quatro e catorze pisos (figura 9).

Na Memória Descritiva do plano é mencionado o respeito pelas características orográficas do terreno, organizando assim o território de uma forma celular, procurando desta maneira tirar partido da orografia.

As preocupações morfológicas assentavam na disposição dos edifícios ao longo do terreno “sem lhe alterarem os aspectos essenciais, antes acentuando as suas características”, a implantação das torres nos pontos altos. Com a realização do Modelo Digital do Terreno (figura 9) foi possível verificar que nem sempre estes aspetos foram tomados em consideração. Um exemplo disso encontra-se na célula B, uma vez que a mesma é caracterizada por ter altitudes mais elevadas e em parte dessa célula foram construídas moradias entre um e quatro pisos. Outro exemplo prende-se à célula E, sendo que essa área possui altitudes mais baixas e nela inserem-se algumas construções em blocos e torres entre os onze e os catorze pisos, é necessário explicitar ainda que tanto no primeiro exemplo como neste último o edificado foi construído à época do Plano de Urbanização dos Olivais Sul.

O facto de nos Olivais Sul ter sido encorajado a mistura de tipos e formas de agrupamento, prescindindo-se da disposição héliorientada ou de outra geometria reguladora, fomentou a diversidade ao invés da unidade (Oliveira, 2019), acabando por a sua composição geral não conseguir atingir uma legibilidade clara.

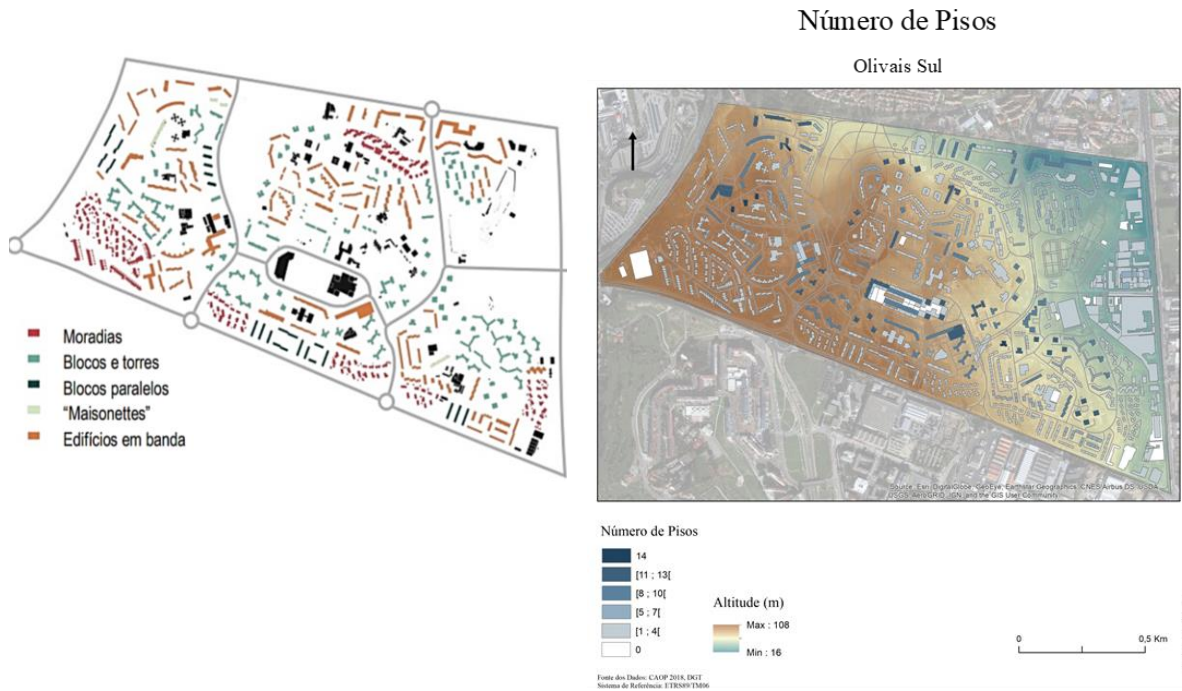


Figura 8 - Mapa Tipomorfológico. Fonte: Pardal, A. 2013

Figura 9 - Mapa do Número de Pisos

Como foi referido no subcapítulo 2.3 (centralidades), a acessibilidade é chave para conseguir compreender a implantação de centralidades. Localizações de elevada acessibilidade, tanto pedonal como automóvel, permitem servir potencialmente um número superior de utilizadores, com menores tempos de deslocação (Miranda, 2014). Tendo em conta que os sistemas de mobilidade e os transportes estabelecem uma relação direta com a constituição de centralidades (Gaspar, 1985) e que será essencial a combinação de transportes coletivos com a utilização da bicicleta no que toca ao serviço de acessibilidade de proximidade e da “cidade dos bairros” (Alves, 2004), foi realizado um mapa (figura 10) que contém as vias de circulação, ciclovias, paragens de autocarro e estações de metro que cobrem o bairro.

As infraestruturas em Portugal geralmente optam pela segregação do ciclista, sendo a pista ciclável a solução mais frequente. Esta opção poderá ser contraproducente com a apropriação de passeios por espaços subutilizados, perigosa para o próprio ciclista e penalizadora para a utilização do espaço público. Segundo Alves (2004) a solução poderá passar por apostar em primeiro lugar em políticas e medidas de carácter holístico que facilitem a integração da bicicleta com o resto do tráfego. Na maior parte dos casos em zonas urbanas, só depois de se considerar soluções integradoras se deve optar pela segregação dos ciclistas.

Infraestruturas de Apoio aos Transportes e à Mobilidade

Olivais Sul

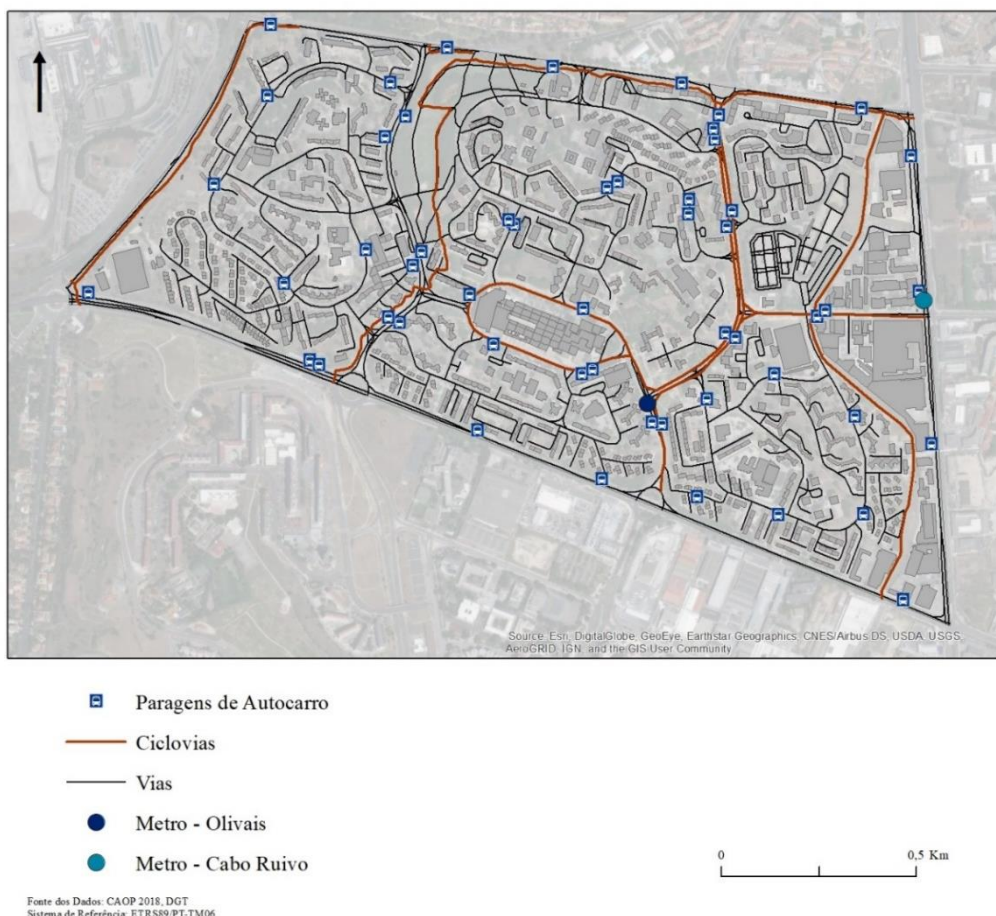


Figura 10 - Mapa de Infraestruturas de Apoio aos Transportes e à Mobilidade

Tendo em conta a figura 11, relativa às soluções mais frequentes para percursos cicláveis, é possível afirmar que as ciclovias que se inserem na Av. Cidade do Porto, Av. Cidade de Lourenço Marques que atravessa o Parque Vale do Silêncio, intersetando-se com a ciclovia da Av. de Berlim, se encontram dentro do conceito mais frequente – Pistas de Bicicleta. A ciclovia localizada na Zona Industrial do bairro, inclui-se também na solução das pistas de bicicleta, ainda assim, diferencia-se das restantes por ser em terra batida.

As ciclovias instantâneas criadas na Rua Cidade de Bissau, na Av. Cidade de Luanda e na Av. De Pádua inserem-se na solução das faixas de bicicleta. A primeira ciclovia instantânea de Lisboa, realizada no mês de maio de 2020, com recurso a pilaretes de plástico e linhas brancas no chão, na Rua Cidade de Bissau, está em obras, sendo a intenção da câmara passar a ser uma ciclovia permanente.

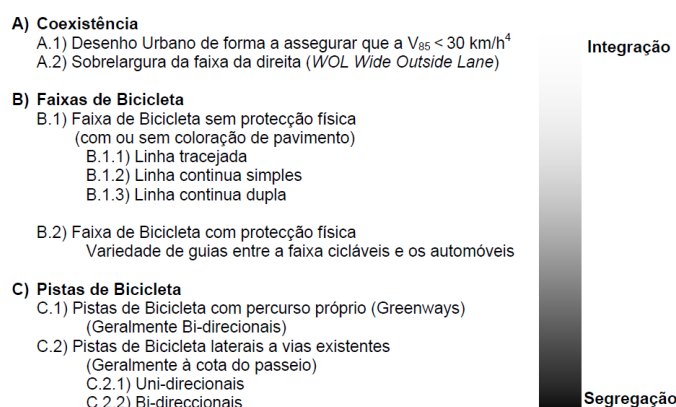


Figura 11 - Soluções para percursos cicláveis. Fonte: *A Bicicleta à frente dos Bois, Alves, 2004*

A hierarquia é um princípio geral para a organização da circulação automóvel, que tem consequências no desenho viário e na gestão da circulação. É necessário que as cidades tenham um conceito de rede que seja facilmente compreendido por todos e que constitua uma estrutura vital à acessibilidade e à mobilidade, tanto de pessoas como de bens.

Para a realização do mapa da rede viária do bairro (figura 12), foi tido em consideração o artigo 70º (hierarquia e características da rede rodoviária), inserido no regulamento do Plano Diretor Municipal (PDM) de Lisboa.

A rede rodoviária é organizada e hierarquizada de acordo com as funções e características das vias, definidas no regulamento (anexo A), e compreende os seguintes níveis:

1º nível – Rede Estruturante – assegura as ligações interconcelhias e de atravessamento do concelho bem como as deslocações de maior extensão dentro da cidade de Lisboa;

2º nível – Rede de Distribuição Principal – assegura a distribuição dos maiores fluxos de tráfego internos ao concelho, bem como os percursos médios e o acesso à rede estruturante;

3º nível – Rede de Distribuição Secundária – é composta por vias internas e assegura a distribuição de proximidade, bem como o encaminhamento dos fluxos de tráfego para as vias de nível superior;

4º nível – Rede de Distribuição Local (rede de proximidade) – é composta pelas vias estruturantes ao nível do bairro, com alguma capacidade de escoamento, mas onde o peão tem maior importância;

5º nível – Rede de Acesso Local (rede de bairro) – garante o acesso rodoviário ao edificado, devendo reunir condições privilegiadas para a circulação pedonal.

Tendo em conta o mapa da rede viária (figura 12), três das quatro avenidas que delimitam o bairro (Av. Marechal Gomes da Costa, Av. Cidade do Porto e Av. Infante Dom Henrique) inserem-se no 1º nível da hierarquia da rede viária, correspondendo à rede estruturante. Estando a quarta avenida que delimita o bairro (Av. de Berlim) inserida no 2º nível (rede de distribuição principal), as restantes avenidas estabelecidas neste nível são: Av. Cidade de Lourenço Marques, Av. Cidade de Luanda e a Av. Pádua.

Existem dez ruas com o 3º nível (rede de distribuição secundária): Rua Cidade da Beira, Rua Cidade de Nampula, Rua Cidade de Quelimane, Rua Cidade de Bissau, Rua Cidade de Bolama, Rua Cidade de Moçâmedes, Rua Cidade de Novo Redondo, Rua Cidade de Nova Lisboa, Rua Almada Negreiros e Rua Chibuto. O 4º nível (rede de distribuição local) abrange igualmente dez ruas: Rua Cidade Vila Cabral, Rua Cidade de Benguela, Rua Vila de Bissorá, Rua Dom Aleixo Corte-Real, Rua Cidade da Praia, Rua Vila de Catió, Rua Américo de Jesus Fernandes, Rua Acúrsio Pereira, Rua Manhiça e Rua Marracuene. Por fim, com o 5º nível (rede de acesso local) inserem-se todos os restantes arruamentos do bairro.

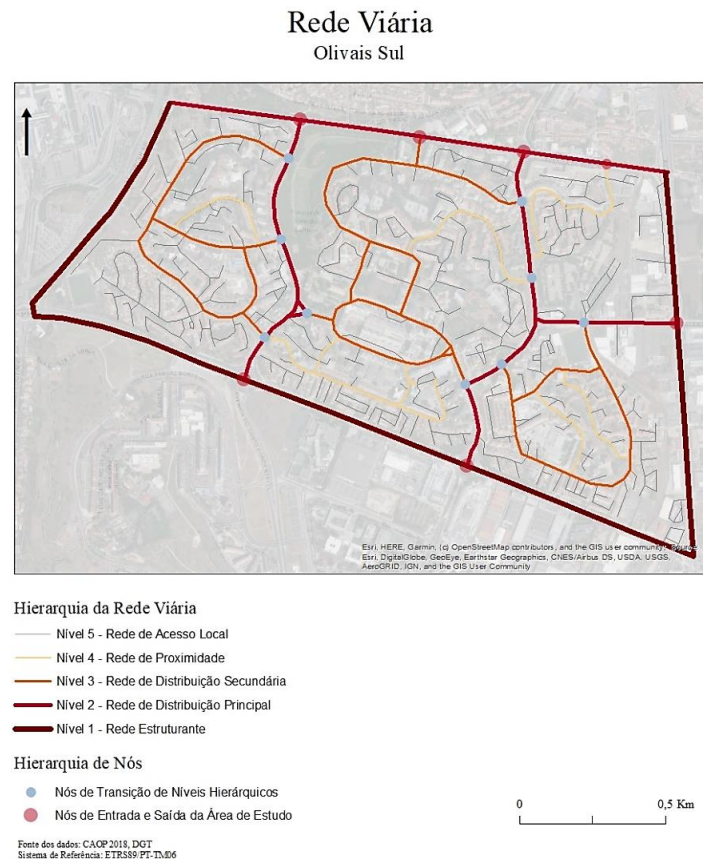


Figura 12 - Mapa da Rede Viária

As interseções (nós), no que respeita as soluções de desenho a adotar, devem ter em consideração os seguintes aspetos:

- Hierarquia da rede viária em que a rua se integra;
- Número, largura e sentidos das vias de trânsito;

- Intensidade do tráfego rodoviário, ciclável e pedonal;
- Velocidade de circulação autorizada/desejável;
- Circulação de transportes públicos (existente ou prevista);
- Acesso a veículos de socorro (em função do “nível” dos veículos e da legislação aplicável);
- Acesso a veículos de recolha de resíduos urbanos (em função da dimensão dos veículos);
- Usos e funções existentes (residencial, comercial, turística, equipamentos de saúde, ensino).

As interseções devem atender ainda à capacidade de perceção, leitura e antecipação de possíveis conflitos e facilitar o contacto visual entre utilizadores. O conflito provém do risco de insegurança com outros ou com o ambiente envolvente, sendo o risco de conflito entre modos de circulação maior quando os percursos se intersejam, conjugados com uma velocidade de circulação e volumes de tráfego elevados.

A matriz de nós (anexo B) presente no regulamento do PDM de Lisboa, sugere que é desejável nós entre vias do mesmo nível hierárquico (assegurar mudanças de direção dentro do mesmo nível), tolerável nós entre vias de níveis hierárquicos sucessivos (transição entre níveis) e interdito a nós entre vias de níveis hierárquicos muito diferentes. Através da figura 12 é possível afirmar que a maioria dos nós do bairro se encontram dentro da situação desejável e tolerável, ainda assim existem casos “interditos”, onde o 1º nível (rede de acesso local) se interseja com o 4º nível (rede de distribuição principal) e até em algumas situações com a 5º nível (rede estruturante).

Tendo em conta a hierarquia de nós, foram assinalados no mapa (figura 12), os nós principais de transição de níveis hierárquicos, sendo ao todo nove, em que oito deles fazem a interseção entre o nível 3 (rede de distribuição secundária) e o nível 2 (rede de distribuição principal), e apenas um deles interseja o nível 2 com o nível 4 (rede de proximidade). Foram também assinalados os nós de entrada e saída da área de estudo, correspondendo a sete, seis deles com um nível hierárquico superior, fazendo a ligação entre o nível 1 (rede estruturante) e o nível 2 (rede de distribuição principal) e um de hierarquia inferior (intersejando o nível 2 com o nível 4).

Relacionando o mapa das infraestruturas de apoio aos transportes e à mobilidade (figura 10) com o mapa da rede viária (figura 12), é possível afirmar que as paragens de autocarro se localizam maioritariamente nas vias de nível hierárquico 2 (rede de distribuição principal) e nível hierárquico 3 (rede de distribuição secundária), de seguida no nível hierárquico 1 (rede estruturante), tendo pouca representatividade nos níveis 4 e 5 (rede de proximidade e rede de acesso local, respetivamente). Relativamente às sete ciclovias encontradas no bairro, uma delas (pista ciclável) insere-se numa via hierárquica de nível 1, quatro (duas pistas cicláveis e duas faixas cicláveis) incluem-se numa via de nível 2, uma (faixa ciclável) localizada numa via de nível hierárquico 3 e por último uma (pista ciclável) encontrada numa via de nível 5, sendo que atravessa uma via de nível hierárquico 2.

Segundo Alves (2004), mesmo assumindo que as pistas cicláveis são soluções técnicas aceitáveis em situações particulares, facilmente se conclui que não são apropriadas para a maior parte das vias urbanas. Mesmo estando inseridas em vias de hierarquia superior, na maioria dos casos, devem ser (re)desenhadas

de maneira a não permitir velocidades superiores a 50km/h, tornando neste caso mais apropriado uma faixa ciclável. O autor afirma ainda que variados estudos de segurança rodoviária provam que a opção relativa às pistas cicláveis é a solução que provoca mais, e mais graves acidentes, uma vez que são soluções à cota do passeio, provocando desta forma conflitos permanentes e acidentes com peões, levando ainda a que o ciclista se torne “invisível” aos olhos do condutor dos veículos automóveis, surpreendendo-o no surgimento de cruzamentos.

O bairro Olivais Sul já tinha sido objeto de um plano por parte do extinto Gabinete de Estudos Urbanos (GEU¹⁰), da Câmara Municipal de Lisboa, que de acordo com a memória descritiva do Plano de Urbanização dos Olivais Sul, ficou sem efeito. O bairro já se encontrava desta maneira com parte dos arruamentos, o que se revelou numa importante condicionante na execução do “novo” Plano de Urbanização dos Olivais Sul, optando-se na altura por realizar alterações mais profundas na retificação das penetrações da malha e respetivos nós (Oliveira, 2019).

Tendo em conta a hierarquia das vias, fazendo uma comparação entre o mapa do Plano de Urbanização dos Olivais Sul (figura 4) e o mapa da rede viária (figura 12), é evidente que atualmente o regulamento que acompanha o PDM de Lisboa classifica as vias em cinco níveis hierárquicos, enquanto que o plano categorizava as vias em três classes:

- Arruamento de grande circulação – correspondendo nos dias de hoje ao nível hierárquico 1 (rede estruturante);
- Arruamento de circulação principal (atravessamento e distribuição) – representando atualmente o nível hierárquico 2 (rede de distribuição principal);
- Arruamento de circulação local (distribuição secundária) – neste momento corresponde ao nível hierárquico 3 (rede de distribuição secundária).

Existem algumas alterações no que toca à rede viária (tanto na forma como no nível hierárquico das vias), entre o que aparece representado no Plano de Urbanização dos Olivais Sul (figura 4) e o que é a atualidade da rede viária (figura 12).

Através da figura 4, pode-se afirmar que aparentemente as quatro vias que delimitam o bairro encontram-se classificadas como arruamentos de grande circulação, enquanto que através da figura 12 apenas três das quatro avenidas inserem-se no nível 1 (rede estruturante), estando a Av. de Berlim classificada como rede de distribuição principal (nível 2).

Através do mapa da rede viária é possível perceber que a Av. Cidade de Lourenço Marques, um troço da Rua Cidade de Bissau que se intersesta com a Av. Cidade de Luanda e a Av. Pádua fazem parte da rede de distribuição principal do bairro (nível 2). Enquanto que no plano além destas vias, consideram que toda a Rua Cidade de Bissau e a Rua Cidade de Bolama, também fazem parte do nível 2, no caso apelidado por arruamento de circulação principal. Considerando a classificação atual, parte da Rua Cidade de Bissau e a Rua Cidade de Bolama estão classificadas como rede de distribuição secundária (nível 3).

¹⁰ O GEU foi substituído no ano de 1960 pelo GTH.

Tanto no Plano de Urbanização dos Olivais Sul como no mapa da rede viária, as vias que se encontram enquadradas na célula B não manifestam nem diferenças ao nível da forma nem ao nível da classificação.

Na célula C as classificações mantêm-se iguais, porém, no plano, a Rua Cidade de Benguela está classificada como arruamento de circulação local e aparentemente descia interetando-se perto do cruzamento onde se localiza o metro dos Olivais. Enquanto que através da classificação do PDM a mesma pertence à rede de proximidade (nível 4), sendo os restantes arruamentos classificados como rede de acesso local (nível 5).

Na célula D, existiu uma pequena alteração na forma das vias e na sua classificação, sendo consideradas no plano como arruamentos de circulação local e na figura 12 como rede de proximidade (nível 4). Através do plano, na célula E, o arruamento difere do atual tendo em conta a sua forma, ainda assim a sua classificação mantêm-se a mesma. Por fim, no plano, a célula F não tem representado nenhum tipo de arruamento, não sendo possível assim realizar qualquer tipo de comparação.

Uma vez que os Olivais Sul têm por base o modelo da Cidade do Movimento Moderno, este que valoriza o desafogo entre o edificado, assegurado através de espaços vegetação.

Muito embora à época de conceção do bairro, não fossem equacionados explicitamente benefícios associados aos espaços verdes, sobretudo aqueles que não se formalizaram em parque ou jardins, são hoje valorizados outros aspetos, tais como:

- Mitigação e adaptação às alterações climáticas: captação de CO₂ redução da ilha de calor urbano, redução dos riscos de cheias urbanas (infiltrando e retendo a água), criação de áreas frescas, como refúgio da população em situações de vagas de calor, efeitos diretos sobre o comportamento energético dos edifícios (paredes e telhados verdes, ensombramento dos edifícios por árvores próximas);

- Benefícios biofísicos: melhoria da qualidade do ar, redução dos níveis de ruído, aumento da biodiversidade;

- Benefícios socioeconómicos e culturais: proporciona áreas de lazer e socialização, melhora a saúde física e psicológica, valoriza esteticamente e culturalmente o espaço público e tem um carácter educativo e pedagógico;

- Benefícios Económicos: redução dos custos com a saúde, redução do consumo de ar condicionado, redução dos danos causados pelas cheias urbanas e valorização do património imobiliário próximo de espaços verdes de qualidade.

Estes benefícios que a sociedade retira, direta ou indiretamente da integridade dos ecossistemas, contribuindo para o bem-estar humano, são mais recentemente concetualizadas como serviços de ecossistema (Potschin e Haines-Young, 2016).

Os serviços de ecossistemas encontram-se classificados (Potschin e Haines-Young, 2018) em serviços de provisionamento (de materiais e energia), serviços de regulação e manutenção (do ambiente para os humanos) e os serviços culturais (os aspetos imateriais com significado e que contribuem para o bem-estar físico e mental).

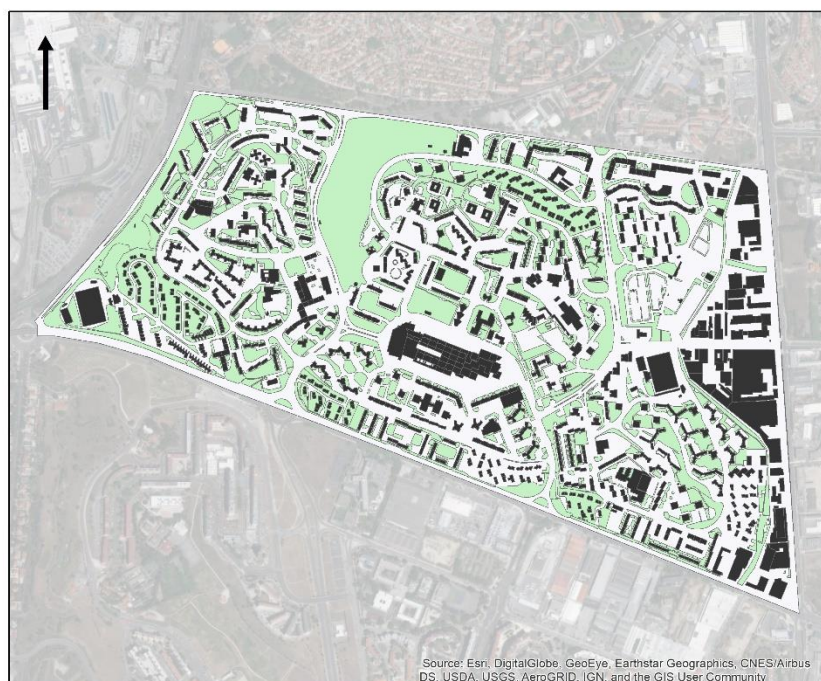
Tendo sobretudo em conta os aspetos de regulação do ciclo hidrológico, nomeadamente a infiltração, foi realizada uma análise que pretendia chegar à percentagem de superfícies permeáveis e impermeáveis do bairro (figura 13). Para isso optou-se por três categorias: edificado, pavimentos e espaços verdes. O edificado pertence às superfícies impermeáveis e os espaços verdes às superfícies permeáveis, e sabendo que os pavimentos (consoante a sua composição) podem ser mais ou menos impermeáveis, sendo que no bairro os pavimentos são representados na sua maioria por vias (tapete betuminoso) e passeios (calçada portuguesa), deste modo, foi considerado que esta categoria entraria também nas superfícies impermeáveis.

Através da realização do mapa das superfícies permeáveis e impermeáveis é possível admitir que as superfícies permeáveis (espaços verdes) correspondem a 30.2% da área total do bairro, já as superfícies impermeáveis (edificado e pavimentos) equivalem a 69.8%. Sendo que o edificado representa apenas 20% das superfícies impermeáveis e os pavimentos cerca de 49.8%, traduzem-se assim na parcela com maior relevância.

Considerando o quadro 1, relativa à distribuição geral da ocupação do uso do solo tendo em conta o PU dos Olivais Sul, não é possível exercer uma comparação rigorosa entre o que foi estipulado na memória descritiva do plano e o que hoje representa o bairro, uma vez que são tidas em conta “categorias” parcialmente diferentes. Ainda assim, é perceptível que na época ponderava-se em que mais de metade da área do bairro fosse atribuída ao edificado, os arruamentos representariam cerca de 20% e os espaços verdes (apenas referindo os principais) constituiriam cerca de 18%. Tendo em conta isto, no plano, a área referente às superfícies impermeáveis seria bastante superior relativamente às permeáveis.

Superfícies Permeáveis e Impermeáveis

Olivais Sul



Autor: Mariana Lúria Silva

Fonte dos Dados: CAOP 2018, DGT
Sistema de Referência: ETRS89/PT-TM06

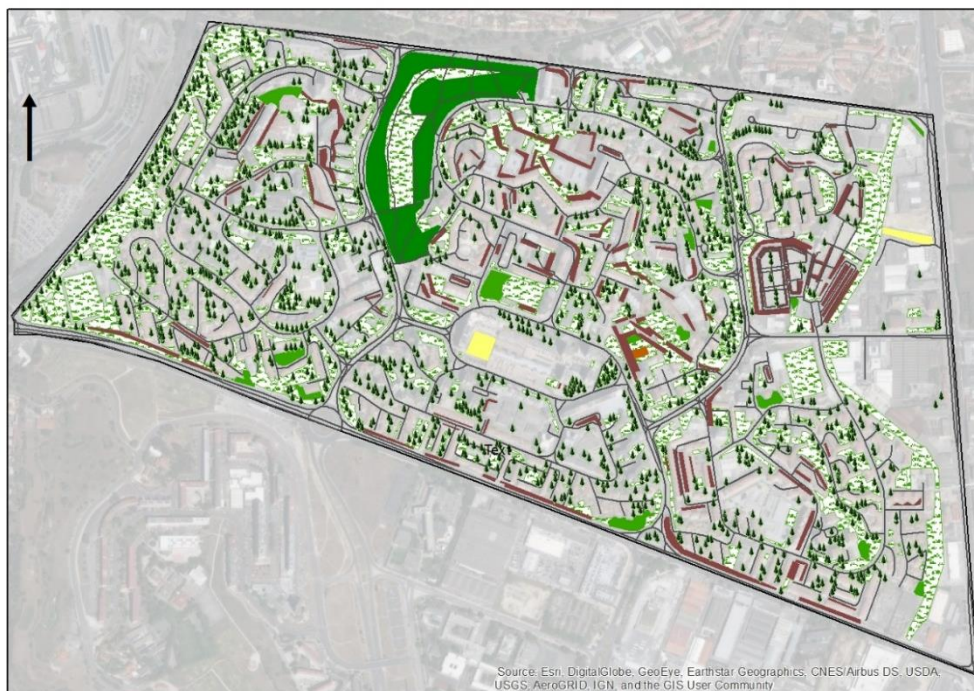
Figura 13 - Mapa das Superfícies Permeáveis e Impermeáveis

Tendo em conta a diversidade dos espaços verdes, e o seu contributo para os serviços de ecossistema, realizou-se um mapa da infraestrutura verde do bairro (figura 14), identificando sete classes: solo exposto, relvado, horta urbana, área arbustiva, floresta urbana, alinhamento arbóreo contínuo e alinhamento arbóreo descontínuo.

Relativamente ao solo exposto, o mesmo encontra-se apenas em duas áreas do bairro, uma localizada no *Spacio Shopping* e a outra na zona industrial. A horta urbana insere-se apenas na Quinta Pedagógica dos Olivais Sul. A classe relativa à floresta urbana está somente presente no Parque Vale do Silêncio, enquanto que as restantes classes (relvado, área arbustiva, alinhamento arbóreo contínuo e descontínuo) encontram-se dispersas por todo o bairro.

Infraestrutura Verde

Olivais Sul



-  Alinhamento Arbóreo Descontínuo
-  Alinhamento Arbóreo Contínuo
-  Floresta Urbana
-  Área Arbustiva
-  Horta Urbana
-  Relvado
-  Solo Exposto
-  Vias

Fonte de Dados: CAOP 2018, DGT
Sistema de Referência: ETRS89/PT-TM06

Figura 14 - Mapa da Infraestrutura Verde

0 0.5 Km

Autor: Mariana Faria Silva

Considerando Pinheiro (2018), a implementação de uma infraestrutura verde nos Olivais Sul tem de ter uma abordagem contínua, não só para conferir um elemento característico ao espaço, como também para estabelecer um conjunto de percursos pedonais que confirmam uma escala humana à urbanização. Segundo o mesmo autor é importante referir que o bairro de Olivais Sul ainda está longe do que é esperado no que toca à sustentabilidade da sua infraestrutura verde, muito pela sua fragmentação e degradação, ainda assim, é necessário evidenciar os benefícios que o modelo da Cidade do Movimento Moderno, associados a espaços amplos, com luz e vastas áreas verdes, trouxeram ao bairro e que marcam o seu carácter.

3.3 – SATISFAÇÃO DOS RESIDENTES E EX-RESIDENTES

De maneira a compreender a opinião/satisfação das pessoas em relação ao espaço público do bairro e chegar a algumas questões centrais, foi realizado um processo de entrevistas (anexo E) composto por doze moradores e ex-moradores do bairro, em que os mesmos foram selecionados por amostra bola de neve¹¹.

Foram entrevistados três homens e nove mulheres, a maioria entre a faixa etária dos 35 aos 55 anos, sendo que apenas um dos entrevistados tinha mais de 65 anos. A grande maioria dos entrevistados pertencia à população ativa, apenas um pertencia à população reformada. Todos os entrevistados têm formação superior.

As entrevistas (no seu total) tiveram uma duração bastante díspar, ainda assim, a sua maioria foi realizada em cerca de 40 minutos.

As entrevistas foram realizadas através do *software* Skype¹², e estavam estruturadas em duas partes, a primeira constituída por cinco perguntas de resposta aberta, sendo essa parte é analisada neste capítulo.

Nota: Cada entrevistado pôde ao longo da entrevista (1ª e 2ª parte) referir/assinalar mais do que uma razão/aspecto/elemento.

Questão 1: Vive atualmente no bairro? Há quanto tempo vive ou viveu?

À primeira questão, 9 são atuais residentes do bairro e 3 ex-residentes. Em relação há quantidade de tempo que vive ou viveu as respostas foram bastante dispares (figura 15), com um intervalo de tempo entre um ano e trinta e quatro anos, sendo a média de aproximadamente 20 anos.

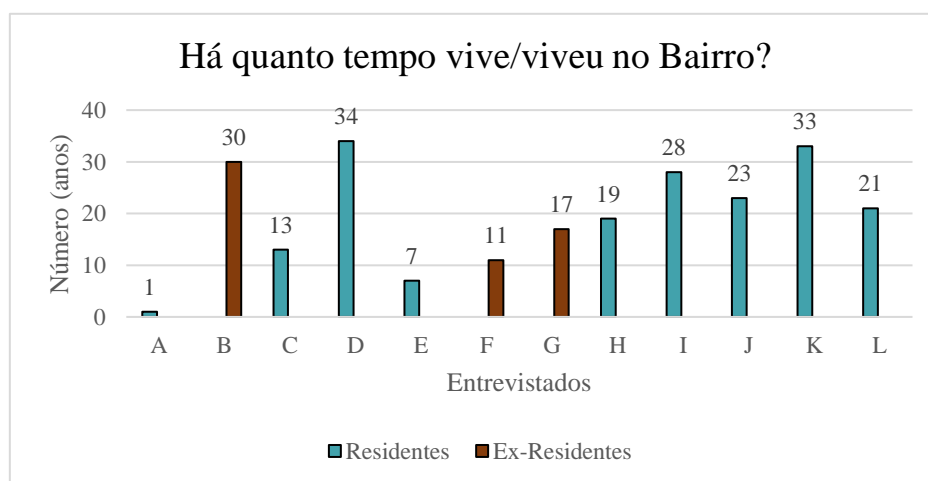


Figura 15 – Pergunta 1

¹¹ A amostra por bola de neve é uma técnica de amostragem não probabilística onde os indivíduos selecionados convidam novos participantes da sua rede de amigos e conhecidos (Netquest, 2015).

¹² Tendo em conta as circunstâncias atuais da pandemia SARS-CoV-2 (novo coronavírus) não foi possível a realização das entrevistas presencialmente. Tendo sido necessário a adoção de uma metodologia que evitasse o contacto direto, passando as mesmas a serem realizadas através do *software* Skype, excluindo desta maneira a possibilidade da realização de inquéritos de rua.

Questão 2: Gosta/gostou de viver no bairro de Olivais Sul? Explique o porquê.

À questão número 2, dez dos entrevistados responderam que sim e dois responderam “mais ou menos”, sendo possível desta maneira afirmar que na sua generalidade os entrevistados gostaram ou gostam de lá viver.

Dos dez entrevistados que responderam que sim, grande parte (8) referiu como principal razão da sua resposta a existência de espaços verdes, a calma e o desafogo (figura 16).

As razões apontadas pelos entrevistados que responderam “mais ou menos” (figura 16), estavam relacionadas com o facto de o bairro se encontrar abandonado (pouca vivacidade) e de não ter comércio/serviços de proximidade, obrigando o percurso de grandes distâncias para aceder aos mesmos.

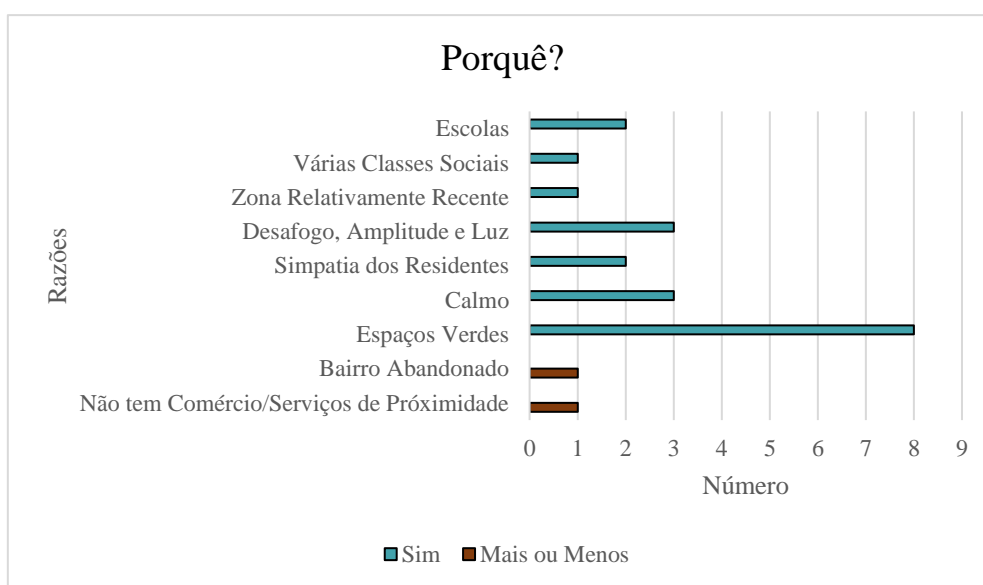


Figura 16 – Pergunta 2

Questão 2.1: Qual a razão que o fez ir viver para os Olivais Sul e não para qualquer outro bairro de Lisboa?

Relativamente a esta questão (figura 17), é curioso perceber que a razão mais referida (laços familiares) nada tem a ver com as razões apontadas na figura 16. O aspeto relativo à calma (uma das razões mais referidas na pergunta 2) perde destaque e dá lugar ao bom negócio de compra de imóvel e à localização do bairro (estar em Lisboa, mas afastado do centro), continuando os espaços verdes e o desafogo, amplitude e luz a serem razões centrais nas respostas.

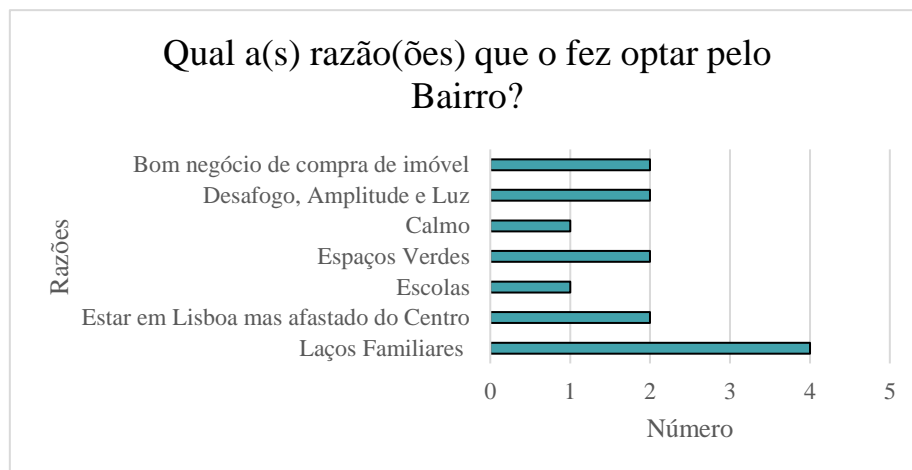


Figura 17 – Pergunta 2.1

Questão 3: Tendo em conta o espaço público do bairro diga o que aprecia mais e o que aprecia menos?

À pergunta 3, tendo em conta as preferências do espaço público (figura 18), os espaços verdes voltam a ser o elemento de destaque, houve quem distinguísse o Parque Vale do Silêncio dos restantes, de seguida, como já anteriormente referido, o desafogo, a amplitude e a luz. A biblioteca, a largura dos passeios e as ciclovias são também aspetos do espaço público do agrado dos entrevistados, pela primeira vez referidos, ainda assim com pouco destaque.

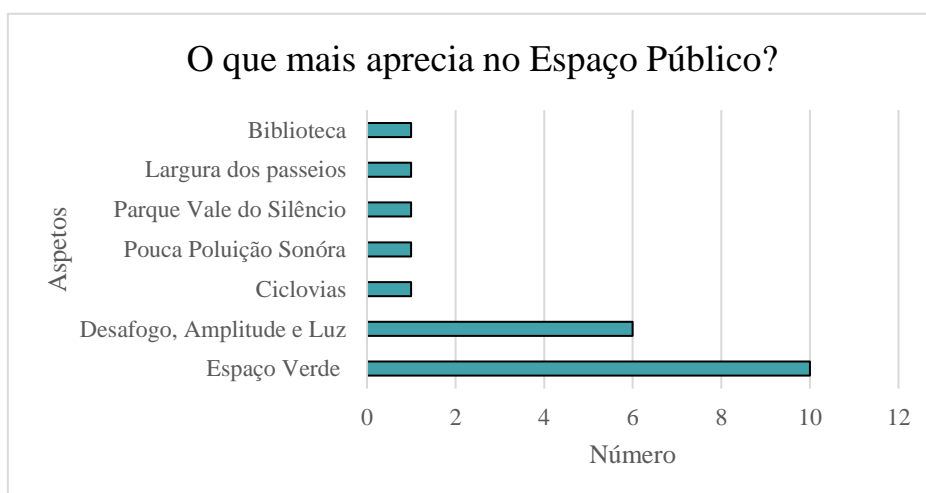


Figura 18 – Pergunta 3

Relativamente aos aspetos menos apreciados (figura 19), a quantidade de lixo foi o aspeto mais referido, embora a maioria dos entrevistados afirme que o problema geralmente não está inerente à falta de ecopontos/caixotes do lixo, mas sim, à falta de civismo por parte da população. Tendo em conta este aspeto houve ainda quem referisse o problema dos “monos” no espaço público, e na falta de coordenação da junta de freguesia para conseguir dar resposta a este problema. Também em parte relacionado com este tema está o aspeto do “espaço verde destrutado”, uma vez que os entrevistados mencionaram não só a falta de manutenção como também a falta de limpeza dos mesmos.

A falta de transportes públicos, o edificado devoluto, a fraca dinâmica social, insegurança, a velocidade dos automóveis e a falta de mobiliário urbano foram também elementos referenciados.

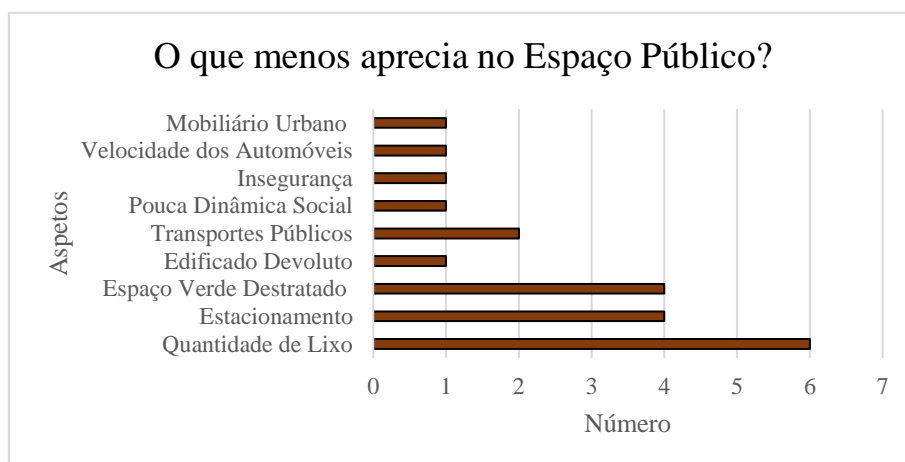


Figura 19 – Pergunta 3

Questão 4: Tendo em conta o mobiliário urbano do bairro diga um elemento(s) com que está satisfeito e um que esteja insatisfeito.

Nesta questão optou-se por inserir as duas variáveis no mesmo gráfico (figura 20), uma vez que alguns elementos se repetiram, isto é, o que para alguns dos entrevistados é visto como um elemento do seu agrado, para outros o mesmo elemento desagradou-os. Um exemplo disso é a iluminação, sendo o mais mencionado dos elementos de satisfação e um dos mais referidos de insatisfação. Os bancos e as ciclovias apresentaram também contradições, ainda assim ambos foram mais vezes referidos como um elemento de desagradado. Os lixos/ecopontos gerou controvérsia nas opiniões, sendo igualmente referido como um elemento de satisfação e de insatisfação.

A inexistência de pontos de bicicletas partilhadas e a limitada oferta de equipamentos de desporto foram também mencionados como elementos de insatisfação. A maioria dos entrevistados considerou insuficiente a oferta de quiosques e esplanadas, sendo este o elemento que gerou maior insatisfação.

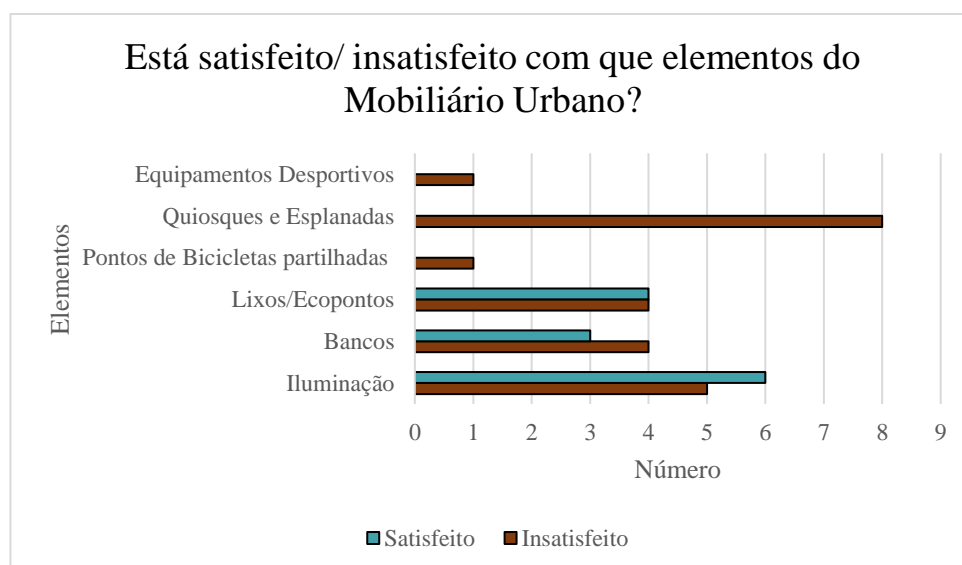


Figura 20 – Pergunta 4

Questão 5: Se pudesse, o que gostaria de alterar no Bairro?

À questão número 5 (figura 21), última questão da 1ª parte das entrevistas, foram variadas as respostas, sendo a reposição dos dois sentidos em torno do *Spacio Shopping* e o lixo nas vias as mais mencionadas. De seguida a segurança também seria um dos aspetos a melhorar, para um dos entrevistados em específico no Parque Vale do Silêncio. A criação de ciclovias contínuas, a ordenação do estacionamento, a dinamização do bairro, a manutenção dos espaços verdes e a maior oferta de transportes públicos, especificamente para a Portela uma vez que existe uma grande procura (tendo em conta a opinião de um dos entrevistados), foram também aspetos citados. Com menor peso foram mencionadas alterações relativas à redução das velocidades no bairro, aumento da oferta de eco-ilhas, quiosques e esplanadas e a manutenção de equipamentos que se encontrem degradados/danificados.

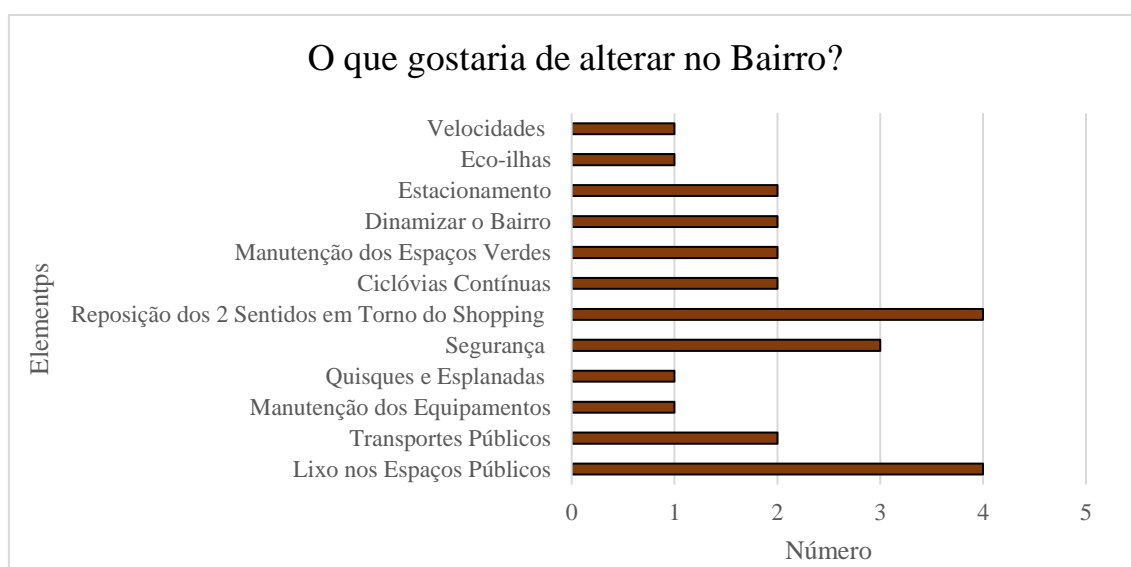


Figura 21 – Pergunta 5

Através da primeira parte das entrevistas é possível chegar a algumas conclusões. Sendo possível admitir que a maioria dos entrevistados gosta de viver no bairro, principalmente pela existência elevada de espaços verdes, pela calma e amplitude dos espaços públicos e luminosidade natural inerente. Sendo estas características do bairro baseadas no modelo da Cidade do Movimento Moderno, é de denotar a valorização corrente das mesmas.

Em relação a aspetos menos satisfatórios é de relevar a grande insatisfação respeitante à quantidade de lixo nos espaços públicos. Tendo em conta o mobiliário urbano, o elemento com maior grau de insatisfação, por considerarem que se encontra em número reduzido, são os quiosques e as esplanadas. Na generalidade todos os entrevistados referem com desagrado a falta de dinâmica do bairro.

4 – ESPAÇO PÚBLICO E CENTRALIDADE(S) URBANAS NO BAIRRO DE OLIVAIS SUL

Neste capítulo, seguem-se três abordagens distintas com o objetivo de compreender, identificar diferentes aspectos do espaço público e possíveis centralidades.

A primeira abordagem é relativa a aspectos físico-funcionais, tendo como base o levantamento funcional do bairro, caracterizando as atividades inerentes, hierarquizando-as, de maneira a que fosse possível realizar o cálculo do índice de centralidade, chegando por fim à rede de centralidades do bairro.

A segunda abordagem – aspectos perceptivos - é referente à segunda parte da entrevista. Esta abordagem teve como objetivo obter as percepções e as apreciações dos entrevistados, chegando ao mapa da leitura do espaço (figura 36).

Por último, a terceira abordagem, relativa aos aspectos comportamentais, resultou em mapas comportamentais, com o objetivo da compreensão das relações entre o espaço e o comportamento humano.

4.1 – ASPETOS FÍSICO-FUNCIONAIS

Como já foi referido no capítulo 2, as centralidades são elementos fundamentais da estrutura urbana, espelhando o seu crescimento e evolução. Tendo em conta Miranda (2014), as centralidades parecem ser emergências naturais dos sistemas urbanos, propriedades que se manifestam e consolidam em determinados lugares ao longo do tempo, cooperando para afirmar a estrutura do aglomerado, constituindo pilares do seu funcionamento. Sendo as atividades terciárias em geral, e o comércio em particular, um indicador de centralidade, tendo em consideração o efeito de atratividade que tem um grande impacto na frequência e animação do espaço público.

As centralidades são desta maneira condicionadas pelas funções e pela forma tendo forte relação com a posição relativa de ser central, a diferentes escalas, e com o grau de atratividade. Assim, se é atrativo tende a ser central e se é central tem forte atração, não esquecendo que as centralidades podem ter diferentes hierarquias.

METODOLOGIA

De maneira a reconhecer possíveis centralidades no bairro foi fundamental a realização do mapa referente ao levantamento funcional (figura 23). O mesmo passou pela identificação dos equipamentos e dos estabelecimentos de comércio e prestação de serviços existentes no bairro, de maneira a perceber a sua distribuição e assinalar assim possíveis centralidades, tendo sido para isso imprescindível a ferramenta *street view* do *Google Maps*. O levantamento funcional não inclui exclusivamente o rés do chão, mas também restantes andares do edificado, aquando da sua existência.

Inicialmente foi necessário a concretização de uma ficha para o levantamento tanto dos equipamentos como dos estabelecimentos relativos ao comércio e serviços. A ficha inclui cada estabelecimento e consequente atividade (categorizando-as), a sua localização (nome da rua), a sua classificação tendo em conta a hierarquia de funções e a sua entidade (pública ou privada).

O levantamento desenvolveu-se em três grandes grupos:

- Grupo 1 - Equipamentos;
- Grupo 2 - Comércio e Prestação de Serviços “Tradicional” (de rua);
- Grupo 3 - Comércio e Prestação de Serviços no *Spacio Shopping*.

RESULTADOS

Relativamente aos equipamentos (grupo 1), foram estabelecidas cinco categoriais: equipamentos socioculturais, equipamentos escolares, equipamentos desportivos, equipamentos de segurança pública e equipamentos de saúde. Através da figura 22, é possível afirmar que no bairro existem no total 36 equipamentos, sendo que, 17 inserem-se nos equipamentos socioculturais, fazendo parte deles a biblioteca, a quinta pedagógica, as igrejas, os parques infantis, entre outros; 10 equipamentos escolares, entre os mesmos, jardins de infância, escolas de 1º, 2º, 3º ciclo e a escola secundária; 5 equipamentos de segurança pública, entre eles, a PSP, os Bombeiros Voluntários de Cabo Ruivo, etc.; 3 equipamentos desportivos (Centro de Cultura e Desporto de Olivais Sul, Campo Desportivo e o Complexo Desportivo do Sport Lisboa e Olivais), e por último, apenas com um equipamento (hospital do SAMS), o equipamento de saúde.

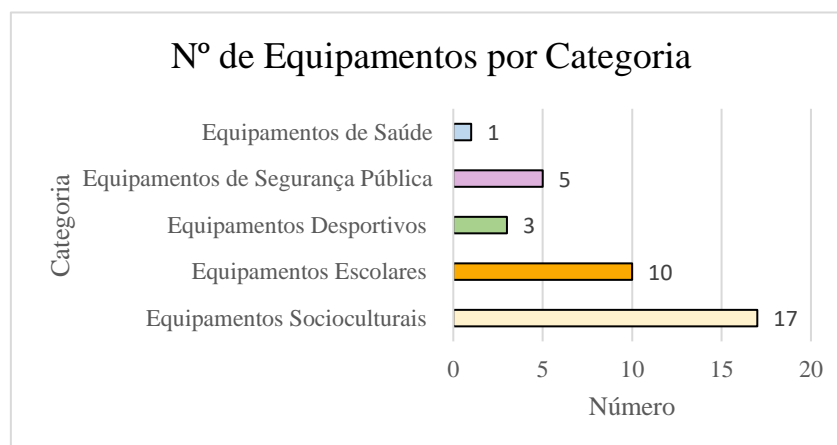


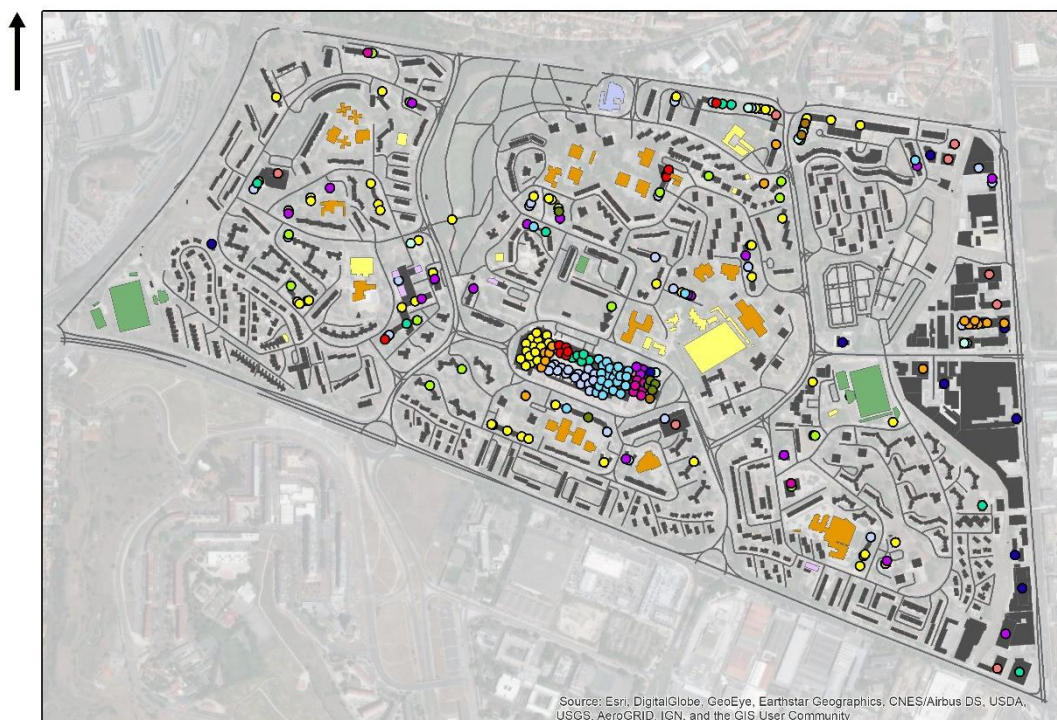
Figura 22 - Número de Equipamentos por Categoria

Tendo em conta a sua classificação em termos de entidade pública ou privada, foram estabelecidas 3 categorias: instituições sem fins lucrativos, Estado e outras entidades públicas e privado. Considerando os 36 equipamentos do bairro, 22 pertencem ao Estado e a outras entidades públicas, 9 são instituições sem fins lucrativos e 5 entidades privadas.

Através da figura 23 (Mapa do Levantamento Funcional) é perceptível que estes equipamentos se distribuem ao longo do bairro, sendo que é na célula B e C que a sua maioria se concentra, e na célula G e F em que não existe qualquer tipo de equipamento.

Levantamento Funcional

Olivais Sul



Equipamentos

- Equipamentos Socioculturais
- Equipamentos Escolares
- Equipamentos Desportivos
- Equipamentos de Segurança Pública
- Equipamentos de Saúde

Comércio e Prestação de Serviços

- Instituições Financeiras
- Higiene, Saúde e Beleza
- Empresas Industriais
- Empresas de Consultadoria e Gestão
- Centro de Estudos
- Alojamento
- Agências Imobiliárias
- Vestuário e Calçado
- Supermercado, Mercado e mercearia
- Restauração
- Outros
- Oficinas, Stands e Aluguer de Automóveis
- Loja de Telecomunicações e Eletrodomésticos
- Livraria, Papelaria e Tabacaria

Fonte dos Dados: CAOP 2018, DGT
Sistema de Referência: ETRS89/PT-TM06

0 0,5 Km

Autor: Mariana Faria Silva

Figura 23 – Mapa do Levantamento Funcional

Relativamente ao Comércio e Prestação de Serviços, de maneira a simplificar o tratamento dos dados e consequente análise, foi necessário realizar também um agrupamento dos estabelecimentos do bairro, para isso foram estipuladas 14 categorias: Instituições Financeiras; Higiene, Saúde e Beleza; Empresas Industriais; Empresas de Consultadoria e Gestão; Centro de Estudos; Alojamento; Agências Imobiliárias; Vestuário e Calçado; Supermercado, Mercado e Mercearia; Restauração; Outros; Oficinas, Stands e Aluguer de Automóveis; Loja de Telecomunicações e Eletrodomésticos e Livraria, Papelaria e Tabacaria.

Reunindo os dois grupos (grupo 2 e 3) foi possível chegar à figura 24 (Comércio e Prestação de Serviços Total), este que demonstra quais as categorias com mais e menos influência no bairro. Com um total de 258

estabelecimentos, em que 173 pertencem ao comércio e prestação de serviços tradicional (grupo 2) e 85 a *Spacio Shopping* (grupo 3). A totalidade dos estabelecimentos relativos ao comércio e prestação de serviços pertencem a entidades privadas.

Desta maneira é possível afirmar que a categoria com o maior número de estabelecimentos é a Restauração (69 estabelecimentos), seguindo-se a categoria de Higiene, Saúde e Beleza (45 estabelecimentos) e a categoria do Vestuário e Calçado com 27 estabelecimentos. A categoria com menor representatividade no bairro é “Agências Imobiliárias”, com apenas 3 estabelecimentos. De seguida, com 6 estabelecimentos, a categoria “Outros” e o “Centro de Estudos” com 7 estabelecimentos.

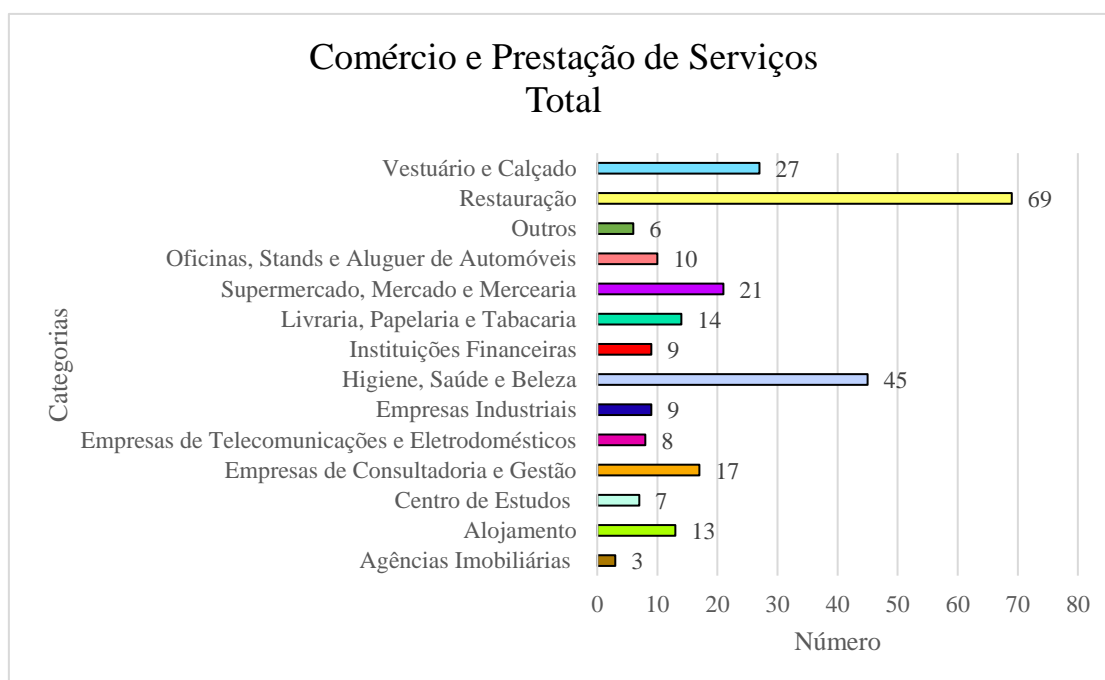


Figura 24 - Comércio e Prestação de Serviços (total)

Através da realização da figura 25 foi possível identificar as diferenças entre o grupo 2 e 3. Enquanto que no grupo 2 a categoria com o maior número de estabelecimentos é a Restauração, com 54 estabelecimentos, no grupo 3 é o Vestuário e Calçado, com 22 estabelecimentos.

No grupo 2, com o menor número de estabelecimentos (apenas dois), existem 3 categorias – Outros; Empresas de Telecomunicações e Eletrodomésticos e Agências Imobiliárias. No grupo 3 é a categoria “Alojamento” a que tem menor relevância, uma vez que não existe nenhum estabelecimento desta categoria na área do *Spacio Shopping*.

As categorias onde persistem as maiores diferenças em relação ao número de estabelecimentos entre o grupo 2 e 3 são: Restauração (com uma diferença de 39 estabelecimentos), Vestuário e Calçado (17 estabelecimentos) e Supermercado, Mercado e Mercearia (15 estabelecimentos). Em contrapartida, as categorias onde existem menores desigualdades, entre o grupo 2 e 3, correspondem também às categorias com pouca representatividade no bairro, isto é: Instituições Financeiras e Agências Imobiliárias (apenas com a diferença de 1 estabelecimento) e a categoria “Outros” com dois estabelecimentos de diferença.

Uma semelhança a apontar entre o grupo 2 e o grupo 3 está presente na categoria “Higiene, Saúde e Beleza”, uma vez que ambos os casos têm uma relevante expressão.

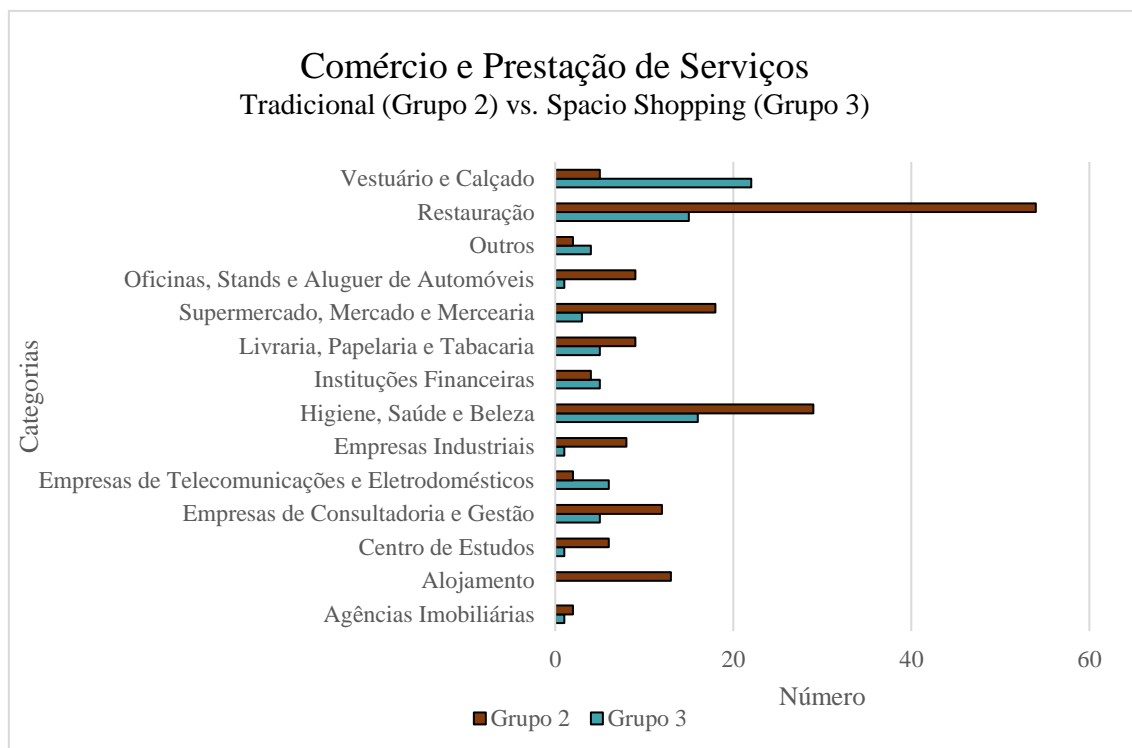


Figura 25 - Comércio e Prestação de Serviços (Grupo 2 vs. Grupo 3)

Observando o mapa do levantamento funcional (figura 23) é possível afirmar que existe uma concentração de estabelecimentos de comércio e prestação de serviços no *Spacio Shopping* (célula G).

Mesmo existindo um número bastante superior de estabelecimentos (173) no grupo 2, é importante referir que se encontram espacialmente dispersos numa área total de aproximadamente 2km², enquanto que no grupo 3, existindo menos estabelecimentos (85), os mesmos localizam-se numa área bastante menor, cerca de 0.05 km².

Segundo Nunes (2007), a carência de espaços comerciais e lúdicos nos Olivais Sul foi suprida através da construção do Centro Comercial *Spacio*. O autor afirma ainda que o centro comercial “ilustra uma nova forma de fazer cidade, decorrente de outra lógica de intervenção urbana (...) as normas e as formas do fazer de um centro mudaram.” (Nunes, 2007, p.159).

4.1.1 - Identificação de Centralidades

A identificação de centros e centralidades urbanas fundamenta-se geralmente nos usos do solo e na quantidade e tipo das funções presentes, nomeadamente do comércio e dos serviços.

Neste trabalho para a sua identificação foi tido em conta a concentração dos equipamentos e do comércio e serviços e o seu agrupamento coerente das unidades funcionais, devendo as suas funções ser acessíveis a partir do espaço público, através de percursos contínuos e coerentes.

Desta maneira, foram delimitadas treze áreas distribuídas pelo bairro Olivais Sul: A, B, C, D, E, F, G, H, I, J, K, l e M (ver figura 26).

Centralidades Olivais Sul



Figura 26 - Mapa da Identificação das Áreas com Concentração de Funções

- Caracter e Composição das Centralidades

As funções que apresentam maior número de unidades funcionais são a restauração (49) e a higiene, saúde e beleza (36), ambas presentes em 11 das 13 áreas delimitadas. É importante referir que os cafés e similares de restauração se destacam por desempenharem um papel importante nas comunidades urbanas, gerando espaços de convívio.

A categoria vestuário e calçado é a terceira categoria com mais unidades funcionais, cerca de 25, ainda assim, está presente em relativamente poucas áreas (4).

O comércio relacionado com o supermercado, mercado e mercearia está presente em 8 áreas, sendo a quarta função mais usual, com cerca de 13 unidades funcionais.

Existem equipamentos inseridos nas áreas estudadas, ou na sua envolvente, sendo na sua maioria equipamentos escolares, equipamentos de segurança pública e equipamentos socioculturais. A área C é a que tem maior presença de equipamentos, cerca de 4: 1 sociocultural, 1 escolar e 2 de segurança pública.

A dimensão das áreas pode ser avaliada através do número de unidades funcionais, mas também pelo número de funções. O número de unidades funcionais varia de 4 a 85, e apenas 2 das áreas tem um número superior a 15 unidades funcionais, sendo elas a D e a I. O número de funções varia entre 1 e 13, em que apenas 3 áreas têm um número superior a 5 funções, sendo elas a C com 9 funções distintas, D com 10 e a I com 13.

- Tipos e Hierarquias das Centralidades

Para que fosse possível fazer uma caracterização mais profunda do espaço e chegar a possíveis centralidades, foi necessário a avaliação do grau de especialização das atividades presentes no bairro. Desta maneira, procedeu-se à avaliação da especialização das funções, através da classificação de funções usada no estudo “Sistema Urbano: Área de Influência e Marginalidade Funcional: Região de Lisboa e Vale do Tejo” (INE, 2004) (Anexo C).

De acordo com o estudo do INE as funções estão agrupadas em oito classes, tendo em consideração a sua frequência, banalidade e raridade, dando o grau de especialização na região de Lisboa e Vale do Tejo. As oito classes de funções foram assim agrupadas em quatro grupos tendo em conta a sua frequência: funções muito especializadas, especializadas, pouco especializadas e não especializadas.

Procedeu-se desta maneira à classificação dos estabelecimentos localizados no bairro tendo em conta as suas atividades, agrupando-as nos quatro grupos acima referidos, de maneira a perceber o grau de especialização das atividades presentes nos Olivais Sul e a sua distribuição. Dos 258 estabelecimentos 117 não surgem na figura 28 (Mapa da Hierarquia de Funções), uma vez que as suas atividades não estavam contempladas no estudo do INE.

Relativamente aos 183 estabelecimentos que foram contemplados no estudo, através da figura 27 (Grau de Especialização das Funções do Bairro), é possível perceber que 54% dos estabelecimentos se inserem em funções especializadas, 29% em funções muito especializadas, 10% em funções pouco especializadas e 7% em funções não especializadas.

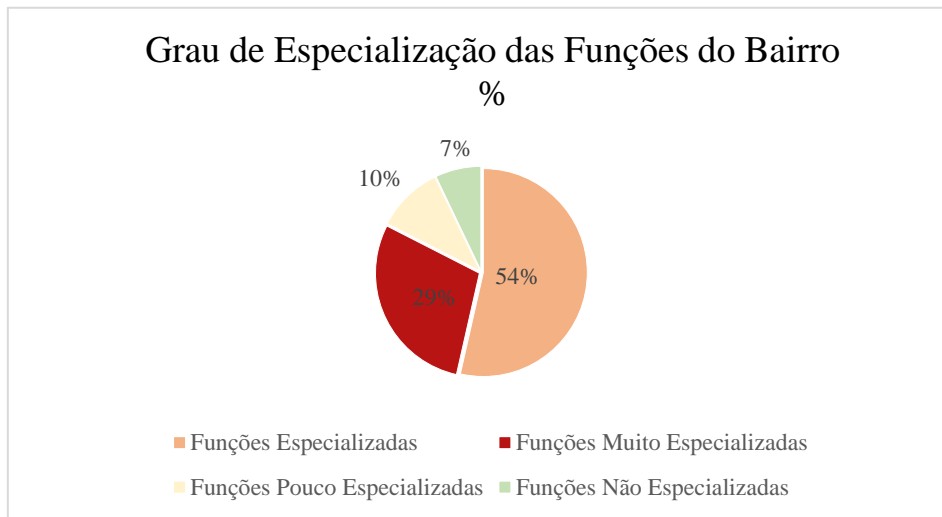


Figura 27 – Percentagem de Funções por Grau de Especialização no Bairro

Sendo o bairro caracterizado por um grau de especialização das funções alto (figura 27), é possível que determinados estabelecimentos, tais como, as clínicas, o centro de inspeções de veículos e o hospital, tenham um alcance supralocal ou até mesmo sub-regional

Hierarquia de Funções

Olivais Sul



- Funções Não Especializadas
- Funções Pouco Especializadas
- Funções Especializadas
- Funções Muito Especializadas

0 0,5 Km

Fonte dos Dados: CAOP 2018, DGT
Sistema de Referência: ETRS89/PT-TM06

Autor: Mariana Faria Silva

Figura 28 - Mapa da Hierarquia de Funções

De maneira a proceder-se à hierarquização das áreas acima identificadas (figura 26) como possíveis centralidades, foi calculado o índice de centralidade (IC) (anexo D), tendo em conta a fórmula proposta pelo INE. A mesma sofreu pequenas alterações para que se tornasse adequada ao estudo em questão. O IC foi assim calculado de acordo com a seguinte fórmula:

$$IC_j = \sum_{i=1}^{19} [\exists F_{ij} * (0,75 * E_i + 0,25 * UF_{ij})]$$

Com:

- i a representar as funções centrais e j as centralidades;
- $\exists F_j$ representa uma variável binária (0,1) que assume o valor de 1 no caso da centralidade j prestar a função i e 0 no caso de não a prestar;
- E_i traduz o grau de especialização da função i e é inversamente proporcional ao número de centralidades a prestar essa função, ou seja, dado por $(1/\text{número de centralidades equipadas com a função } i)$, normalizado por forma a que o seu máximo fosse um;
- UF_j corresponde de certa forma à dimensão que a função i assume na centralidade j e é dada pelo número de unidades funcionais da função de que dispõe a centralidade (normalizadas por forma a que o máximo, por função, seja um);
- E_i, UF_j foram normalizados por forma a que o seu máximo fosse um. Note-se que para E_i essa normalização é global (sendo igual a 1 para a função mais rara que apresenta o valor máximo no indicador $(1/\text{número de centralidades com a função } i \text{ no bairro})$ e que para UF_j é efetuada por função, ou seja, é o máximo para cada função que é transformado na unidade (por exemplo, para a função “restauração” UF_j é igual a 1 na centralidade J, que regista o valor mais elevado ao nível das unidades funcionais deste serviço). Garantindo, desta forma, que a única diferença de pesos resulta dos diferentes ponderadores atribuídos e não também de diferenças de escala entre os dois indicadores (E_i e UF_j);
- a opção de ponderar E_i e UF_j com pesos diferentes visa de alguma maneira diluir o fator dimensão da centralidade, dado que as centralidades com maior dimensão tenderão, naturalmente, a possuir um maior número de unidades funcionais para qualquer serviço.

A figura 29, que representa genericamente os resultados obtidos através do cálculo do IC, relacionado com o mapa da rede viária, demonstra:

- Uma correlação entre o número de unidades funcionais presentes nas áreas identificadas e o seu IC;
- Seis áreas têm um valor de IC inferior a 0.8, e sete têm um valor superior ou igual a 1 – C, D, E, F, I, L e M;
- O valor menor de IC (0.3) equivale à área J, esta que é uma microcentralidade comercial com todas as unidades funcionais inseridas na categoria “restauração”;
- O valor mais elevado de IC (3.9) corresponde à área I referente ao Centro Comercial *Spacio*;
- Os valores mais baixos de IC correspondentes às áreas A, B, E, G, H, J, K e M são apoiados pela rede de distribuição secundária, rede de proximidade e num dos casos pela rede de acesso local;
- Os valores mais elevados de IC equivalentes às áreas C, D, F, I e L são na sua maioria apoiados pela rede de distribuição secundária e em parte pela rede de distribuição principal.

Na generalidade, centralidades onde predominam funções não especializadas e pouco especializadas possuirão áreas de influência de alcance local. Em contrapartida, centralidades com funções especializadas terão um alcance supralocal, com áreas de influência idênticas com a área urbana onde se inserem ou mesmo sub-regional. Por outro lado, a concentração de estabelecimentos comerciais com uma grande diversidade terá um alcance supralocal que por si só não se reflete pelo grau de especialização (Miranda, 2014), como é o caso da área I referente ao Centro Comercial *Spacio*.

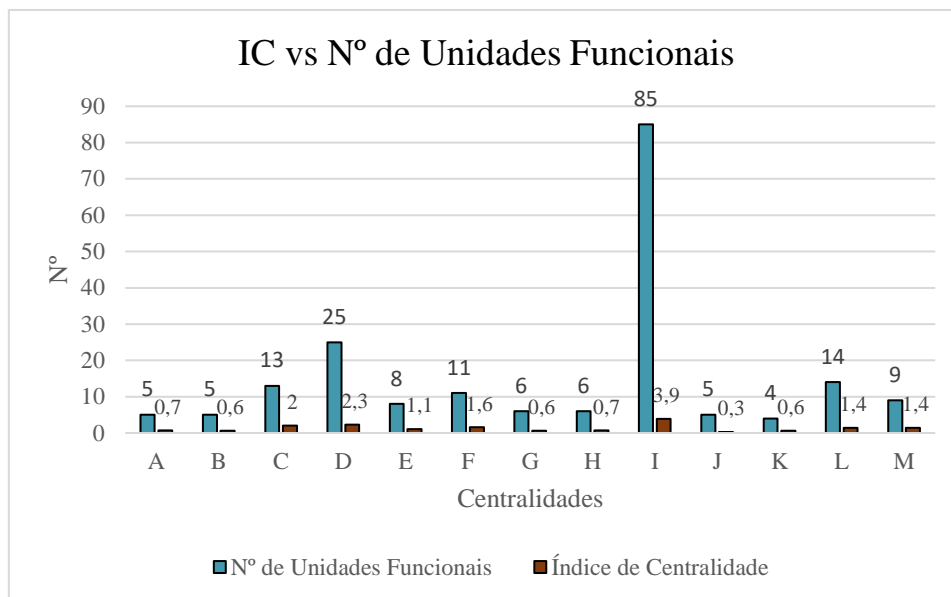


Figura 29 - Índice de Centralidade vs. Número de Unidades Funcionais

Segundo Miranda (2014), tendo em conta o seu caso de estudo que foi a cidade de Évora, existem cinco tipos de centros e de áreas dotadas de centralidade:

Centro Histórico (CH) – Centro principal, multifuncional, que possui uma grande diversidade de funções, grande número de unidades funcionais e IC muito elevado.

Centralidades de Serviços (CS) – Caracteriza-se pela presença de funções especializadas e muito especializadas e outras diversificadas e associadas a algumas funções pouco especializadas de relevância local, possuindo IC médio/elevado.

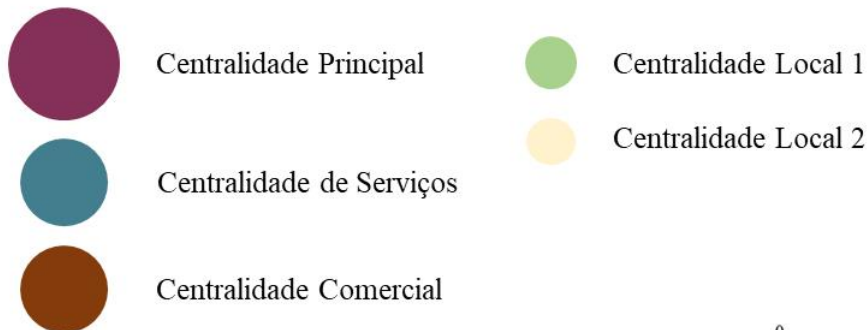
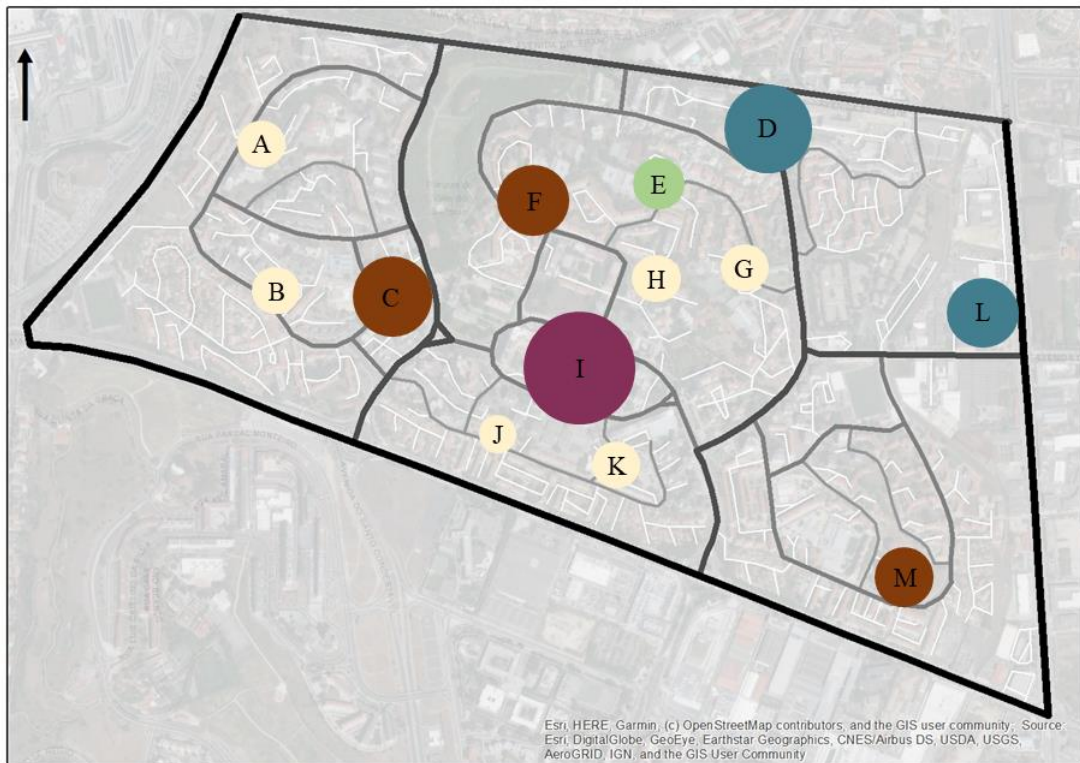
Centralidade Comercial (CC) – Concentração de atividade comercial periférica diversificada, associada a hipermercado e constituída por funções de relevância supralocal e IC médio/elevado.

Centralidades locais de nível 1 (CL1) – Centros de proximidade, onde predominam funções banais e pouco especializadas de relevância supralocal e IC médio ou médio/elevado.

Centralidades locais de nível 2 (CL2) – Centros de proximidade ou de bairro, predominam funções especializadas, possuindo baixo IC.

Tendo em conta estes conceitos foi realizado um mapa da rede de centralidades (figura 30).

Rede de Centralidades Olivais Sul



Fonte dos Dados: CAOP 2018, DGT
Sistema de Referência: ETRS89/PT-TM06

Figura 30 – Mapa da Rede de Centralidades

Autor: Mariana Faria Silva

Na área de estudo em questão não existe um centro histórico, mas sim, um centro principal, esse que corresponde à centralidade I (Centro Comercial *Spacio*), sendo esta a centralidade do bairro com o IC mais elevado (3.9).

As centralidades de serviços (D e L) são ambas servidas por uma rede viária de grau elevado (rede de distribuição principal e rede estruturante) e localizadas nos limites do bairro. A centralidade L, tendo em conta a sua localização e as funções da generalidade das suas unidades funcionais, pode-se caracterizar como uma centralidade industrial. A centralidade D é a segunda centralidade com o IC mais alto (cerca de 2.3) e também a segunda centralidade com maior diversidade de funções.

Relativamente às centralidades comerciais a que mais se destacou foi a centralidade C, correspondendo ao terceiro IC mais elevado (2). Esta centralidade destaca-se por ter inserida nela o maior número de equipamentos, e também pela sua variedade de funções, sendo ainda influenciada por uma rede viária de grau elevado idêntico à centralidade D. A centralidade comercial F com um IC de 1.6 está na quarta posição na hierarquia das centralidades, esta que por não ter funções especializadas e muito especializadas, acaba por ter uma influência à escala do bairro. A centralidade M, dentro das centralidades comerciais, é a centralidade com o IC menor (1), ainda assim, o facto da mesma ter um equipamento escolar e principalmente uma função especializada referente ao equipamento de segurança pública (Bombeiros Voluntários do Cabo Ruivo), acaba por dar expressão a esta centralidade que é caracterizada na sua generalidade pela categoria da restauração.

Considerando as centralidades locais, a única centralidade que se enquadra nos parâmetros de Miranda (2014) em relação às CL1 é a centralidade E, esta que ocupa o quinto lugar na hierarquia das centralidades, com um IC de 1.1. A mesma é servida pela rede viária de proximidade e é caracterizada por funções banais, sendo que tem nela inserida uma função especializada – um jardim de infância/1º ciclo (o bosque – jardim escola) - podendo obter uma influência supralocal.

As restantes centralidades, todas elas com poucas unidades funcionais e com o IC fraco, inserem-se na categoria de centralidades locais 2, ainda assim, a sua maioria não tem funções especializadas, existindo apenas uma função especializada na centralidade A e G. Considerando ainda as CL2, a centralidade j é a que tem o IC menor do bairro, cerca de 0.3, sendo caracterizado apenas pela categoria restauração.

4.2 – ASPETOS PERCETIVOS

METODOLOGIA

A análise acerca do comportamento, percepção e apreciações dos utilizadores no ambiente urbano, neste caso, no bairro Olivais Sul, constitui uma parte bastante relevante para o estudo.

A segunda parte da entrevista foi realizada através da partilha de ecrã por parte dos entrevistados, fazendo uso do *Google Maps* limitaram/assinalaram alguns aspetos que lhes foram pedidos.

Esta parte da entrevista tinha como propósito a produção de um mapa final inspirado na abordagem metodológica de Kevin Lynch (1960), ainda assim, é necessário salientar que a metodologia não foi seguida à regra, mas sim realizada uma adaptação da mesma.

A metodologia de Kevin Lynch apoia-se no princípio base de que a imagem da cidade varia de indivíduo para indivíduo, estando bastante relacionada com as memórias e significados provenientes da vivência de cada um no espaço.

Considerando o autor, a imagem de cada ambiente pode ser estudada através de três componentes: identidade, estrutura e significado. Esta análise poderá ser entendida em três fases, a primeira em identificar um objeto e reconhecê-lo como identidade separável, tendo em conta uma determinada imagem. Na segunda fase deve incluir-se na imagem a relação estrutural ou espacial do objeto com o observador. A terceira e última fase passa por o objeto conferir um significado físico e emocional para o observador.

Kevin Lynch identifica cinco elementos na caracterização da imagem urbana de uma cidade, ainda assim, é necessário realçar que nenhum dos elementos-tipo existe isoladamente, na realidade eles sobrepõem-se e ligam-se existindo uma complementaridade entre eles, e é o seu conjunto que é capaz de criar a imagem que o observador retém daquilo que o rodeia na cidade.

Os elementos-tipo são constituídos por:

-Vias: as vias podem ser compreendidas como “canais ao longo dos quais o observador se move, usual, ocasional ou potencialmente”. Segundo o autor as pessoas absorvem a cidade à medida que nela se deslocam, sendo parte integrante deste elemento as linhas de trânsito, as ruas, os passeios, etc.;

-Limites: os limites são “elementos lineares não usados nem considerados pelos habitantes como vias”, fazendo parte dos mesmos as zonas fronteiriças entre duas partes, costas marítimas ou fluviais, cortes de caminho-de-ferro, entre outros;

-Bairros: os bairros são “regiões urbanas de tamanho médio ou grande, concebidos como tendo uma extensão bidimensional, zonas que o observador reconhece como tendo características específicas, algo de comum e de identificável”;

-Cruzamentos: os cruzamentos são “pontos, locais estratégicos de uma cidade, através dos quais o observador nela pode entrar e constituem intensivos focos para os quais e dos quais ele se desloca”.

Exemplos disso são locais de interrupção num transporte, cruzamentos/interseções de vias, praças, rotundas, interfaces de transportes, entre outros.

-Pontos Marcantes: os pontos marcantes consistem em “elementos externos ao observador, uma vez que este não está dentro deles”. Geralmente são representados por objetos físicos, como um edifício, uma loja, um sinal ou uma montanha, variando quanto às suas dimensões, locais de interseção e finalidades, podendo estar localizados dentro ou fora da cidade, tornando-se em pontos de referência para as pessoas.

Tendo como referência esta metodologia, optou-se por distinguir os seguintes elementos: Limites, Zonas Desconhecidas, Centros, Pontos Marcantes, Pontos de Encontro, Rua Principal e Percursos Frequentes. Através das respostas dos entrevistados foram construídos mapas da leitura do espaço, o que possibilitou não só a caracterização do bairro, a compreensão da apropriação do espaço por parte dos entrevistados e sua percepção em relação ao mesmo, de maneira a chegar a potenciais centralidades.

RESULTADOS

Questão 1: Desenhe os limites do bairro.

A esta questão, nove dos doze entrevistados têm uma percepção correta dos limites do bairro. Com isto pretendia-se perceber se o bairro tem uma imagem forte e a percepção dos entrevistados em relação ao espaço.

Questão 2: Qual o ponto de encontro que considera principal. Justifique.

Através da figura 31, é possível afirmar que o ponto de encontro mais identificado foi o Centro Comercial *Spacio*, e de seguida a Quinta Pedagógica. As justificações, no geral, passam pela centralidade dos mesmos e por serem dois locais do conhecimento de todos. Variados outros pontos também foram indicados, mas com menor relevância.

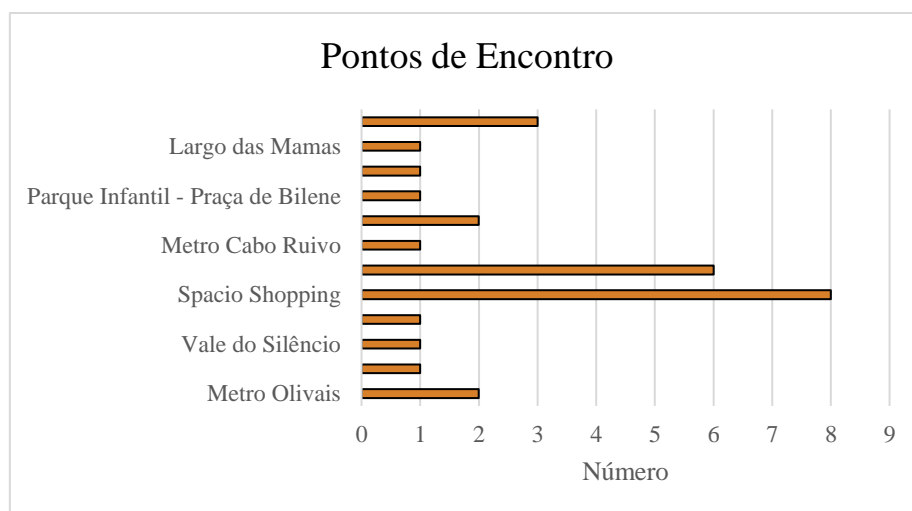


Figura 31 - Pergunta 2

Questão 3: Indique na sua opinião qual é a “rua principal” do bairro e quais os percursos que faz com maior frequência. Justifique.

Na generalidade esta questão relativa à rua principal suscitou algumas dúvidas, demonstrando assim que não será legível e facilmente identificável a existência da mesma. Inclusive para três dos entrevistados o bairro não tem rua principal, fundamentando que não existe uma rua com comércio e serviços suficientes para gerar a dinâmica necessária que caracteriza uma rua principal.

Tendo em conta a figura 32, as ruas mais indicadas são a Av. Cidade de Luanda e a Av. Cidade de Lourenço Marques, tendo ambas como justificativa o facto de serem vias de atravessamento do bairro, com grande importância. Através destas respostas é possível retirar algumas ilações, tais como, as pessoas não vivenciam o bairro, mas sim o verem como uma passagem, sugerindo que a rua principal do mesmo, esta que deveria ser caracterizada como uma rua de dinâmicas, fluxos, é ao invés entendida como uma rua larga, sem pessoas, e caracterizada pelo seu grande fluxo automóvel. A Av. de Berlim, tendo como base o pensamento anterior, também faz parte das ruas mais indicadas.

A Rua Cidade de Bolama e a Rua Cidade de Bissau foram tantas vezes indicadas como a Av. de Berlim, ainda assim, estas tiveram uma justificação diferente, uma vez que as mesmas foram assinaladas pelo facto de circundarem o Centro Comercial *Spacio*, darem acesso à Quinta pedagógica e ao metro dos Olivais (Rua Cidade de Bissau), sendo do ponto de vista destes entrevistados por isso as ruas mais movimentadas, considerando-as as ruas principais do bairro.

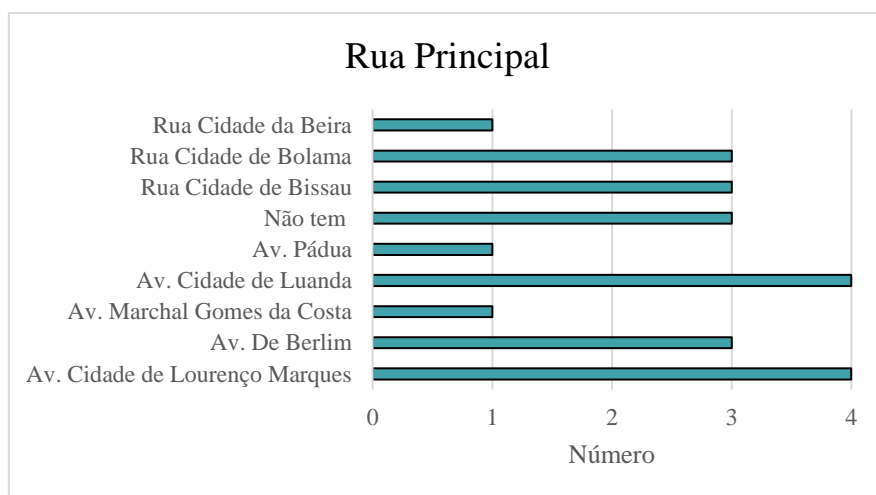


Figura 32 – Pergunta 3

Em relação aos “percursos mais frequentes” optou-se por os mesmos apenas serem referenciados nos mapas leitura do espaço (anexo F), e analisados no mapa comportamental final em conjunto com os restantes elementos.

Os entrevistados realizam aqueles percursos para realizar atividades físicas, aceder a comércio e serviços, aceder a casa de familiares, para passear e para sair do bairro. Na generalidade os entrevistados afirmam que na maioria dos trajetos (percursos) deslocam-se a pé ou de carro, foi também referido o uso da bicicleta

em determinados percursos singulares, mas com relativamente pouco peso, e indicado apenas uma vez o metro.

Questão 4: Para si onde é o centro do bairro? Justifique.

À questão número 4, como é possível observar através da figura 33, a grande maioria apontou o *Spacio Shopping* como o centro do bairro, com a justificação que nele se concentra quase toda a totalidade do comércio e dos serviços do bairro, atraindo por isso mais população. Houve também quem assinala-se a zona do Shopping, da Quinta Pedagógica e da Biblioteca como o centro, afirmando que não seria justo assinalar apenas o *shopping*, pois é o conjunto desses elementos que produz maiores dinâmicas. Com o mesmo peso apontaram a zona onde se encontra a 2ª Divisão Policial e a Praça Cidade do Luso. O miradouro de Olivais Sul e o Jardim Cidade de Porto Alexandre foram identificados apenas por uma pessoa.

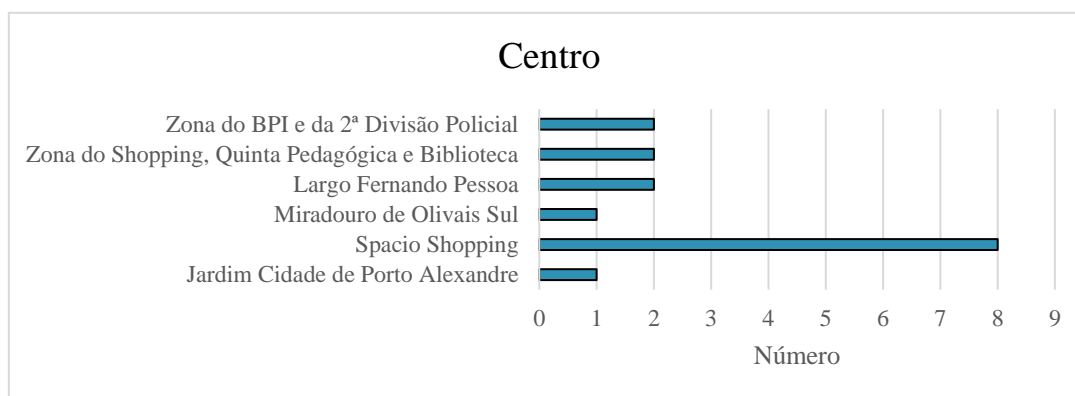


Figura 33 – Pergunta 4

Questão 5: Identifique os pontos marcantes (pontos de referência) do bairro. Justifique.

Através da figura 34 é possível afirmar que todos os entrevistados assinalaram como um ponto marcante (de referência) do bairro o *Spacio Shopping*. O Parque Vale do Silêncio e o Cemitério foram também dos elementos mais referenciados. Estes três “pontos” foram assinalados maioritariamente com o fundamento que eram os elementos mais populares e distintos do bairro, desta maneira mais facilmente reconhecidos/identificáveis por todos (residentes e não residentes). Os restantes elementos foram apontados menos vezes, com a justificativa que são pontos de referência de menor escala de importância, utilizados no dia a dia dos entrevistados, não sendo por isso tão conhecidos por a população não residente do bairro.

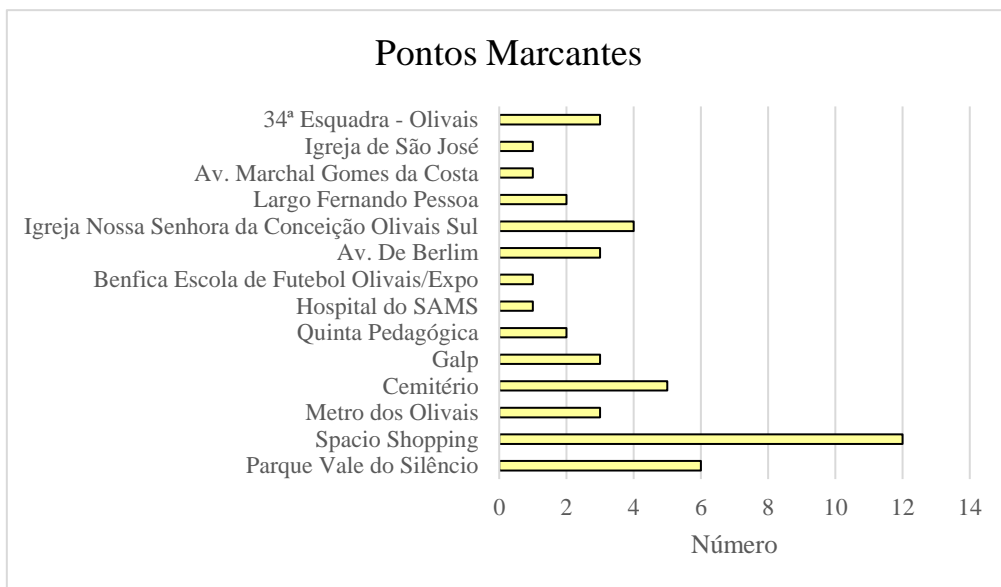


Figura 34 – Pergunta 5

Questão 6: Que aspeto melhor caracteriza a identidade (individualidade) do bairro? Por exemplo, se tivesse de mandar uma fotografia a uma pessoa estrangeira para mostrar o bairro, ao que tirava a fotografia?

À questão número 6, o aspeto que melhor caracteriza a identidade do bairro (figura 35), tendo em conta a opinião dos entrevistados, é o Parque Vale do Silêncio, o edificado pontual e as áreas verdes, com o fundamento que o que distingue o bairro dos restantes em Lisboa é exatamente a quantidade de áreas verdes e no caso do Parque Vale do Silêncio a sua grandeza. Outro elemento que faz parte dos mais assinalados foi a Quinta Pedagógica, com a justificativa de que é um aspeto singular, existindo poucos exemplos destas quintas (apenas mais uma em Campolide) na cidade de Lisboa.

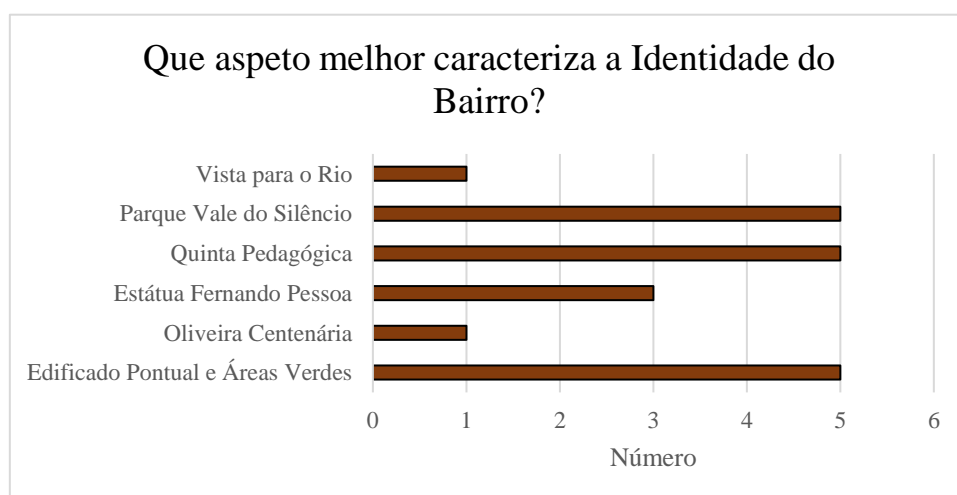


Figura 35 – Pergunta 6

Questão 7: Onde é que nunca foi no bairro? Justifique.

As áreas desconhecidas aparecem representadas no mapa da leitura do espaço final (figura 36). Na generalidade a escolha destas áreas era a consequência da inexistência de comércio e serviços ou de algum aspeto que fizesse com que os entrevistados tivessem interesse em lá ir.

O mapa da leitura do espaço final (figura 36), representa a união de toda a informação obtida na segunda parte das entrevistas. A dimensão da simbologia, que identifica os centros, pontos marcantes e pontos de encontro difere dependendo do número de vezes que foram referidos pelos entrevistados. Por exemplo, o *Spacio Shopping* foi referido por todos os entrevistados como o “centro”, sendo assinalado com o maior círculo.

No que diz respeito aos centros representados por círculos existem três tamanhos:

Círculo menor: quando foi referido apenas uma vez;

Círculo intermédio: quando referido duas vezes;

Círculo maior: trata-se novamente do *Spacio Shopping* referido 8 vezes como centro do bairro.

O símbolo “estrela” surge em três tamanhos dependendo de quantas vezes foi referido pelos entrevistados como ponto marcante, sendo assinalado com:

“Estrela” menor: quando foi referido apenas uma vez;

“Estrela” intermédia: quando referida entre 4 e 6 vezes;

“Estrela” maior: o *Spacio Shopping* mencionado 12 vezes.

Por último, os “pins” assinalam os pontos de encontro assinalados pelos entrevistados, sendo:

“Pin” menor: quando referido uma vez;

“Pin” intermédio: quando referido duas e três vezes;

“Pin” maior: quando referido 6 e 8 vezes, sendo a Quinta Pedagógica e o *Spacio Shopping*, respetivamente.

Através da análise do mesmo é possível concluir alguns aspetos. Relativamente aos percursos mais frequentes dos doze entrevistados, os mesmos estão compreendidos em torno do *Spacio Shopping* e no Parque Vale do Silêncio.

Tendo em conta as áreas desconhecidas, as mesmas localizam-se maioritariamente sobre as áreas residenciais e sobre a zona industrial do bairro, não existindo pontos de interesse nestas áreas capazes de gerar dinâmicas, sendo desta maneira maioritariamente frequentadas pelos seus residentes ou trabalhadores (no caso da zona industrial).

O *Spacio Shopping* é o único elemento do bairro que reúne não só o título de centro, como de ponto marcante e de ponto de encontro, e onde a escala dos mesmos é a mais alta. Sendo possível afirmar que é o elemento mais importante do bairro. É possível ainda distinguir quatro áreas do bairro que também se vieram a destacar: o Parque Vale do Silêncio, a Praça Cidade do Luso, a zona da Biblioteca e da Quinta Pedagógica e também a área onde se localiza o Caixa Geral de Depósitos e a 2ª Divisão Policial (Rua Cidade de Nampula).

O facto de os entrevistados apontarem como a rua principal ruas de elevado transito rodoviário e não de vivência e circulação pedonal, referindo ainda, parte dos entrevistados, a inexistência da mesma, conduz à ideia de que seria importante para a melhoria da qualidade do espaço público do bairro a realização da adaptação das ruas que delimitam o *Spacio Shopping*, gerando desta maneira a rua principal do bairro.

Mapa Leitura do Espaço

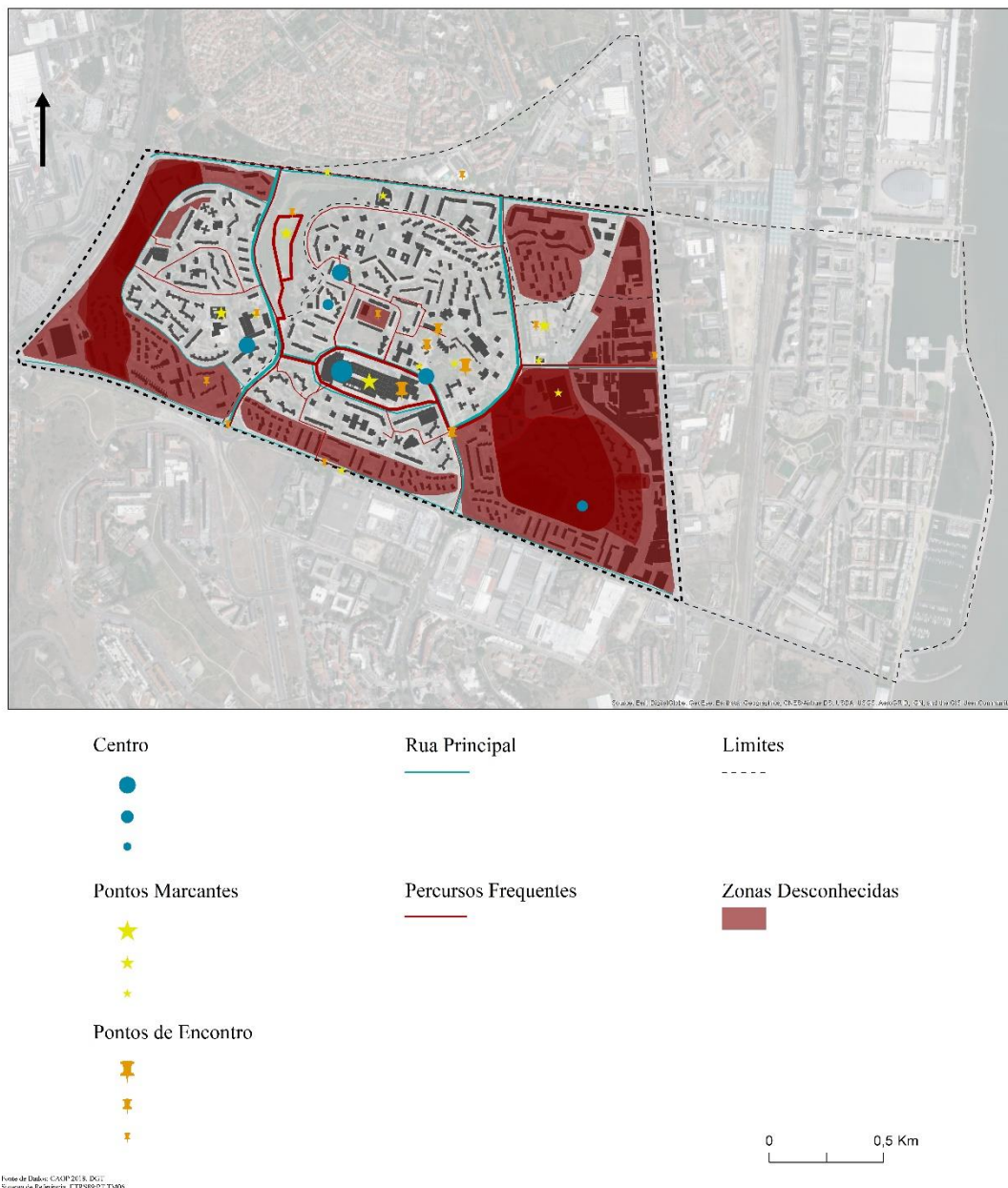


Figura 36 - Mapa Leitura do Espaço Final – relativo à 2ª parte das entrevistas

4.3 – ASPETOS COMPORTAMENTAIS

CONCEITO

Os mapas comportamentais são bastante úteis para a compreensão das relações entre o espaço e o ser humano.

Considerando Rheingantz et al (2009), o mapa comportamental é um instrumento para o registo das observações sobre o comportamento e atividades dos usuários num determinado local. Geralmente esta metodologia é realizada “em ambientes públicos urbanos como jardins e parques, onde é observado o modo como os utilizadores se relacionam com o lugar e as atividades que são desenvolvidas nestes espaços.” (Neto, 2018, p.57).

Tendo em conta Golicnik e Thompson (2009), esta abordagem serve para identificar tipos e frequências de comportamento e para demonstrar a sua associação com locais específicos. Os mapas comportamentais foram assim concebidos para dar resposta aos seguintes objetivos: sistematizar o registo das atividades e da localização das pessoas num determinado ambiente por intermédio de mapas esquemáticos e por gráficos; ilustrar empiricamente o espaço e o tempo de permanência ou percursos dos indivíduos, o seu comportamento e verificar a adequação e coerência do ambiente planeado construído (Cunha et al, 2016).

Segundo Sommer (1997), existem dois tipos de mapas comportamentais: centrados no espaço e centrados nos indivíduos. Nos mapas centrados nos lugares os observadores ficam parados num ou mais pontos estratégicos, onde tenham acesso a uma boa visibilidade geral e em que não interfiram minimamente no movimento e no uso normal do ambiente. No segundo caso (mapas centrados nos indivíduos) os observadores seguem o indivíduo ou grupo de pessoas e registam as suas atividades e comportamentos durante um determinado período de tempo e de percurso, tendo desta maneira um carácter mais intrusivo comparativamente ao primeiro.

O mapeamento comportamental realizado neste trabalho foi centrado no espaço, de maneira a perceber as relações entre o comportamento e o ambiente no qual o indivíduo se insere, com o intuito de identificar espaços com diferentes dinâmicas, chegar a espaços urbanos de permanência ou de passagem.

METODOLOGIA

Usufruiu-se assim desta técnica de pesquisa com o objetivo de obter mais informações sobre o uso do espaço público no bairro Olivais Sul, para isso foi tido em conta o trabalho realizado por Golicnik e Thomposon (2009) e o trabalho de Neto (2018).

A presente pesquisa procurou explorar os padrões de ocupação espacial na área de estudo, para tal foi pretendido que o espaço público analisado abrangesse diferentes tipologias, isto é, ruas, avenidas, largos, cruzamentos e um parque de estacionamento. O trajeto teve também em consideração as respostas obtidas através das entrevistas.

Foi delimitado um percurso total de cerca de 6km de extensão, com 18 pontos (lugares), começando no Metro do Cabo Ruivo e terminando na zona da Quinta Pedagógica/Biblioteca. O quadro 4 revela não só o número de pontos do trajeto, como a sua designação, as distâncias entre pontos, os metros acumulados e o tempo de percurso, atendendo, quando necessário, à informação disponibilizada a partir do *Google Maps*. Tendo sido perspetivado para a pesquisa uma média de 5 minutos de paragem por ponto, dando aproximadamente, no total, um percurso de 3 horas (percorrido a pé).

Quadro 4 - Percurso

Pontos (nº)	Designação	Metros	Metros Acumulados	Min de percurso	Cada paragem 5 min
1	Metro do Cabo Ruivo	0			5
2	Galp/Cemitério	500	500	7	10
3	Metro Olivais Sul	400	900	6	15
4	Spacio 1	150	1050	2	20
5	Spacio 2	300	1350	4	25
6	Spacio 3	220	1570	3	30
7	Parque Infantil - Praça de Bilene	450	2020	6	35
8	Caixa Geral de Depósitos	140	2160	2	40
9	Igreja/Escola	120	2280	1	45
10	Mercado dos Olivais Sul	290	2570	4	50
11	PSP/ Parque de Estacionamento	120	2690	2	55
12	Parque Vale do Silêncio	300	2990	4	65
13	Largo Fernando Pessoa	400	3390	5	70
14	Largo das Mamas	280	3670	4	75
15	Jardim Cidade de Porto Alexandre	260	3930	4	80
16	Zona de convívio (mesas pic-nic)	150	4080	2	85
17	Spacio 4	350	4430	4	90
18	Quinta Pedagógica/Biblioteca	210	4640	3	95
	Metro do Cabo Ruivo	1100	5740	16	

Através da figura 37 é possível compreender a localização do percurso inserido no bairro e referentes pontos (locais) de observação.

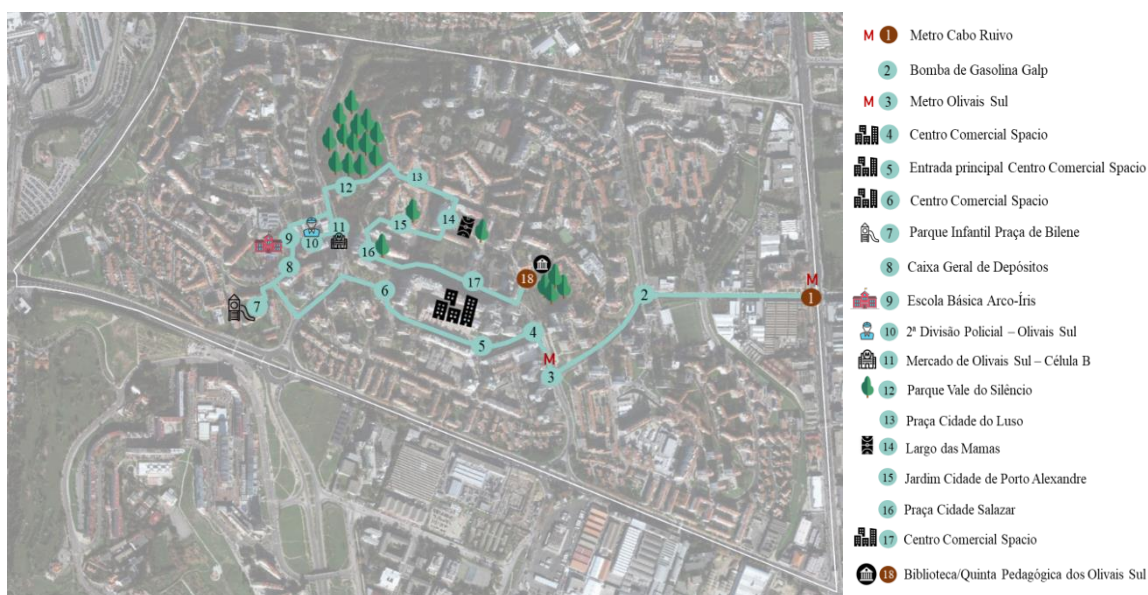


Figura 37 - Mapa do Percurso e dos Locais de Observação

- Recolha dos dados





A recolha dos dados para a construção dos mapas comportamentais realizou-se entre o dia 15 de setembro e o dia 27 de setembro de 2020. Foi decidido que esta análise se concentraria em quatro dias, dois dias da semana (terça e quinta-feira) e dois do fim-de-semana (sábado e domingo). O mês de setembro geralmente remete a temperaturas altas, ainda assim, a média das temperaturas desse período foi de 23 graus, em que o céu maioritariamente se encontrou parcialmente encoberto, chegando num dos dias decorrentes da análise a precipitar.

Os horários das observações foram divididos em 4 períodos: 8-11h; 11.30-14.30h; 15-18h e 18.30-21.30h, com o objetivo de conseguir registar/representar o que são os padrões de uso do espaço público no maior número de horas possível.

Foi efetuada uma lista de conjunto de símbolos (quadro 5) que compreendesse as atividades mais comuns que pudessem ocorrer nos pontos de observação e atribuída a cada atividade um código. As 32 atividades foram agrupadas em 6 categorias (caminhar, caminhar sobre rodas, estar em pé, descansar, exercitar e mendigar), de maneira a facilitar a sua análise.

Como anteriormente foi referido, as observações consistiram na leitura visual num período de 5 minutos por ponto (local). A metodologia adotada no terreno foi o software *Mapit Gis*, este que tal como o *Google Maps* usufrui de imagens satélite, sendo possível através das mesmas a marcação de pontos, linhas e polígonos. Optou-se para este trabalho pela marcação de “pontos” (Anexo G), considerando que cada ponto corresponde a um usuário, associou-se a cada um, um determinado código que continha o género (H/M), a classe etária (20 ou menos, 21 a 40, 41 a 65 e 66 ou mais) e a atividade (tendo em conta os códigos do quadro 5).

Quadro 5 - Categorias, Atividades e correspondentes Códigos

CATEGORIA	Género		Atividades	Código de cada Atividade
	H	M		
Caminhar			Andar	C
			Caminhar com uma ou + crianças	C1
			Empurrar um carrinho de bebé	C2
			Empurrar um carrinho de bebé e caminhar com uma ou + crianças	C3
			Passear o cão	C4
Caminhar sobre rodas			Andar de Bicicleta	C6
			Desloca-se de cadeira de rodas	C7
			Andar de trotinete	C8
Estar em Pé			Parado	P
			Estar em pé com uma ou + crianças	P1
			Estar em pé com um carrinho de bebé	P2
			Estar em pé com um carrinho de bebé e com uma ou + crianças	P3
Descansar			Sentado	S
			Sentado com uma ou + crianças	S1
			Sentado com um carrinho de bebé	S2
			Sentado com um carrinho de bebé e uma criança	S3
			Sentado enquanto passeia o cão	S4
			Sentado num banco	S6
			Sentado num banco com uma ou + crianças	S7
			Sentado num banco com um carrinho de bebé	S8
			Sentado num banco com um carrinho de bebé e uma ou + crianças	S9
			Sentado num banco enquanto passeia o cão	S10
			Sentado à volta de uma mesa	S12
Exercitar			Correr	E
			Andar de Patins	E1
			Andar de Skate	E2
			Brincar	E3
			Jogar Futebol	E4
			Jogar com uma bola	E5
			Jogar Basketball	E6
Mendigar			Pedir Esmolas	M

- Técnicas de Sistematização dos Dados

Nesta fase, os dados recolhidos durante o trabalho de campo, através do *software Mapit Gis*, foram transferidos para os programas *Excel* e *ArcGis*, criando desta maneira uma base de dados georreferenciada (no caso do *ArcGis*), sendo possível através destas duas ferramentas associar aos pontos (pessoas) o género, a idade e as atividades.

RESULTADOS

É importante referir que os resultados obtidos foram condicionados pela situação atual de pandemia, não existindo a mesma intensidade e uso do espaço público, estando representado nestes mapas comportamentais a “nova” realidade.

Foram observados no total dos quatro dias, 2713 utilizadores, sendo que 751 foram observados na terça-feira, este que foi o dia onde foram observados/registados mais utilizadores, 642 na quinta-feira, 619 no sábado e por fim, 701 no domingo. As observações registadas mostram uma ligeira diferença ao nível de género, correspondendo 51% ao género masculino e 49% ao género feminino.

Na generalidade, considerando os 4 dias, o horário onde foi registado mais utilizadores foi o das 11.30-14.30h, de seguida o das 15-18h, o das 8-11h e por fim o das 18.30-21.30h. Ainda assim, fazendo a distinção entre os dois dias relativos à semana (terça e quinta-feira) e os dois dias do fim-de-semana (sábado e domingo), é possível identificar desigualdades no número de utilizadores por horário, sendo a única semelhança o facto do último horário (18.30-21.30h), em ambos os casos, ser o que tem menos utilizadores registados.

Considerando os dias da semana, o horário onde existiu mais registos foi o das 8-11h, seguindo-se o das 11.30-14.30h, o das 15-18h e por fim o das 18.30-21.30h. Já em relação ao fim-de-semana o horário com maior número de registos foi o das 11.30-14.30h, seguindo-se o das 15-18h, o das 8-11h e por fim o das 18.30-21.30h.

Relativamente ao peso médio de cada classe etária por género, figura 38, pode-se afirmar que a classe etária mais observada no bairro, em ambos os sexos, foi a classe entre os 41 e os 65 anos, com uma percentagem total de 37.3, neste caso com uma expressividade superior do género feminino (19.3%). De seguida, nesta situação com maior percentagem do género masculino (14.3%) a classe entre os 21 e os 40 anos, com um peso total de 27.0%. Com 18.1% a classe etária dos 66 ou mais anos, tendo sido o género feminino o mais observado (9.2%). Por fim, com menor expressão, a classe jovem (20 ou menos anos), com cerca de 17.6% do total da população observada, tendo neste caso maior representatividade o género masculino (9.8%).

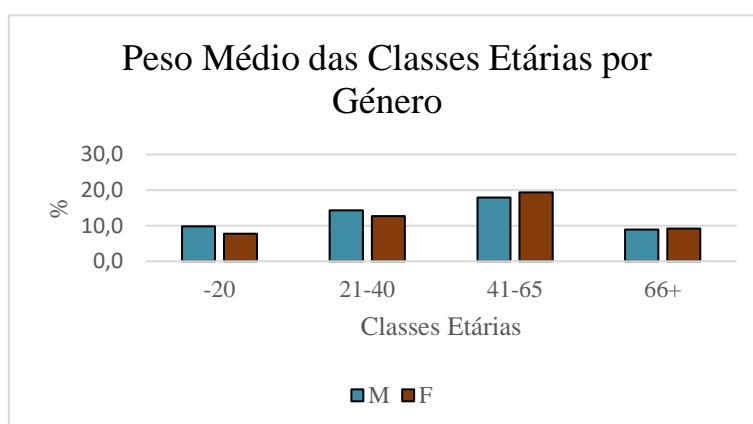


Figura 38 - Peso Médio das Classes Etárias por Género

Através da figura 39 é possível perceber quais dos 18 pontos têm maiores e menores concentrações/dinâmicas populacionais.

O ponto 7 referente ao parque infantil da Praça de Bilene, o ponto 10 localizado no parque de estacionamento da 2ª divisão policial e o ponto 15 relativo ao jardim Cidade de Porto Alexandre são os três pontos com menores registos de observações (0 a 50 utilizadores).

O ponto 1 (metro do Cabo Ruivo), 2 (Galp), 6 (*Spacio*), 9 (Escola Básica Arco-Íris), 14 (largo das Mamas) e o 17 (*Spacio*) correspondem à escala de 51 a 150 utilizadores.

Na escala 151 a 250 utilizadores inserem-se os pontos 3, 4, 5, 8, 11, 13, 16 e 18. Sendo necessário destacar o ponto 5 (entrada principal do *Spacio Shopping*) uma vez que é o segundo ponto com maior concentração populacional, cerca de 200 utilizadores. Com uma diferença pouco relevante, ambos com 199 utilizadores, o ponto 8 (zona da Caixa Geral de Depósitos) e o ponto 13 (Praça Cidade do Luso).

Por fim, com o maior número de registos, cerca de 426 utilizadores, o ponto 12, este que representa o Parque Vale do Silêncio.

Número de Utilizadores por Ponto de Observação

Mapas Comportamentais

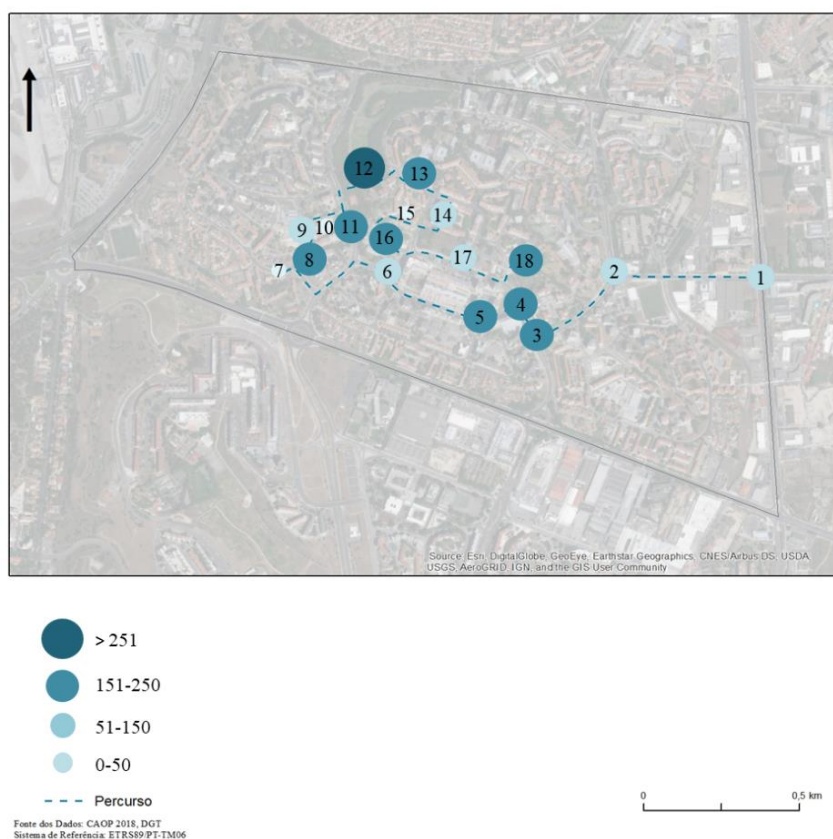


Figura 39 - Mapa do nº de Utilizadores por Ponto (total)

Tendo em consideração a figura 40 é possível perceber que das seis categorias (caminhar, caminhar sobre rodas, estar em pé, descansar, exercitar e mendigar), a categoria mais registada ao longo do percurso durante os quatro dias foi a categoria “caminhar”, representando 65.0%.

Na generalidade a atividade “andar” foi a que mais se destacou dentro da categoria “caminhar”. Outro aspeto a destacar é referente à segunda atividade com maior representatividade, sendo que, durante os dias da semana foi “passar o cão”, enquanto que nos dias de análise relativos ao fim-de-semana a segunda atividade mais registada foi “caminhar com uma ou mais crianças”.

As atividades “empurrar um carrinho de bebé” e “empurrar um carrinho de bebé e caminhar com uma ou mais crianças” são as atividades com menor peso, ainda assim, ambas têm um maior número de observações no fim-de-semana, e concentram-se maioritariamente no ponto 18 (Biblioteca/Quinta Pedagógica).

Com bastante menor expressividade, 12.8%, segue-se a categoria “estar em pé”, neste caso a atividade “parado” foi a mais observada, as restantes tiveram pouca relevância em qualquer um dos dias.

Com 10.6% encontra-se a categoria “descansar”, sendo a atividade “sentado” a mais observada em todos os dias. A atividade “sentado num banco” foi a segunda mais registada, também no total dos dias.

Com 6.3% a categoria “exercitar”, dentro desta categoria as atividades que mais sobressaíram durante os dias da semana foi “correr” e “jogar basquetebol”, durante o fim-de-semana a categoria que mais se destaca, principalmente ao domingo é a categoria “brincar”.

Relativamente à categoria “caminhar sobre rodas” esta tem uma percentagem de 5.3, e a atividade que mais se destaca em todos os dias é “andar de bicicleta”, tendo maior expressividade no fim-de-semana. Por fim com uma representatividade quase nula, apenas com 0.1% a categoria “mendigar”.

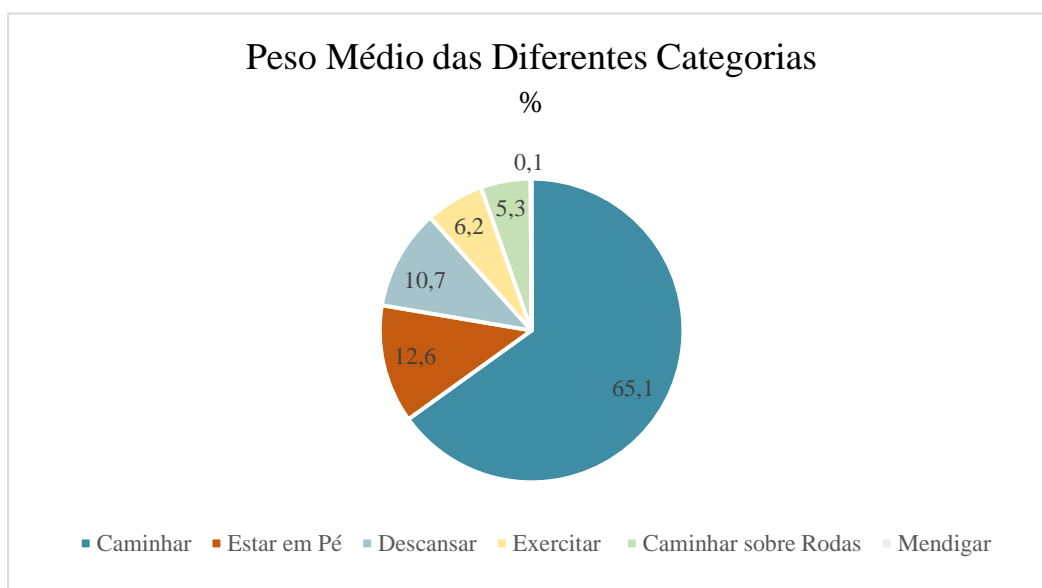


Figura 40 - Peso Médio de cada Categoria

- Comportamentos Ativos e Passivos

Os equipamentos e os estabelecimentos de comércio e prestação de serviços (figura 23) presentes no espaço público, como já foi anteriormente referido, influenciam em muito a sua atratividade e consequentemente a possível construção de centralidades, mas também as atividades neles desenvolvidas.

Para que fosse possível realizar uma análise comparativa entre o peso médio de cada categoria (figura 40) e o peso médio de cada categoria por ponto, e ainda uma análise entre os comportamentos ativos e passivos do bairro foram elaborados dois gráficos (figura 41 e figura 42).

Foram admitidos como comportamentos ativos as categorias: “caminhar”, “caminhar sobre rodas”, “exercitar” e “mendigar”.

Sendo possível afirmar, através da figura 41, que o ponto onde o comportamento ativo tem o valor mais elevado, cerca de 98.7%, é o ponto 2 (Galp), referente a um cruzamento. Este valor pode ser justificado por este ponto estar localizado próximo de uma ligação viária com um grau elevado na hierarquia viária (nível 2), correspondendo à rede de distribuição principal do bairro, proporcionando a este ponto maior acessibilidade.

Sendo o peso médio da categoria “caminhar” 65.1%, é possível verificar que 13 dos 18 pontos (1, 2, 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11, 15, 16, 17 e 18) encontram-se acima desta média, correspondendo o ponto 17 (*Spacio*) ao local que tem o peso mais elevado (90.3%). O ponto 17, também localizado num cruzamento, gera esta percentagem elevada, podendo ser considerado um local de passagem. Os restantes pontos encontram-se abaixo do peso médio, sendo o ponto 14 (Largo das Mamas) o que tem o menor peso (37.6%), este que por ter a presença de um campo de basquetebol é preferido para a categoria “exercitar”.

Tendo em conta a categoria “exercitar”, encontram-se 4 pontos (7, 12, 13 e 14) com percentagens acima do peso médio (6.2%). Com uma diferença percentual bastante notória quanto aos restantes pontos, o Largo das Mamas (ponto 14), distingue-se com uma percentagem de 45.8, como já anteriormente foi referido, esta percentagem deve-se maioritariamente à existência do campo de basquetebol. Pelo contrário, existe mais de um ponto de observação que não tem qualquer tipo de registo desta categoria, sendo eles os pontos: 3, 8, 9, 10, 15, 17 e 18.

Relativamente à categoria “caminhar sobre rodas”, encontram-se apenas 4 pontos de observação (1, 2, 12 e 16) acima do peso médio (5.3%). O ponto de observação 12 (Parque Vale do Silêncio) é o ponto com a percentagem mais elevada, cerca de 10.3%. Os pontos 7, 10, 15 e 18, pelo contrário, não têm qualquer tipo de representatividade desta categoria. É necessário ter em mente que os pontos 7, 10 e 15 pertencem aos pontos com menor número total de utilizadores registados, e na generalidade, tendo em conta os quatro pontos, a maioria dos utilizadores registados inseriram-se na categoria “caminhar”.

Por último, com o menor peso médio (0.1%), a categoria “mendigar”, esta que foi apenas registada no ponto 17 (*Spacio*), com uma percentagem de 1.4.

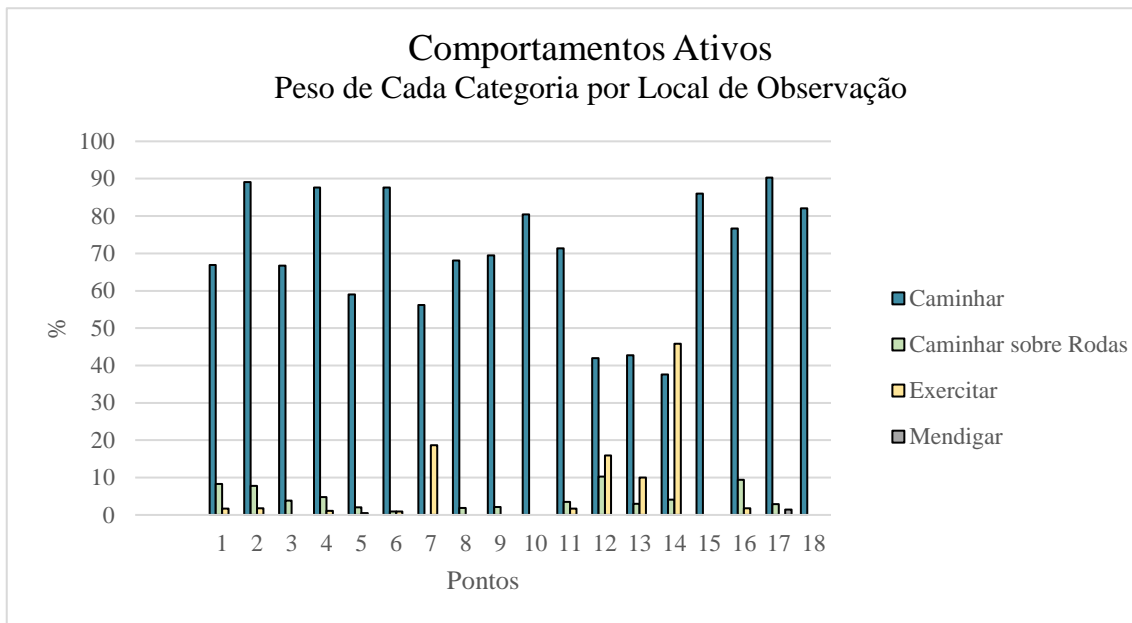


Figura 41 – Comportamentos Ativos

Foram admitidos como comportamentos passivos as categorias: “estar em pé” e “descansar”. Sendo possível destacar o ponto 13 (Praça Cidade do Luso) uma vez que teve a percentagem mais alta (44.1%) de comportamentos passivos, podendo ser justificado pela concentração de estabelecimentos de comércio e serviços e pelo mobiliário urbano lá existente, proporcionando aos utilizadores um local de estar e de convivência.

Tendo em conta somente a categoria “estar em pé”, 8 dos pontos (1, 3, 5, 8, 9, 10, 11 e 13) encontram-se acima da média de 12.6%, sendo o ponto 8 (zona da Caixa Geral de Depósitos) o local que tem o valor mais elevado (29.2%). Uma vez que reúne serviços e comércio, atrai população que acaba por conviver/estar naquele ponto de observação, podendo ser também considerado um dos locais do bairro que proporciona mais comportamentos passivos, mesmo não tendo mobiliário urbano adequado.

Relativamente aos restantes pontos, estes abaixo da média, o ponto que se destacou por ter o peso mais baixo foi o ponto 7 (Praça de Bilene) com 0% de utilizadores classificados na respetiva categoria. É necessário frisar que neste ponto o total do número de utilizadores que foram observados foi bastante baixo, e aquando da sua existência os mesmos encontravam-se inseridos maioritariamente na categoria “caminhar”, seguindo a categoria “descansar” e “exercitar”, dentro desta última na atividade brincar, uma vez que nesta praça se encontra um parque infantil.

Na categoria “descansar”, com um peso médio de 10.7%, é possível identificar que apenas 4 dos 18 pontos se encontram acima da média, sendo eles os pontos: 5, 7, 12 e 13. Correspondendo o Parque Vale do Silêncio (ponto 12) ao peso mais elevado, com uma percentagem de 27.6. As atividades mais observadas neste local foi “sentado”, em grande parte no quiosque, ou “sentado num banco”. Em contrapartida é o ponto 10 (parque de estacionamento da 2ª Divisão Policial) que não tem qualquer registo desta categoria (0%), este que é um dos pontos com menor número total de utilizadores e aquando da sua existência os mesmos inserem-se maioritariamente na categoria “caminhar”.

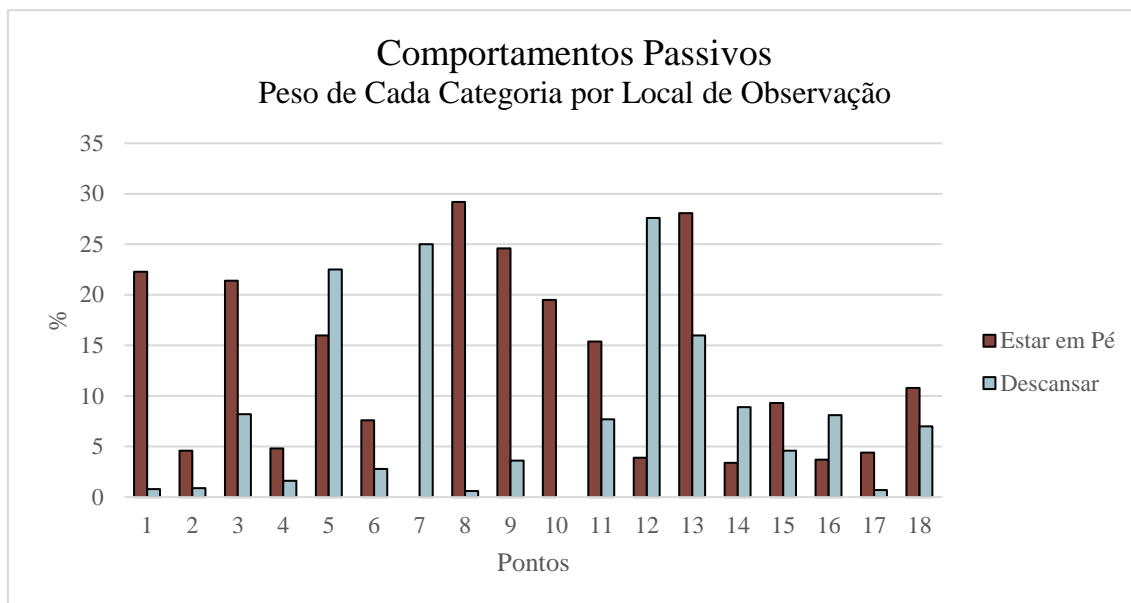


Figura 42 – Comportamentos Passivos

- Intensidades de Uso do Espaço Público por Categoria e Atividades

Para a uma possível análise espacial das observações efetuadas (anexo H) foi tido em conta cinco das seis categorias, tendo sido realizados quatro mapas comportamentais: um relativo à categoria “caminhar”, um segundo com a junção das categorias “estar em pé” e “descansar”, um terceiro com a categoria “exercitar” e por último um com a categoria “caminhar sobre rodas”. A categoria “mendigar” como teve uma expressão pouco significativa, apenas com dois utilizadores, ambos observados no ponto 17, não existiu a necessidade da construção de um mapa.

É necessário frisar que para estas análises os pontos que não apresentaram qualquer utilizador não foram incluídos nos mapas. Relativamente à representação dos utilizadores por atividade optou-se por círculos, estes que estando lado a lado representam que têm o mesmo peso tanto numa atividade como na outra e se estiverem uns sobre os outros exibem pesos distintos.

No mapa comportamental relativo à categoria “caminhar” (figura 43) foram representadas as três atividades com maior peso: andar, passear o cão e caminhar com uma ou mais crianças. Perto de 1500 pessoas estavam a caminhar, 181 a passear o cão e 154 a caminhar com uma ou mais crianças.

Existiram apenas três pontos (1, 2 e 13) em que não foram observadas estas três atividades em simultâneo. Tendo sido registadas somente duas das três atividades – “andar” e “passear o cão” - deixando de fora a atividade “caminhar com uma ou mais crianças”.

A atividade “andar”, como anteriormente referido, foi a que teve mais expressão, existindo um maior registo de utilizadores nos pontos 3, 4, 5 e 17. Tendo sido o ponto 4, relativo a um cruzamento, o ponto com maior número de utilizadores a realizar esta atividade, cerca de 152 utilizadores.

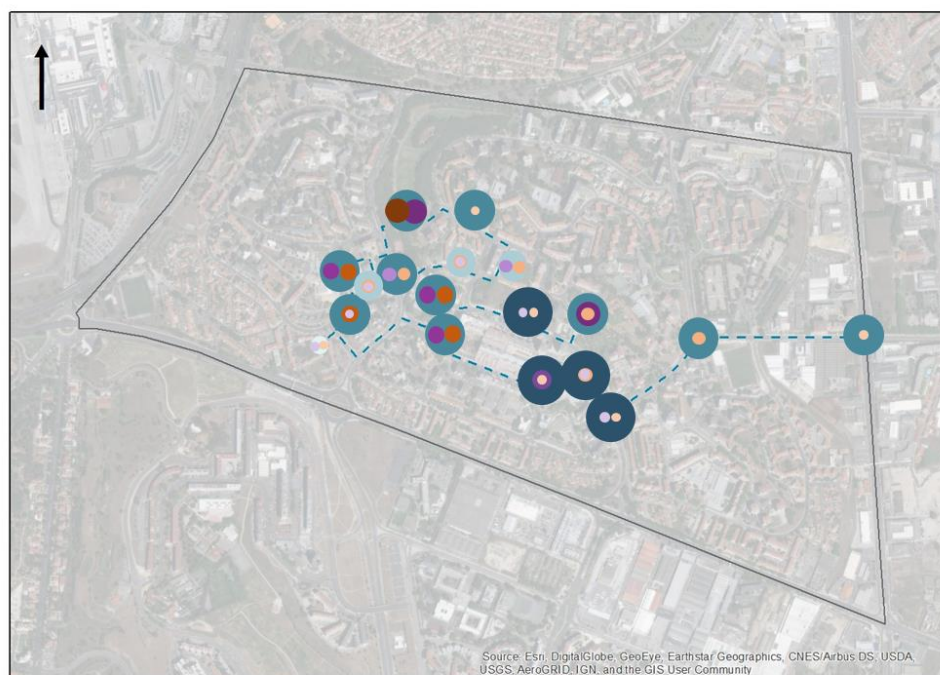
Dos pontos de observação onde a atividade “andar” se encontra inserida no intervalo superior, o lugar que se destacou tendo em conta as três atividades foi o ponto 5, este localizado na entrada principal do *Spacio Shopping*, com cerca de 126 pessoas a andar, 4 a passear o cão e 14 a caminhar com uma ou mais crianças.

O Parque Vale do Silêncio (ponto 12) é o único ponto que tem nele inserido dois dos intervalos mais elevados, tanto na atividade “passear o cão”, como na atividade “caminhar com uma ou mais crianças”. Porém, no primeiro caso (passear o cão), este é o lugar com o maior número de observações, cerca de 69 utilizadores. Relativamente à atividade “caminhar com uma ou mais crianças” o Parque Vale do Silêncio, com um registo de 32 utilizadores, não é o local com o maior número de observações, uma vez que o ponto 18 (Quinta Pedagógica e Biblioteca) teve cerca de 47 utilizadores, devendo-se este número maioritariamente à presença da Quinta Pedagógica.

Na categoria “caminhar”, tendo em conta o número total de utilizadores das três atividades, foi o ponto 12 relativo ao Parque Vale do Silêncio o que mais sobressaiu devido às suas características morfológicas e às suas atrações (quiosque e parque infantil), proporcionando desta maneira uma grande dinâmica no bairro, com um total de 181 utilizadores. Ainda assim, é necessário destacar também o ponto 4, que obteve no total cerca de 160 utilizadores, este resultado deveu-se maioritariamente à presença do metro dos Olivais Sul.

Categoria "Caminhar"

Mapas Comportamentais



Nº de Utilizadores por Atividade



Fonte dos Dados: CAOP 2018, DGT
Sistema de Referência: ETRS89/PT-TM06

Figura 43 - Mapa Comportamental – Categoria “Caminhar”

Autor: Mariana Faria Silva

Segundo a figura 44, estão representadas as três atividades com maior número de registos: “parado” referente à categoria “estar em pé” e “sentado” e “sentado num banco” referente à categoria “descansar”.

É importante frisar que preferiu-se fazer distinção entre “estar sentado” e “estar sentado num banco”, uma vez que pode revelar, em algumas situações e em determinados pontos de observação, défice de mobiliário urbano, neste caso, de bancos. Está incluído na atividade “sentado”, os indivíduos sentados no chão, na relva, em lancis, em paragens de autocarro, em quiosques, em escadas e em soleiras de portas e janelas.

Dois exemplos inseridos na atividade “sentado” que demonstram diferentes realidades é o caso do ponto 5 e do ponto 12. No ponto 5, relativo à entrada do *Spacio Shopping*, foram observados bastantes indivíduos sentados nas floreiras lá existentes, podendo desta maneira ser considerado a falta de bancos. No ponto 12 (Parque Vale do Silêncio) foram inseridas as pessoas que se encontravam sentadas no quiosque lá presente, não existindo necessariamente a falta de bancos.

Como anteriormente foi referido há mais utilizadores inseridos na categoria “estar em pé” do que na categoria “descansar”. Através do mapa (figura 44), é possível perceber que a atividade “parado” é registada em 17 dos 18 pontos que perfazem o percurso, enquanto que a atividade “sentado” foi observada em 13 pontos e a atividade “sentada em bancos” em apenas 8 pontos. Sendo necessário evidenciar, neste último caso, que nos restantes 10 pontos não existem utilizadores sentados em bancos pela inexistência dos mesmos.

O ponto 8 e 13, referentes respetivamente à zona da Caixa Geral de Depósitos e à Praça Cidade do Luso, são os dois locais onde existiu um maior número de utilizadores inseridos na atividade “parado” e isto deveu-se, na sua generalidade, pela presença de comércio e serviços.

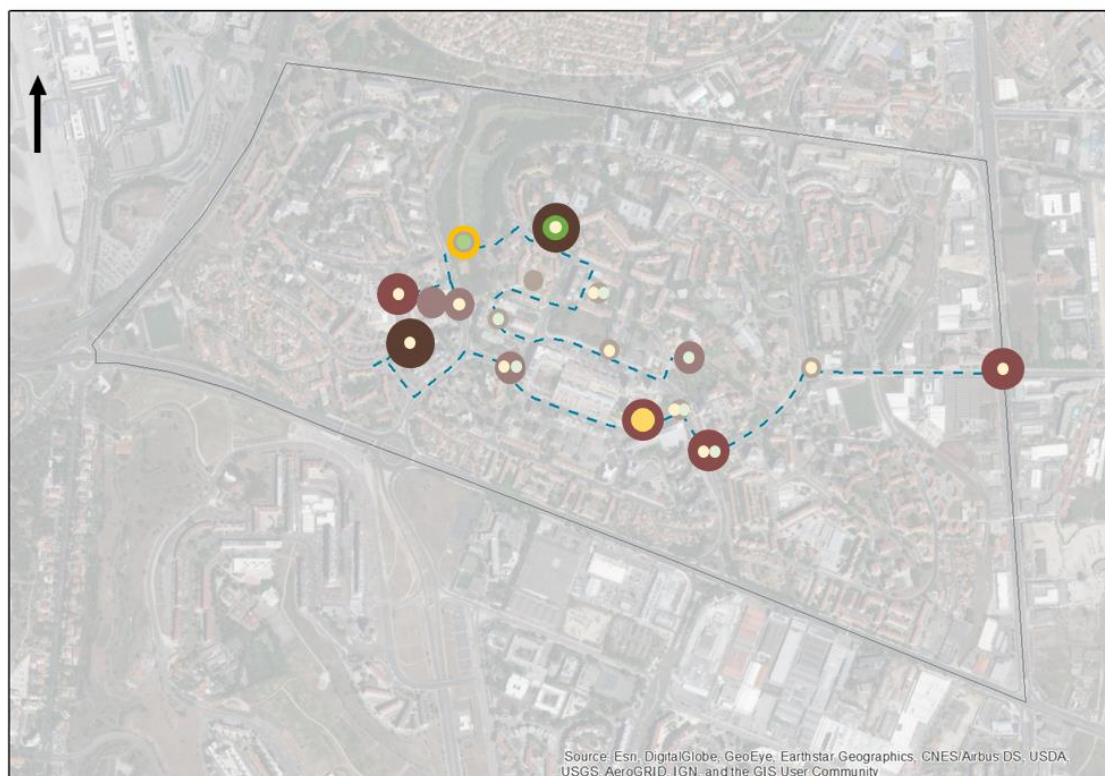
Como já foi referido, os pontos 5 e 12 foram os lugares onde existiu um maior número de registos de indivíduos sentados, ainda assim, o ponto 12 é o ponto com mais registos, cerca de 82, enquanto que o ponto 5 teve 59. No caso do ponto 5 como é possível observar através do Anexo H, os indivíduos que se encontram sentados (pontos azuis), estão maioritariamente localizados nas floreiras e nos muros existentes à frente da porta de entrada do centro comercial e também nas duas paragens de autocarro lá presentes. No Parque Vale do Silêncio (anexo H) é no quiosque onde se verifica a maior incidência desta atividade.

Em relação à atividade “sentado num banco” esta teve o maior número de registos na Praça Cidade do Luso (ponto 13), com 32 utilizadores e no Parque Vale do Silêncio (ponto 12) com 16 utilizadores.

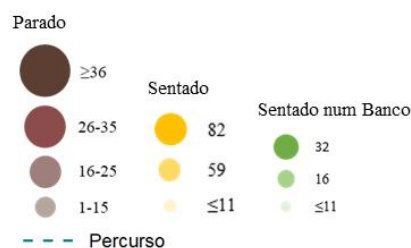
É possível afirmar que unindo estas duas categorias, tendo em consideração o número total de utilizadores nestas três atividades, o ponto 12 (Parque Vale do Silêncio) e o ponto 5 (entrada principal do *Spacio Shopping*), foram os pontos que mais sobressaíram, tendo tido 110 e 94 utilizadores, respetivamente. Em ambos os casos, estes números deveram-se principalmente à quantidade de pessoas que se encontravam sentadas, maioritariamente no ponto 12 no quiosque e no ponto 5 nas floreiras e muros lá presentes.

Categorias "Estar em Pé" e "Descansar"

Mapas Comportamentais



Nº de Utilizadores por Atividade



Fonte dos Dados: CAOP 2018, DGT
Sistema de Referência: ETRS89/PT-TM06



Autor: Mariana Faria Silva

Figura 44 - Mapa Comportamental – Categorias “Estar em Pé” e “Descansar”

No mapa comportamental referente à categoria “exercitar” (figura 45), foram representadas as três atividades com maior peso: “basquetebol”, “brincar” e “correr”.

Primeiramente, com o peso mais elevado, a prática de basquetebol com 63 utilizadores concentrados apenas no ponto 14 (Largo das Mamas).

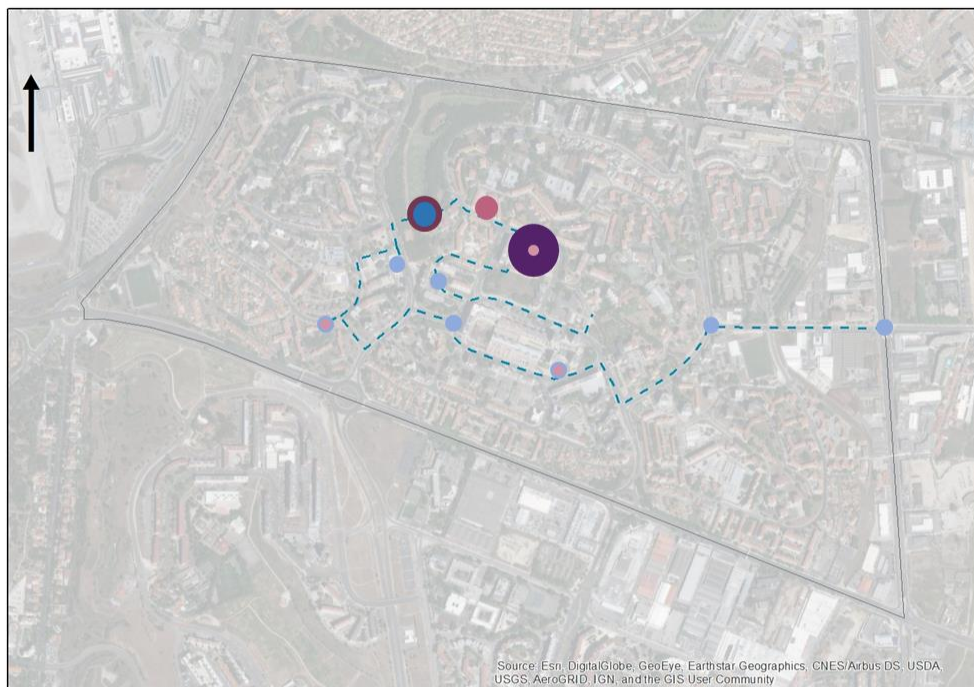
Com 59 utilizadores, a atividade “brincar”, distribuída por 5 pontos, sendo no Parque Vale do Silêncio (ponto 12) onde se encontra a maioria dos registos desta atividade, cerca de 37, grande parte localizada no parque infantil lá presente. A Praça Cidade do Luso é o segundo lugar onde existiu mais registos desta atividade (17). A presença de comércio e serviços nesta praça fez com que existisse neste local um número

mais elevado de registos do que num espaço apropriado para esta atividade (brincar) - parque infantil da Praça de Bilene.

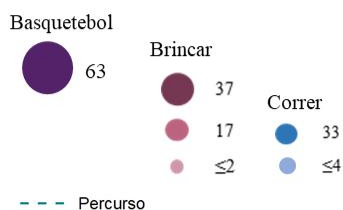
Considerando a atividade “correr”, a mesma está presente em 8 pontos do percurso, porém, na sua maioria (7 pontos) a sua manifestação é pouco significativa, sendo apenas no ponto 12 (Parque Vale do Silêncio) registado um número considerável, cerca de 33 utilizadores.

Nesta categoria (exercitar), o ponto que mais se destacou tendo em conta o número total de utilizadores destas três atividades, foi o Parque Vale do Silêncio com 70 utilizadores, tendo novamente influenciado em grande parte este resultado a existência do parque infantil. Ainda assim, é igualmente necessário destacar o ponto 14 (Largo das Mamas) com 65 utilizadores, em que a presença do campo de basquetebol é o grande impulsionador deste número.

Categoria "Exercitar" Mapas Comportamentais



Nº de Utilizadores por Atividade



Fonte dos Dados: CAOP 2018, DGT
Sistema de Referência: ETRS89/PT-TM06

Figura 45 - Mapa Comportamental – Categoria “Exercitar”

Autor: Mariana Faria Silva

Relativamente à categoria “caminhar sobre rodas” foi produzido um mapa (figura 46) com as três atividades inerentes à mesma – “andar de bicicleta”, “andar de trotinete” e “desloca-se de cadeira de rodas”.

Como é possível observar a partir da figura 46, a atividade com o número de registos bastante superior às restantes foi “andar de bicicleta” com um total de 112 utilizadores. Sendo necessário frisar que na maioria das observações os utilizadores estavam a fazer uso das ciclovias.

Foram registados utilizadores a andar de bicicleta em 14 pontos do total do percurso dos mapas comportamentais, mas foi no Parque Vale do Silêncio (ponto 12) que existiu o maior número de observações, cerca de 40, e na Praça Cidade Salazar (ponto 16) com 15 utilizadores.

Respetivamente à atividade “andar de trotinete” a mesma foi avistada em 6 pontos e teve apenas 15 observações no total. Sendo também no Parque Vale do Silêncio (ponto 12) onde existiu um maior número de registos (8 utilizadores).

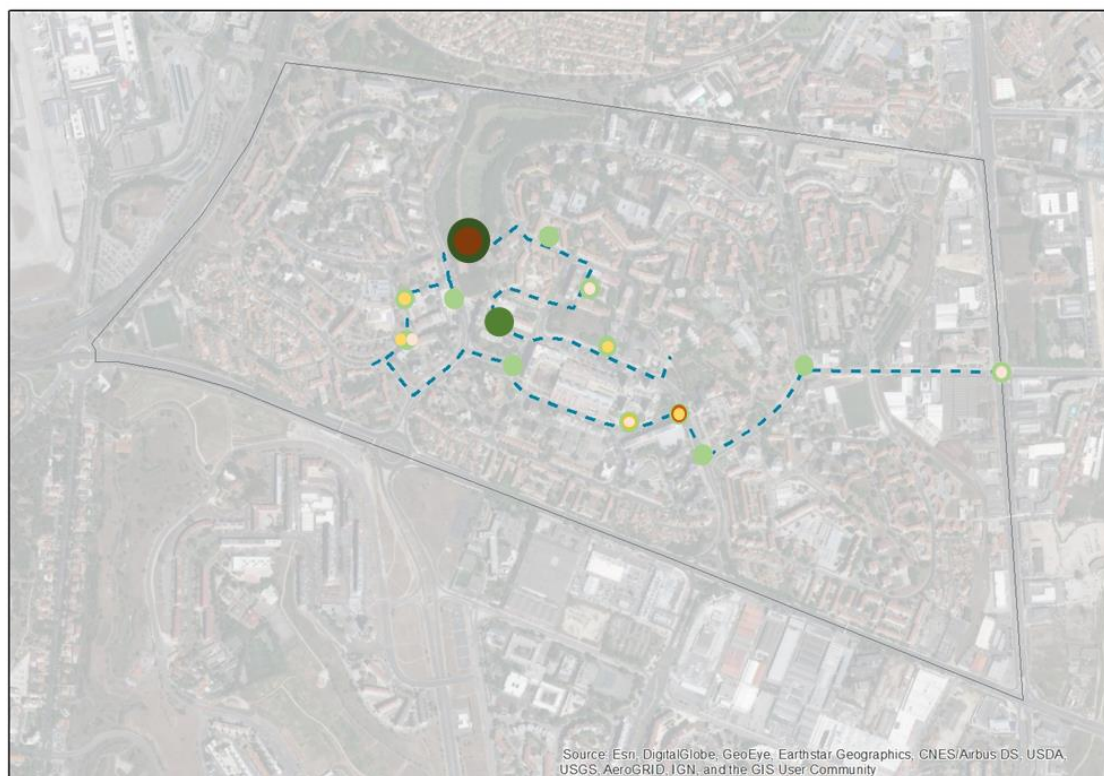
Por último e com o menor número de observações, cerca de 7 ao todo, presente em 5 pontos do percurso, a atividade “desloca-se de cadeira de rodas”. Tendo sido no ponto 5 (entrada principal do *Spacio Shopping*) onde foi registado o maior número de utilizadores, cerca de três.

Apenas 3 pontos de observação tiveram registos das três atividades: 4 (metro Olivais Sul), 5 (porta principal *Spacio Shopping*) e 8 (zona da Caixa Geral de Depósitos).

Podendo afirmar que nesta categoria o ponto que sobressaiu em relação aos restantes, com o maior número de utilizadores, cerca de 48, de acordo com as três atividades, foi novamente o Parque Vale do Silêncio, neste caso este resultado deve-se principalmente à existência da ciclovia.

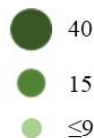
Categorias "Caminhar sobre Rodas"

Mapas Comportamentais



Nº de Utilizadores por Atividade

Andar de Bicicleta



Andar de Trotinete



Desloca-se de Cadeira de Rodas



--- Percurso



Fonte dos Dados: CAOP 2018, DGT
Sistema de Referência: ETRS89/PT-TM06

Autor: Mariana Pires Silva

Figura 46 - Mapa Comportamental – Categoria “Caminhar sobre Rodas”

Tendo em conta a análise dos aspetos comportamentais do bairro, foi possível chegar a algumas conclusões. A categoria “caminhar” é a categoria com maior peso no bairro, com mais de metade das observações.

O ponto 2 referente ao cruzamento da Galp, é o local onde a percentagem de comportamentos ativos é mais elevada, podendo atribuir a este ponto de observação o título de local de passagem. Pelo contrário, a Praça Cidade do Luso, ponto 13, é o local com maior número de comportamentos passivos.

Tendo em consideração a categoria “caminhar” e as suas atividades inerentes, é possível afirmar que a atividade “andar” teve maior peso no ponto 4 (cruzamento entre o *Spacio Shopping* e a Quinta Pedagógica), “passear o cão” no Parque Vale do Silêncio (ponto 12) e “passear com uma ou mais crianças” no Parque

Vale do Silêncio e na Quinta Pedagógica (ponto 18). Na generalidade, o Parque Vale do Silêncio foi o ponto de observação que mais se destacou nesta categoria.

Relativamente à categoria “estar em pé” a atividade que mais se destacou foi “parado”, tendo sido esta atividade mais observada na zona da Caixa Geral de Depósitos (ponto 8) e na Praça Cidade do Luso (ponto 13).

Na categoria “descansar” a atividade com maior peso foi “sentado” e teve um maior número de registos no Parque Vale do Silêncio. A atividade “sentado num banco” com menor expressão, teve maior representatividade na Praça Cidade do Luso.

Considerando a categoria “caminhar sobre rodas” o Parque Vale do Silêncio voltou a ter destaque. Tanto na atividade “andar de bicicleta” como “andar de trotinete” teve o maior número de registos. Já a atividade “desloca-se de cadeira-de-rodas” teve mais observações na entrada principal do *Spacio Shopping* (ponto 5).

Por fim, na categoria “exercitar”, o Parque Vale do Silêncio tem novamente maior expressividade, tendo tido maior número de registos tanto na atividade “brincar” como na “correr”, apenas a atividade “basquetebol” se diferenciou das restantes, por ser não só a atividade com maior peso inserida nesta categoria, como também, por dar destaque ao Largo das Mamas (ponto 14).

É necessário evidenciar o ponto 12 (Parque Vale do Silêncio), uma vez que na sua generalidade teve não só o maior número de utilizadores como também a maior diversidade de usos. A entrada principal do *Spacio* (ponto 5), a zona da Caixa Geral de Depósitos (ponto 8) e a Praça Cidade do Luso (ponto 13) também merecem ser destacadas. Por diferentes razões, estes quatro espaços se distinguiram dos restantes, sendo o centro comercial e a zona da caixa geral de depósitos áreas bastante dinâmicas pelo comércio e serviços lá prestados, porém o *Spacio* é caracterizado por uma maior diversidade de utilizadores. A Praça Cidade do Luso, como referido anteriormente, é o ponto de observação com maior número de comportamentos passivos, podendo ser considerado um dos locais de convívio e socialização do bairro.

Estes quatro espaços têm assim uma notória influência e importância no bairro. Sendo que nos três diferentes níveis de análise (aspetos físico-funcionais, aspetos percetivos e aspetos comportamentais) sobressaíram. Por outro lado, a quinta pedagógica que nas entrevistas era também marcada como centro, nos mapas comportamentais não tem tanta notoriedade, uma vez que tem maior intensidade de utilizadores apenas nos dias relativos ao fim de semana e na categoria “caminhar”, mais precisamente na atividade “caminhar com uma ou mais crianças”, não tendo uma relevância significativa nos dias da semana e nas diversas categorias e atividades inerentes.

4.4 - CONCLUSÃO

As críticas realizadas à Cidade do Movimento Moderno no capítulo 2, e que mais se relacionam com os objetivos desta dissertação, identificam fundamentalmente: a falta de centralidades e de dinâmicas e o facto do planeamento da cidade ser muito centrado nos transportes e no automóvel, ignorando praticamente o peão e o papel do espaço público nas relações de socialização dos seus habitantes.

A problemática da falta de centralidades não é reconhecida, neste caso de estudo, uma vez que tanto através da abordagem relativa aos aspetos físico-funcionais, aos aspetos percetuais e ainda a abordagem referente aos aspetos comportamentais, são notáveis as centralidades existentes do bairro. Estas centralidades não estavam previstas no Plano de Urbanização dos Olivais Sul mas, ao longo dos 60 anos seguintes, foram pouco a pouco emergindo e desenvolvendo-se. A principal centralidade do bairro, a área do *Spacio Shopping*, é também exemplo disso, uma vez que não corresponde hoje àquilo que ao tempo se considerava que viesse a ser o Centro Cívico.

O espaço público inerente às centralidades do bairro evidencia a segunda problemática, ou seja, um espaço público excessivamente marcado por ruas de traçado amplo, projetadas para o tráfego de veículos, afetando negativamente também as centralidades.

Esta segunda problemática acaba por penalizar a experiência do peão (ou seja, as pessoas que por alguma(s) razão se deslocam a pé no espaço público), vindo isto a clarificar-se na abordagem relativa à segunda parte da entrevista e na terceira abordagem, com a realização das observações locais.

Tendo em conta a segunda parte das entrevistas, parece revelar-se a falta de uma rua principal, dedicada fundamentalmente à mobilidade suave, promovendo a deslocação a pé e o passeio de indivíduos e famílias em detrimento da deslocação de veículos. Estando os percursos mais frequentes localizados no Parque Vale do Silêncio e em torno do *Spacio Shopping*, faria todo o sentido que a readaptação se centrasse na área do *Spacio Shopping*, com o fundamento da criação dessa “rua”, que de certa maneira poderia superar a falta de noção de “praça” que caracteriza este modelo de cidade.

Tendo por base a abordagem referente aos aspetos comportamentais, realizada através de observações locais, foi evidente o quanto a geometria dos passeios (muito estreitos) é mitigador às dinâmicas sociais no espaço público, as vias de difícil transbordo, sem sombras, pouco conectadas e a falta de zonas de estadia.

As observações locais vêm demonstrar que o espaço público da Cidade do Movimento Moderno é um espaço de grande desafogo, mas não está organizado a pensar nas novas funções sociais e recreativas dos dias de hoje, não tendo sido planeadas zonas de estadia com o devido mobiliário urbano, estas que possibilitariam novas e mais diversificadas maneiras de vivenciar o espaço. Por outro lado, tem problemas de conectividade dos circuitos a pé, na ligação entre polos/funções e a vegetação/arborização não promove a realização destas conexões, por falta de alinhamentos arbóreos e de espécies mais bem adaptadas, que favoreçam o conforto dos percursos/estadias como por exemplo o sombreamento, especialmente no verão.

5- *RETROFITTING*: ESTRATÉGIAS DE ADAPTAÇÃO PARA A CIDADE DO MOVIMENTO MODERNO

5.1 – TIPIFICAÇÃO DOS PROBLEMAS

Através do conjunto das análises elaboradas, com base no bairro Olivais Sul, destacaram-se quatro elementos a repensar:

- Espaço viário;
- Conetividades;
- Mobiliário urbano;
- Espaços verdes.

Relativamente ao espaço viário é evidente a necessidade de o redesenhar. Como é possível observar através da figura 47 o mesmo é sobredimensionado, com raios de curvatura exagerados, focado no automóvel. O seu desenho viário acaba desta maneira por estimular o excesso de velocidade dos veículos no bairro, penalizando a experiência do peão.



Figura 47 – Espaço Viário

Considerando as conetividades, grande parte afetadas pelo problema acima referido, acabam por penalizar novamente o peão em detrimento da circulação automóvel, sendo fundamental redesenhar os percursos.

O facto das funções se encontrarem dispersas e da rede de percursos ser pouco apelativa/convidativa acabam refletidas na fragmentação do espaço. Provocando aos seus utilizadores a sensação do aumento das distâncias, insegurança e desconforto na circulação pedonal. Através da figura 48 é possível observar a dimensão de uma passeadeira nos Olivais Sul, esta que é meramente exemplificativa, mas que demonstra a desconetividade existente no espaço público do bairro e também a situação regular de peões que acabam por ser “obrigados” a circular nas vias, tendo em conta os passeios reduzidos face às dinâmicas existentes.



Figura 48 - Conetividades

Tendo em conta a problemática do mobiliário urbano, é importante especificar a carência de bancos no bairro, uma vez que é recorrente a situação de pessoas sentadas em sítios inapropriados.

A figura 49, que retrata dois exemplos de áreas de dinâmicas elevadas (Rua Cidade de Nampula e entrada *Spacio Shopping*), evidencia a necessidade da colocação de mobiliário urbano adequado, de maneira a proporcionar lugares de estadia e a potenciar a utilização dos espaços, fomentando a criação do “sentido de lugar” e do “sentimento de pertença” por parte da comunidade.



Figura 49 – Mobiliário Urbano

Relativamente aos espaços verdes, os mesmos acabam por se manifestar apenas em “espaços de desafogo”, não tendo um papel ecológico, social ou recreativo residual.

A figura 50, a título de exemplo, demonstra a situação da grande parte dos espaços verdes do bairro, estes que são maioritariamente ocupados por relvados penalizando a biodiversidade e o consumo de água e por alinhamentos arbóreos descontínuos que ao não acompanharem os percursos pedonais não contribuem para uma amenização climática direta a partir do ensombramento.

A biodiversidade é na atualidade valorizada nas áreas urbanas, pelo leque de serviços de ecossistema que permitem desempenhar. Os espaços verdes carecem também de uma readaptação aos novos desafios, transformando, por exemplo, os relvados em prados biodiversos, ou aumentando a plantação de árvores ao longo dos percursos pedonais, de maneira a gerar sombra nos passeios, potenciando e proporcionando assim aos modos suaves de transporte uma circulação mais confortável.



Figura 50 – Espaços Verdes

5.2 – REVISITAR O “CENTRO CÍVICO”: ÁREA DO CENTRO COMERCIAL *SPACIO*

Considerando o conjunto das análises realizadas neste trabalho é perceptível que o principal centro dos Olivais Sul é hoje a área do Centro Comercial *Spacio*. No plano original, neste espaço, estava prevista a existência de um Centro Cívico que nunca chegou a ser concretizado. Na proximidade imediata do Centro Comercial, edificado no final dos anos 90, existem dois equipamentos culturais relevantes na estrutura do bairro: a Quinta Pedagógica dos Olivais Sul e a Biblioteca.

Tendo como base as análises realizadas, é possível afirmar que a área do *Spacio Shopping*:

- É a área com **maior densidade populacional**, correspondendo à centralidade principal do bairro;
- Tem **as melhores acessibilidades** e é servida de transportes públicos (autocarros e metro);
- É contornada por uma **grande área** de pavimentos, maioritariamente ocupada por vias rodoviárias;
- Inclui uma elevada **concentração e diversidade de atividades** lá presentes que não têm um grau de especialização muito alto, porém, a concentração das mesmas e a sua diversidade de estabelecimentos faz com que o Centro Comercial *Spacio* tenha o índice de centralidade mais elevado;
- É um dos **percursos** mais frequentes, sendo percecionadas como “ruas principais” do bairro, verificando-se grandes **fluxos pedonais** entre a zona do metro e do *Spacio Shopping*;

Pode-se assim concluir que é uma das áreas mais dinâmicas do bairro e com a maior diversidade de utilizadores e a **maior centralidade do bairro dos Olivais Sul**.

- Ideia Central da Estratégia de Intervenção

Ao longo do trabalho foi perceptível a necessidade de formalizar centralidades apropriadas a todos ao nível do espaço público, favorecendo os peões em detrimento da deslocação automóvel, e com isto gerar uma certa ideia de “rua principal” de bairro, que até então não existe.

Pretende-se assim “unir” o *Spacio Shopping* à Quinta Pedagógica e à Biblioteca, criando uma verdadeira centralidade urbana, que seja capaz de articular por intermédio do espaço público, exterior e aberto, várias funções/atividades próximas. Este espaço público exterior seria um espaço não só de passagem (realidade atual, distinguindo-se apenas a área da entrada do Centro Comercial), mas também de permanência, tirando o maior partido destes equipamentos, que se encontram “divididos” por uma grande via (Rua Cidade de Bissau). Com a eliminação de parte desta rua, a circulação automóvel passará a ser realizada de outro modo. A Rua Cidade de Bolama de nível 3 (Rede de Distribuição Secundária) passaria a ser de nível 4 (Rede de Proximidade), sendo possível recriar um espaço público de qualidade, que beneficie o peão em detrimento do veículo. Com a redução do fluxo automóvel em torno do *Spacio Shopping*, chegar-se-ia a um espaço mais seguro e menos ruidoso, logo mais confortável para o peão, fomentando desta maneira a permanência do peão neste local, como também a sua circulação a pé e o uso dos modos suaves de transporte.



Figura 51 – Análise geral

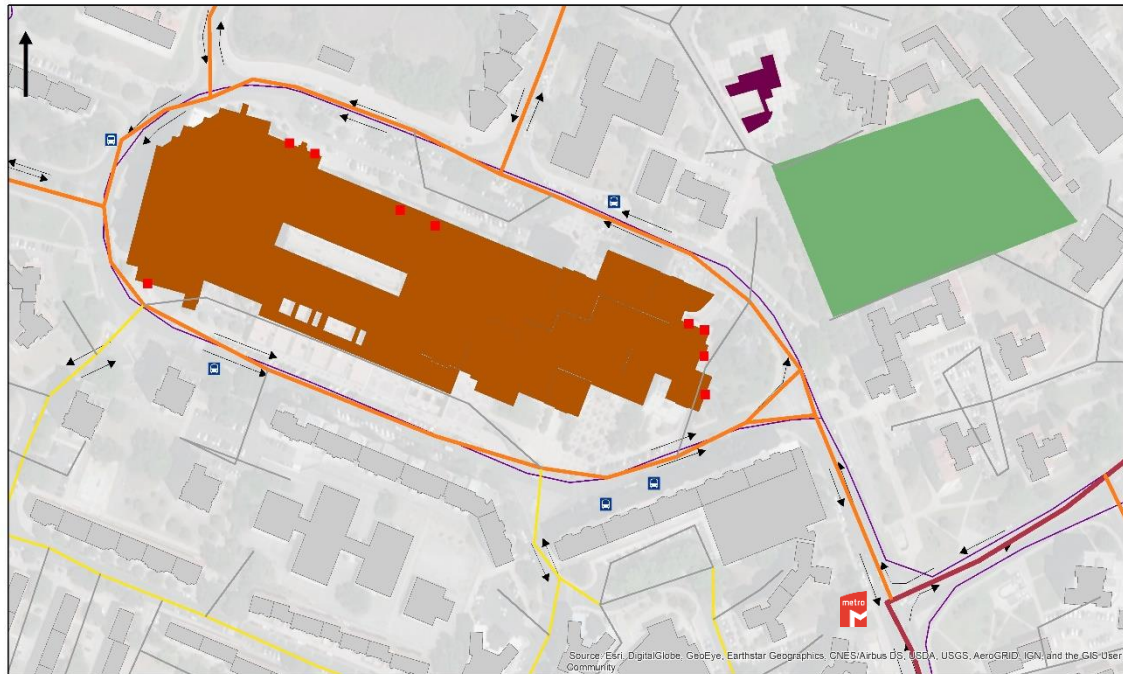
- **Objetivos:**
 - Melhorar e aumentar a área destinada à circulação dos peões, tanto para a estadia como para a circulação, através do alargamento geral dos passeios, da criação de áreas pedonais confortáveis e da melhoria dos atravessamentos nas passadeiras, tornando-os mais diretos e eficazes;
 - Criar condições para que o usufruto desta grande centralidade possa ser feito também no espaço público exterior tirando partido das funções/atividades envolventes ao *Spacio Shopping*;
 - Promover os modos suaves de transporte;
 - Diminuir o ruído;
 - Criar um espaço que incentive ao convívio, com quiosque, esplanada e mais vegetação;
 - Mais segurança rodoviária.

- **Métodos para alcançar os objetivos:**
 - Espaço Viário e Conetividades: eliminar trecho de via (Rua Cidade de Bissau e Rua Cidade de Bolama); colocar os dois sentidos; reorganizar/eliminar o número de lugares de estacionamento à superfície; estreitar as vias - de maneira a diminuir as velocidades dos veículos e dar maior importância aos peões;

 - Mobiliário Urbano e Espaços Verdes: criar áreas de lazer com mais árvores, mobiliário urbano e reforçar a iluminação pública, de maneira a que convide à sua utilização como local de permanência e convivência social a qualquer hora do dia.

- Esquema Ilustrativo

Área do Centro Comercial Spacio Atualmente



Elementos Existentes

- Garagens
- Paragens de Autocarro
- M Metro Olivais
- ← Sentidos das Vias
- Cicloviás
- Quinta Pedagógica
- Biblioteca
- Spacio Shopping
- Edificado

Hierarquia da Rede Viária

- Nivel 5
- Nivel 4
- Nivel 3
- Nivel 2

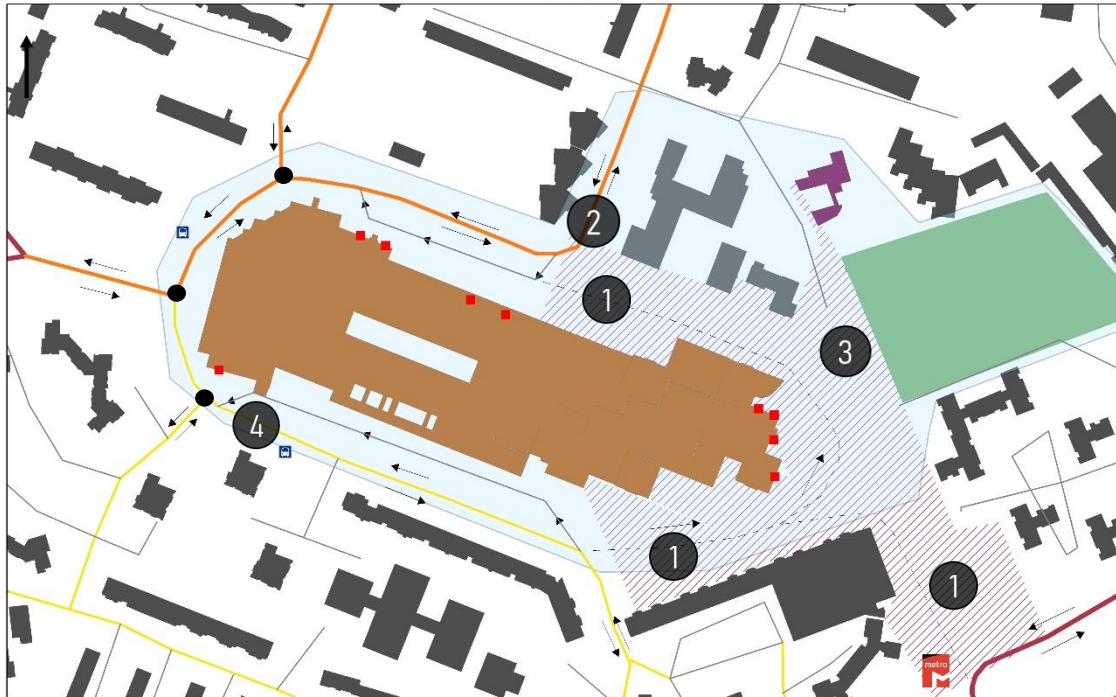
Fonte dos dados: CAOP 2018, DGI
Sistema de Referência: ETRS89/PT-TM06

0 100 m

Autor: Mariana Pereira Silva

Figura 52 - Área Atual do Centro Comercial Spacio

Área do Centro Comercial Spacio Adaptação



Hierarquia da Rede Viária

- Nível 5
- Nível 4
- Nível 3
- Nível 2

- Quinta Pedagógica
- Biblioteca
- Spacio Shopping
- Edificado
- Garagens
- Paragens de Autocarro
- Metro Olivais

- ← Sentidos das Vias
- Rotundas
- - - Via de Acesso Restrito
- Centralidade
- Área Afeta à Mobilidade Suave

Fonte dos dados: CAOP 2018, DGT
Sistema de Referência: ETRS89/PT-TM06

0 100 m

Auto: Mariana Faria Silva

Figura 53 - Adaptação da Área do Centro Comercial Spacio

1

Rua Cidade de Bissau - Zona Afeta à Mobilidade Suave



Figura 54 - Rua Cidade Bissau



Figura 55 - Zona Afeta à Mobilidade Suave. Fonte: <https://www.gillespies.co.uk/>

Ideia:

Com a “eliminação” do trecho da Rua Cidade de Bissau e Rua Cidade de Bolama, existindo apenas uma via de acesso restrito, e com a exclusão das bolsas de estacionamento lá existentes (figura 54) será possível a uniformização dos pavimentos que originará uma zona afeta à mobilidade suave, com estacionamento e suporte de bicicletas, de modo a incentivar a bicicleta como meio de transporte, e mobiliário urbano adequado para potenciar a estadia (figura 55).

2

Rua Cidade de Moçâmedes

Realidade



Figura 56 – Rua Cidade de Moçâmedes

Proposta



Figura 57 - Diminuição dos Raios de Curvatura. Fonte: <https://smart-cities.pt/>

Ideia:

Uma vez a existência da zona residencial e do Centro Infantil Fundação *Aga Khan*, e ainda, a sua proximidade com a zona afeta à mobilidade suave, manter-se-á a faixa de rodagem e os lugares de estacionamento à superfície. Sendo a única adaptação a diminuição dos raios de curvatura, potenciando a redução das velocidades nesta área.

Realidade



Figura 58 - Jardim próximo à Quinta Pedagógica

Proposta

Figura 59 - Novo Ponto de Encontro. Fonte: <https://www.timeout.pt/>; <https://www.universitycity.org/>

Ideia:

Promoção de um novo ponto de encontro (figura 59), que estimule a socialização e novas dinâmicas dentro do bairro, beneficiando do espaço verde junto à Quinta Pedagógica (figura 58). Contribuindo desta maneira para a “união” e promoção da zona do *Spacio Shopping*, da Quinta Pedagógica e da Biblioteca.

Realidade

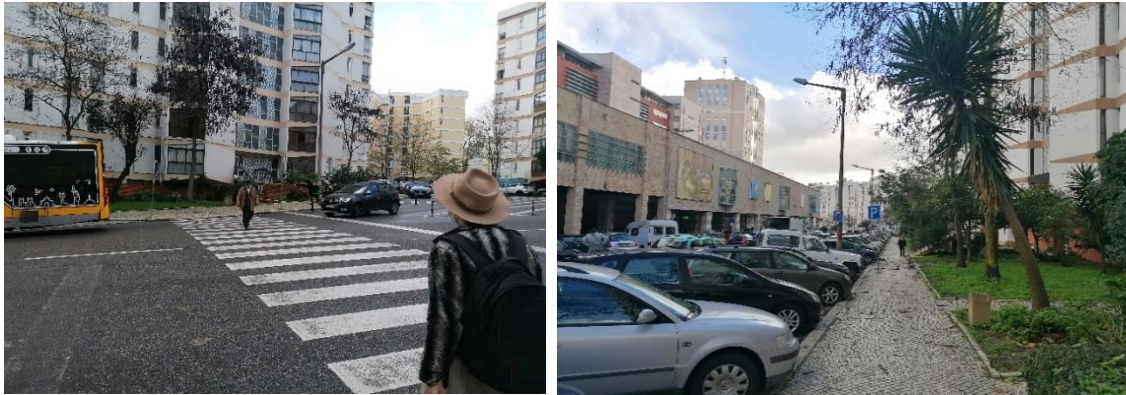


Figura 60 – Rua Cidade de Bolama

Proposta



Figura 61 – Rua Cidade de Bolama. Fonte: Lisboa o Desenho da Rua

Figura 62 - Rotundas. Fonte: <https://globaldesigningcities.org/>

Ideia:

Na Rua Cidade de Bolama (figura 60) é necessário melhorar a acessibilidade pedonal, quando possível, através do aumento da largura dos passeios, introduzindo pavimentos confortáveis e seguros e também melhorar os atravessamentos nas passadeiras, tornando-os mais diretos e eficazes (figura 61).

Com a colocação dos dois sentidos nas vias e tendo em conta a situação atual é essencial criar condições de segurança e conforto nos cruzamentos com a introdução de mini-rotundas (figura 62).

Criação e amplificação de espaços de estadia, também associados ao *Spacio Shopping*.

Regularização do estacionamento, tendo em consideração que esta é uma área onde ocorrem situações regulares de estacionamento abusivo.

6 – CONCLUSÕES

A percepção e a definição conceptual de espaço público têm-se vindo a alterar com o passar do tempo. Para além dos “pontos” fundamentais na vida social e política, tem cada vez mais funções relacionadas com atividades recreativas, ao lazer e à contemplação, muitas vezes associadas ao uso cultural, desportivo e à restauração.

Atualmente procuram-se novas formas de partilha do espaço público que fomentam a convivência entre os diversos modos de deslocação e privilegiam a sustentabilidade ambiental, promovendo os modos suaves de locomoção: a marcha a pé e a bicicleta.

Neste sentido, a presente dissertação tem como objetivo explorar modelos de adaptação (*retrofitting*) do espaço público de raiz “modernista” tendo em conta as vivências atuais e as expectativas da população.

Com este trabalho foi perceptível que o plano (do bairro dos Olivais Sul) nunca foi renegado pela CML, o que parece ter sido fundamental para que o bairro conservasse o mesmo carácter há cerca de 60 anos, continuando a ser muito valorizado pela população e atraindo novos residentes, tanto pela amplitude e desafio dos seus espaços como pelos seus espaços verdes.

É evidente que um plano que sobrevive este tempo todo tem qualidades, e a sua maior qualidade prende-se com a sua estrutura. Isto é, mesmo com as problemáticas existentes, é um modelo de cidade que permite, sobretudo pela existência de espaços amplos, a sua reformulação. Sendo que a mais evidente se relaciona com a necessidade de redução do espaço viário, consequentemente transformado em espaço para aumentar passeios, espaço dedicado às ciclovias, espaço de estadia, espaço social e espaço verde associado.

Com a pertinente adequação do espaço público do bairro, seria possível superar as problemáticas associadas ao seu modelo de cidade, tais como: a falta de dinâmicas, o planeamento ser centrado nos transportes e no automóvel, o espaço público não ser coerente com as novas funções sociais e recreativas, não tendo sido planeadas zonas de estadia com o devido e necessário mobiliário urbano.

Considerando as especificidades do bairro de Olivais Sul, o conceito do *retrofitting* demonstrou ser o mais adequado. Uma vez que se tornaram claras, com o decorrer das diferentes análises, as qualidades do seu espaço público, ficando apenas a carecer a sua adequação/atualização, sendo que a procura se alterou e a maneira como atualmente se vivência o espaço não é a mesma de há 60 anos atrás, aquando da sua construção.

Transpareceu também da análise não necessariamente a falta de centralidades, sendo esta uma das grandes críticas apontadas a este modelo de cidade, uma vez que as mesmas vieram a emergir ao longo do tempo, mas sobretudo a falta da sua formalização associada a uma potenciação da fruição dos espaços públicos pelos residentes e população exterior.

Para além das críticas apontadas ao espaço público da Cidade do Movimento Moderno, existem imensas qualidades do seu espaço, que atualmente, vivenciando um novo paradigma relacionado com a pandemia, se evidenciaram e mostraram ser fortes mais valias para o futuro.

Aparentemente o modelo da Cidade do Movimento Moderno, em que o bairro está inserido, está hoje mais capaz de responder aos novos desafios da atualidade do que a cidade da “rua corredor”.

Voltando à questão de partida, “o que seria a “praça” da Cidade do Movimento Moderno” e como a mesma poderia ser equacionada no programa “Uma Praça em Cada Bairro” da autoria da CML, verifica-se que o programa identificou 7 centralidades nos Olivais, sendo 4 delas localizadas nos Olivais Norte e 3 nos Olivais Sul. Nenhuma das centralidades definidas pertence às obras concluídas e às obras em execução, sendo a Praça Viscondessa dos Olivais a única centralidade que se insere nas obras previstas e a mesma está localizada nos Olivais Norte.

Este programa é muito interessante face aos seus objetivos, mas pode-se concluir deste estudo, que tendo em conta o carácter específico deste bairro, a melhor forma de o potenciar não passa simplesmente pela requalificação de praças e largos existentes, mas por uma abordagem mais estratégica e estruturante ao nível do seu espaço público, formalizando a “praça” através de uma reorganização dos espaços existentes, conferindo-lhes uma nova coerência em conformidade com as novas vivências do espaço, mantendo a sua identidade.

BIBLIOGRAFIA

Alexander, C., Ishikawa, S., Silverstein, M., Jacobson, M., Fiksdahl-King, I. e Angel, S. 1977. *A Pattern Language. Towns, Buildings, Construction*. New York: *Oxford University Press*. Disponível em: (https://arl.human.cornell.edu/linked%20docs/Alexander_A_Pattern_Language.pdf). [Consultado em 05-03-2020].

Alves, F. 2003. Avaliação da Qualidade do Espaço Público Urbano. Fundação Calouste Gulbenkian & Fundação para a Ciência e Tecnologia. Disponível em: (https://www.researchgate.net/publication/336702125_Avaliacao_da_Qualidade_do_Espaco_Publico_Urbano_PDF). [Consultado em 13-04-2020].

Alves, F. 2004. Construção 2004. Repensar a Construção. A Nova Carta de Atenas. 2º Congresso Nacional da Construção. Porto: Faculdade de Engenharia. Disponível em: (https://paginas.fe.up.pt/construcao2004/c2004/docs/SAT_02_carta%20atenas.pdf). [Consultado em 13-04-2020].

Alves, M. 2004. A Bicicleta à Frente dos Bois. Contributos para uma Reflexão sobre Percursos Cicláveis. Disponível em: (<https://documentcloud.adobe.com/link/review?uri=urn:aaid:scds:US:397ec6ea-cf2c-426c-ac5d-9378d11b8205>). [Consultado em 26-11-2020].

Amado, M. 2013. Planeamento para uma Regeneração Urbana Sustentável. Exemplos com Sucesso. Congresso Lidera. Disponível em: (http://www.lidera.info/resources/6_Amado_Lidera%202013_05_28.pdf). [Consultado em 08-02-2020].

Ascher, F. 2010. *Novos Compromissos Urbanos: Um léxico*. Lisboa: Livros Horizonte. (2.^a ed.).

Ascher, F. 2012. *Novos Princípios do Urbanismo. Novos Compromissos Urbanos*. Lisboa: Livros Horizonte. (3.^a ed.).

Augé, M. 1994. Não-Lugares. Introdução a uma Antropologia da Supermodernidade. Disponível em: (<https://documentcloud.adobe.com/link/review?uri=urn:aaid:scds:US:310e1b3f-ac54-41c0-9e51-f2d8b611b143>). [Consultado em 02-03-2020].

Baptista, J. 2011. Densidade e Forma Urbana. A Densidade Enquanto Fator Potenciador de Urbanidade. Disponível em: (<https://www.repository.utl.pt/handle/10400.5/3460>). [Consultado em 27-03-2020].

Barbosa, M. 2014. Espaço Público Urbano, em Constante Transformação. Um Estudo Sobre os Discursos Teóricos e a Prática do Espaço Público Contemporâneo. Disponível em (https://sigarra.up.pt/fep/pt/pub_geral.show_file?pi_doc_id=27826). [Consultado em 05-02-2020].

Barreto, R. 2010. O Centro e a Centralidade Urbana – Aproximações Teóricas a um Espaço em Mutação. Disponível em: (<https://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/8280.pdf>). [Consultado em 15-02-2020].

Benevolo, L. (1981). *As Origens da Urbanística Moderna*. Coleção Dimensões. Lisboa: Presença/Martins Fontes.

Borja, J. 2003. *La Ciudad Conquistada*. Madrid: Alianza Editorial. Disponível em: (<https://derechoalaciudadflaco.files.wordpress.com/2014/01/jordi-borja-la-ciudad-conquistada.pdf>). [Consultado em 17-03-2020].

Borja, J. e Muxi, Z. 2000. *El Espacio Público: Ciudad y Ciudadanía*. Disponível: (https://www.researchgate.net/profile/Zaida_Martinez3/publication/31731154_El_espacio_publico_ciudad_y_ciudadania_J_Borja_Z_Muxi_prol_de_O_Bohigas/links/543fbc00cf2be1758cf9779/El-espacio-publico-ciudad-y-ciudadania-J-Borja-Z-Muxi-prol-de-O-Bohigas.pdf). [Consultado em 20-04-2020].

Brandão, A. e Brandão, P. (Coord.). 2019. *O Lugar de Todos*. Interpretar o Espaço Público Urbano.

Copyright. Disponível em:

(<https://documentcloud.adobe.com/link/review?uri=urn:aaid:scds:US:1b0f9517b>).

[Consultado em 10-01-2020].

Caldeira, T. 2006. *Cidade de Muros. Crime, Segregação e Cidadania em São Paulo*. São Paulo: Editora34.

Carmona, T., Heath, T., Oc, T. e Tiesdell, S. 2003. *Public Spaces – Urban Spaces*. Burlington: Copyright. Disponível em: (http://164.125.174.23:8080/lee/Matthew%20Carmona_Public%20Places.pdf). [Consultado em 08-05-2020].

Colin, S. 2010. *CIAM. O Movimento Moderno na Academia. Coisas da Arquitetura*. Disponível em: (<https://coisasdaarquitectura.wordpress.com/2010/07/28/ciam-o-movimento-moderno-na-academia/>). [Consultado em 16-01-2020].

Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional. *Cidades Sustentáveis 2020. Um Quadro de Referência Estratégico para o Desenvolvimento Urbano Sustentável*. Disponível em: (https://www.ccdrn.pt/storage/app/media/files/ficheiros_ccdrn/investimento/2015-06-02_cs2020-urbact_dgt_elisavilares.pdf). [Consultado em 27-12-2020].

Comissão Europeia. 2009. *Bens e Serviços Ecosistémicos*. Disponível em: (https://ec.europa.eu/environment/pubs/pdf/factsheets/Ecosystems%20goods%20and%20Services/Ecosystem_PT.pdf). [Consultado em 20-11-2020].

Corbusier, L. 1941. *A Carta de Atenas*. São Paulo: Edusp. Disponível em: (https://monoskop.org/images/1/1a/Corbusier_Le_A_Carta_de_Atenas.pdf). [Consultado em 11-01-2020].

Cunha, M., Gomes, E. e Fernandes, J. 2016. *A Relação entre o Ambiente e o Usuário – O Mapa Comportamental como Instrumento de Definição de Rota Acessível*. Disponível em: (<http://pdf.blucher.com.br.s3-sa-east-1.amazonaws.com/designproceedings/eneac2016/ACE03-3.pdf>). [Consultado em 25-06-2020].

Dantas, J. 1981. A Nucleação Central e a Centralidade como Estruturas de Relações na Organização do Espaço Intra-Urbano. São Paulo: Editora UNB.

Direção Geral do Território. Cidades Sustentáveis 2020. Disponível em: (https://www.dgterritorio.gov.pt/sites/default/files/ficheiros-cidades/Cidades_Sustentaveis2020.pdf). [Consultado em 27-12-2020].

Gaspar, J. 1981. A Área de Influência de Évora: Sistema de Funções e Lugares Centrais. Centro de Estudos Geográficos. (2.^a ed.).

Gehl, J. 2010. *Cities for People*. Washington: ISLANDPRESS.

Golicnik, B. e Thompson C. 2009. *Emerging Relationships Between Design and Use of Urban Park Spaces*. Elsevier. (Volume 94). Disponível em (<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0169204609001637>). [Consultado em 23-12-2020].

Gomes, F. 2010. Do Espaço Público Tradicional à sua Função na Cidade Contemporânea. Disponível em: (<https://documentcloud.adobe.com/link/review?uri=urn:aaid:scds:US:c662e824-e1f2-4e76-a5c3-ec9cbf7664a2>). [Consultado em 06-01-2020].

Head, L. 2010. *Cultural ecology: adaptation – retrofitting a concept?*. Disponível em: (<http://www.lesleyhead.com/admin/kcfinder/upload/files/pdf/journal/Head2010ProgHumanGeog.pdf>). [Consultado em 20-12-2020].

Heitor, T. 2015. Olivais e Chelas: Operações Urbanísticas de Grande Escala. Disponível em: (https://www.academia.edu/30782326/Olivais_e_Chelas_Oper%C3%A7%C3%B5es_Urban%C3%ADsticas_De_Grande_Escala). [Consultado em 09-11-2019].

Holanda, F. 2002. O Espaço de Exceção. Copirraite. (2.^a ed.). Disponível em: (https://scholar.google.com/scholar_lookup?title=O%20Espa%C3%A7o%20de%20Exce%C3%A7%C3%A3o&publication_year=2002&author=F.%20Holanda). [Consultado em 05-08-2020].

Holston, J. 1989. *The Modernist City. An Anthropological Critique of Brasília*. University of Chicago Press.

Indovina, F. 2002. O Espaço Público: Tópicos sobre a sua Mudança. Cidades – Comunidades e Territórios. Disponível em: ([file:///C:/Users/mari_/Downloads/9168-Article%20Text-25986-1-10-20160502%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/mari_/Downloads/9168-Article%20Text-25986-1-10-20160502%20(1).pdf)). [Consultado em 03-02-2020].

Instituto Nacional de Estatística. Censos 2011. Disponível em: (<http://mapas.ine.pt/map.phtml>). [Consultado em 29-01-2020].

Instituto Nacional de Estatística. 2004. Sistema Urbano: Área de Influência e Marginalidade Funcional: A região de Lisboa e Vale do Tejo. Disponível em: ([file:///C:/Users/mari_/Downloads/SURLVT_2004%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/mari_/Downloads/SURLVT_2004%20(1).pdf)). [Consultado em 10-06-2020].

Ipea. 2014. Desafios do Desenvolvimento. Joan Clos – “As Cidades Devem Virar Espaços Mais Justos e Inclusivos”. Disponível em:

(https://www.ipea.gov.br/desafios/index.php?option=com_content&view=article&id=3017:catid=28&Itemid=23). [Consultado em 22-12-2020].

Irazábal, C. 2001. Da Carta de Atenas à Carta do Novo Urbanismo. Vitruvius. (nº 019.03). Disponível em: (<https://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/02.019/821>). [Consultado em 04-01-2020].

Jacobs, J. 2014. Morte e Vida de Grandes Cidades. São paulo: Wmfmartinsfontes. Disponível em: (<https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/3843818/course/section/923498/JACOBS-Jane-1961-Morte-e-Vida-de-Grandes-Cidades%20%281%29.pdf>). [Consultado em 10-01-2020].

Kanashiro, M. 2005. Da antiga à nova Carta de Atenas – em busca de um paradigma espacial de sustentabilidade. Disponível em: (<https://documentcloud.adobe.com/link/review?uri=urn:aaid:scds:US:d62d415f-9505-4f5c-8c76-1ee05fbb73fe>). [Consultado em 11-01-2020].

Kostof, S. 1992. *The City Assembled. The Elements of Urban form through history*. Boston: Little, Brown and Company.

Lamas, J. 2017. Morfologia Urbana e Desenho da Cidade. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian. (9.ª ed.).

Lynch, K. 1960. *The Image of the City*. Cambridge: The M.I.T. Press. Disponível em: (https://www.miguelangelmartinez.net/IMG/pdf/1960_Kevin_Lynch_The_Image_of_The_City_book.pdf). [Consultado em 09-11-2019].

Lisboa o Desenho da Rua. 2018. Manual de Espaço Público. Câmara Municipal de Lisboa. Disponível em: (https://www.lisboa.pt/fileadmin/cidade_temas/urbanismo/espaco_publico/Manual_espaco_publico.pdf). [Consultado em 28-11-2020].

Macedo, A. 2007. A Carta do Novo Urbanismo norte-americano. Vitruvius. (nº 082.03). Disponível em: (<https://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/07.082/262>). [Consultado em 07-02-2020].

Madanipour, A. 2019. Espaço Público: O Espaço da Co-presença, in Brandão, A. and Brandão, P. (Coord.). O Lugar de Todos. Interpretar o Espaço Público Urbano, IST-ID, pp. 14-17.

Marcos, M. 2016. Jane Jacobs e a Humanização da Cidade. Archdaily. Disponível em: (https://www.archdaily.com.br/br/786817/jane-jacobs-e-a-humanizacao-da-cidade?fbclid=IwAR0_jzcE3vYwuZbjCgAOh89Jtle1TSZZjI-WfMv49e_BLUjCLxqXZVI7F9A). [Consultado em 22-04-2020].

Miranda, E. 2014. O Centro Histórico e as Centralidades em Évora. Dinâmicas Urbanas e Organização Espacial. Disponível em: (https://fenix.tecnico.ulisboa.pt/downloadFile/563345090413746/Dissertacao_.pdf). [Consultado em 10-11-2019].

Moreira, G. 2007. Requalificação Urbana – Alguns Conceitos Básicos. Disponível em: (<https://www.repository.utl.pt/handle/10400.5/1802>). [Consultado em 09-12-2019].

- Neto, V. 2018. Para uma Estratégia de Intervenção no Espaço Público Urbano. Caso de Estudo distrito da Ingombota – Luanda. Disponível em: (<https://documentcloud.adobe.com/link/review?uri=urn:aaid:scds:US:e9c79546-9889-45ae-8df4-0940d267aedef>). [Consultado em 16-06-2020].
- Neto, V., Ramos, I., e Batista e Silva, J. 2019. Espaços Públicos de Luanda: Uma análise Comportamental, in Brandão, A. e Brandão, P. (Coord.). O Lugar de Todos. Interpretar o Espaço Público Urbano, IST-ID, pp. 51-53.
- Netquest. 2015. Amostragem não probabilística: Amostra por Bola de Neve. Disponível em: <https://www.netquest.com/blog/br/blog/br/amostra-bola-de-neve>. [Consultado em 18-09-2020].
- Nova Agenda Urbana. Habitat III. Disponível em: (<http://uploads.habitat3.org/hb3/NUA-Portuguese.pdf>). [Consultado em 18-12-2020].
- Nova Carta de Leipzig. Fórum das Cidades. Disponível em: (<https://www.forumdascidades.pt/content/nova-carta-de-leipzig-0>). [Consultado em 19-11-2020].
- Nunes, J. 2007. À Escala Humana. Planeamento Urbano e Arquitectura de Habitação em Olivais Sul, Lisboa, 1959-1969. Disponível em: (https://www.researchgate.net/publication/306077553_2007_A_Escala_Humana_planeamento_urbano_e_arquitectura_de_habitacao_em_Olivais_Sul_Lisboa_1959-1969). [Consultado em 19-11-2019].
- Oliveira, T. 2015. As Vicissitudes do Espaço Urbano Moderno ou o Menino e a Água do Banho. Os Bairros dos Olivais. Disponível em: (<https://www.repository.utl.pt/handle/10400.5/11849>). [Consultado em 10-01-2020].
- Oliveira, T. 2019. A Modernidade Complexa dos Bairros dos Olivais. Cadernos do Arquivo Municipal. Disponível em: (<http://www.scielo.mec.pt/pdf/cam/vser2n12/vser2n12a10.pdf>). [Consultado em 27-01-2020].
- Pardal, A. 2013. Densificação vs. Retração – Que Futuro para os Olivais?. Disponível em: (https://www.repository.utl.pt/bitstream/10400.5/6722/1/OLIVAIS_AnaPardal_Documento_Final.pdf). [Consultado em 17-01-2020].
- Pinheiro, R. 2018. Plano Estratégico para a Requalificação dos Olivais-Sul utilizando as *Nature-based Solutions*. Disponível em: (<https://www.repository.utl.pt/bitstream/10400.5/15858/1/Tese.pdf>). [Consultado em 09-10-2019].
- Portas, N. 1969. A Cidade como Arquitectura. Lisboa: Livros Horizonte.
- Potschin, M e Haines-Young, R. 2016. *Defining and Measuring Ecosystem Services*. Disponível em: (https://cices.eu/content/uploads/sites/8/2017/12/3_Potschin_RHY_2016_Defining-ES_CICES.pdf). [Consultado em 26-12-2020].
- Potschin, M e Haines-Young, R. 2018. *Common International Classification of Ecosystem Services (CICES) V5.1. Guidance on the Application of the Revised Structure*. Disponível em:

(<https://cices.eu/content/uploads/sites/8/2018/01/Guidance-V51-01012018.pdf>). [Consultado em 26-12-2020].

Project for Public Spaces. What Makes a Successful Place?. Disponível em: (<https://www.pps.org/article/grplacefeat>). [Consultado em 10-05-2020].

Realidades Urbanas. 2012. O *Retrofit* na Arquitetura e no Urbanismo. Disponível em: (<http://realidadeurbanas.blogspot.com/2012/06/o-retrofit-na-arquitetura-e-no.html>). [Consultado em 13-11-2019].

Rheingantz, P. e Fonseca, J. 2009. Observando a qualidade do lugar. Disponível em: (file:///C:/Users/mari_/Downloads/Observando_a_Qualidade_do_Projeto_e_do_L.pdf). [Consultado em 10-01-2020].

Romero, M e Silva, J. (2010). Novos Paradigmas do Urbanismo Sustentável no Brasil: A Revisão de Conceitos Urbanos para o Século XXI. Disponível em: (https://www.researchgate.net/profile/Marta-Romero2/publication/266501554_NOVOS_PARADIGMAS_DO_URBANISMO_SUSTENTAVEL_NO_BRASIL_A_REVISAO_DE_CONCEITOS_URBANOS_PARA_O_SECULO_XXI/links/55a69b6008aeb4e8e646a17d/NOVOS-PARADIGMAS-DO-URBANISMO-SUSTENTAVEL-NO-BRASIL-A-REVISAO-DE-CONCEITOS-URBANOS-PARA-O-SECULO-XXI.pdf). [Consultado em 18-12-2020].

Salgueiro, T. 1992. A Cidade em Portugal. Lisboa: Edições Afrontamento.

Salgueiro, T. 2013. Do Centro às Centralidades Múltiplas, in Fernandes, J. et al. (coord.). A Nova Vida do Velho Centro nas Cidades Portuguesas e Brasileiras, Porto, CEGOT, pp. 13-29. Disponível em: (<https://grucerj.files.wordpress.com/2015/11/a-nova-vida-do-velho-centro.pdf>). [Consultado em 10-06-2020].

Seguimento da Agenda Territorial e da Carta de Leipzig. 2007. Para um programa de ação europeu de desenvolvimento do espaço e coesão territorial. Direção-Geral das Políticas Internas da União. Disponível em: (https://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2004_2009/documents/dv/territorialag-leipzigchart_ex_summary_/TerritorialAg-LeipzigChart_Ex_summary_pt.pdf). [Consultado em 23-12-2020].

Seixas, R. 2015. Qualidade do Espaço Público: Metodologias de Avaliação. Disponível em: (<https://www.passeidireto.com/arquivo/69038547/qualidade-do-espaco-publico-metodologias-de-avaliacao-rodriigo-seixas/4>). [Consultado em 07-01-2020].

Serdoura, F. 2006. Espaço Público, Vida Pública. O Caso do Parque das Nações. Disponível em: (https://www.repository.utl.pt/bitstream/10400.5/14839/1/F_SERDOURA_TESE_DOUTORAMENTO.pdf). [Consultado em 05-11-2019].

Serdoura, F. e Nunes da Silva, F. 2006. Espaço Público. Lugar de Vida Urbana. Disponível em: (http://www.civil.uminho.pt/revista/artigos/Num27/n_27_pag_5-16.pdf). [Consultado em 08-01-2020].

Sposito, M. 1991. O Centro e as Formas de Expressão da Centralidade Urbana. *Revista de Geografia*, nº10, pp. 1-18.

The New Leipzig Charter. 2020. *The transformative power of cities for the common good*. EU20. Disponível em: (https://www.forumdascidades.pt/sites/default/files/nova_carta_de_leipzig_draft_16_nov_2020.pdf). [Consultado em 20-12-2020].

Urban Networks. 2016. As “novas cidades” britânicas (1946-1970). Disponível em: (<http://urban-networks.blogspot.com/2016/01/las-new-towns-britanicas-1946-1970.html>). [Consultado em 28-08-2020].

Weinstein, R. 1996. *The First American City. The City: Los Angeles and Urban Theory at the End of the Twentieth Century*. Edited by Allen J. Scott, Edward W. Soja. Copyright.

ANEXOS

ANEXO A – HIERARQUIA DA REDE VIÁRIA

Fonte: Regulamento do PDM de Lisboa

Nível	1º Nível *	2º Nível	3º Nível	4º Nível	5º Nível	
Designação da Rede Viária	Rede Estruturante	Rede de Distribuição Principal	Rede de Distribuição Secundária	Rede de Proximidade	Rede de Acesso Local	
Objetivos:	Suporte aos percursos de longa distância	Distribuição inter e intra setores	Distribuição de proximidade	Distribuição no bairro	Proteção e incentivo do modo pedonal	
Funções:	Ligação à Rede Nacional Fundamental	•				
	Ligações inter-concelhias e de atravessamento da cidade de Lisboa	•				
	Ligações às redes estruturante da cidade		•			
	Coleta e distribuição do tráfego dos sectores urbanos		•	•		
	Coleta e distribuição do tráfego de bairro				•	
	Acesso Local				•	•
Exigências Particulares	Separação completa da envolvente	Proteção da envolvente		Introdução de medidas de acalmia de tráfego	Introdução de medidas de acalmia de tráfego	
Características Físicas						
Número Mínimo Desejável de Vias [n]**	1 sentido	2	2	2	1	1
	2 sentidos	3 + 3	2 + 2	1 + 1	1 + 1	1 + 1
Separação física dos sentidos de circulação		Obrigatória	Desejável	Facultativa	A evitar	Proibida
Largura mínima das vias [m]		3,25	3,00	3,00	3,00	3,00
Largura mínima das bermas	Direita [m]	2,50***	Não se aplica	Não se aplica	Não se aplica	Não se aplica
	Esquerda [m]	0,50	Não se aplica	Não se aplica	Não se aplica	Não se aplica
Largura mínima dos passeios [m] em novos arruamentos		Não se aplica	3,00	3,00	3,00	3,00
Número de Sentidos		2	2	1 ou 2	1 ou 2	1 ou 2

ANEXO B - MATRIZ DE NÓS

Fonte: Regulamento do PDM de Lisboa

Nível Hierárquico das Vias	1.º Nível	2.º Nível	3.º Nível	4.º Nível	5.º Nível
1.º Nível	Desnívelado ou de nível, quando se trate de entradas e saídas de mão	Desnívelado ou de nível quando se trate de entradas e saídas de mão	Desnívelado ou de nível quando se trate de entradas e saídas de mão		
2.º Nível		Desnívelado ou de nível quando se trate de entradas e saídas de mão Rotunda Semaforizado	Rotunda Semaforizado	Semaforizado Prioritário sem viragens à esquerda	
3.º Nível			Rotunda Semaforizado	Rotunda Semaforizado	Semaforizado Prioritário sem viragens à esquerda
4.º Nível				Rotunda Semaforizado Prioritário	Prioritário
5.º Nível					Prioritário

Cor branca Desejável

Cor Cinzenta Tolerável

Interdito

ANEXO C – HIERARQUIA DE FUNÇÕES NA REGIÃO DE LISBOA E VALE DO TEJO

Fonte: Sistema Urbano – Área de Influência e Marginalidade Funcional: A região de Lisboa e Vale do Tejo

Classes	Serviço	Freguesias equipadas			
		Total	Região de Lisboa e Vale do Tejo		
		Nº	Nº	%	
Classe 1 Funções muito especializadas	1 C. apoio doentes c/ Sida	34	1	2,9	
	1 Cl. Trat. Toxicod dependência	76	1	1,3	
	1 Hospital Geral	83	2	2,4	
	1 C. reab. Def. motores	84	0	0,0	
	1 Hospital/Clinica	94	3	3,2	
	1 Hipermercado	105	1	1,0	
	1 Ens. Sec. privado	116	1	0,9	
	1 C. atend. toxicod dependentes	128	1	0,8	
	1 T.A.C	134	3	2,2	
	1 Centro de emprego	162	1	0,6	
	1 3º Ciclo-privado	169	4	2,4	
	1 2º Ciclo-privado	173	4	2,3	
	1 C. insp. Automóvel	175	4	2,3	
	1 Centro de formação profissional	193	5	2,6	
	Classe 2 Funções especializadas	2 Aloj. cuidados c/ animais	234	6	2,6
		2 Tribunal	239	5	2,1
2 Esc. línguas		240	6	2,5	
2 1º Ciclo-privado		253	14	5,5	
2 Esc. informática		255	8	3,1	
2 P. abast. GPL		272	0	0,0	
2 Ecografia		274	9	3,3	
2 Radiologia		276	10	3,6	
2 Ag. aluguer automóveis		283	13	4,6	
2 Cons. Comercial		284	11	3,9	
2 Lar de crianças e jovens		287	7	2,4	
2 Cons. Predial		296	11	3,7	
2 Cons. Civil		304	11	3,6	
2 Cart. Notarial		325	11	3,4	
2 Rep. Finanças		351	11	3,1	
2 P. Turismo		369	13	3,5	
2 Pisc. Coberta		372	9	2,4	
2 Inst. musicais		374	4	1,1	
2 P. abast (24h)		377	7	1,9	
2 Centro Comercial		397	14	3,5	
2 Ens. Sec. público		431	15	3,5	
2 Pisc. Descuberta		439	14	3,2	
2 Ag. Viagens		453	17	3,8	
2 Esc. arte		463	12	2,6	
2 C. Veterinária	493	4	0,8		
2 Corp. Bombeiros c/ serv. ambulâncias	517	13	2,5		
2 Corp. Bombeiros	528	13	2,5		
2 Posto de enfermagem	562	6	1,1		
2 P. Policial (PSP, GNR)	627	17	2,7		

continua

continuação

Classes	Serviço	Freguesias equipadas		
		Total	Região de Lisboa e Vale do Tejo	
		Nº	Nº	%
Classe 3 Funções pouco especializadas	3 Esc. Condução	682	19	2,8
	3 Ginásio	689	25	3,6
	3 Óculos/oftalmologia	700	11	1,6
	3 Ag. Imobiliária	731	18	2,5
	3 Clube Vídeo	745	17	2,3
	3 3º Ciclo-público	770	21	2,7
	3 Comércio sucatas	790	6	0,8
	3 Art. Caça/pesca	813	14	1,7
	3 Tinturaria	823	12	1,5
	3 Mercado local (retalhista)	823	10	1,2
	3 Eq. informático	825	21	2,5
	3 Telemóveis	826	24	2,9
	3 Pavilhão desportivo	849	18	2,1
	3 Art. desporto	850	24	2,8
	3 Esc. Advocacia	862	22	2,6
	3 Supermercado	868	23	2,6
	3 Gab. Proj. Const. Civil	905	15	1,7
	3 Ed. Pré-Escolar privada	907	20	2,2
	3 Feira	929	4	0,4
	3 Art. fotográficos	961	27	2,8
	3 CDs/cassetes	1 000	25	2,5
	3 2º Ciclo-público	1 006	21	2,1
	3 Livros	1 021	23	2,3
	3 Ag. Funerária	1 026	19	1,9
	3 Lar de Idosos	1 033	16	1,5
	3 Análises clínicas	1 063	15	1,4
	3 Chaves	1 082	24	2,2
	3 Art. Ourivesaria/relojoaria	1 097	25	2,3
	3 Animais domésticos	1 116	31	2,8
	3 Ag. Bancária	1 116	17	1,5
	3 Stand moto. ciclomotores	1 124	11	1,0
	3 Creche	1 152	20	1,7
	3 Ag. Seguros	1 153	15	1,3
	3 Stand bicicletas	1 153	15	1,3
	3 Gab. Cont./Consultadoria	1 247	24	1,9
	3 Gab.e estética	1 263	31	2,5
	3 Stand automóveis	1 327	26	2,0
	3 Cx. Multibanco	1 343	37	2,8
	3 Assist. venda pneus	1 408	28	2,0
	3 Centro de ATL	1 420	21	1,5
	3 Art. papelaria	1 473	30	2,0
	3 P. abast. combustível	1 518	28	1,8
	3 Farmácia	1 579	36	2,3
	3 Rep. máq. agrícolas	1 600	11	0,7
	3 Perfumes	1 618	36	2,2
	3 Rep. electrodomésticos	1 642	28	1,7
	3 Rep. veic. auto pesados	1 653	17	1,0
	3 Jornais/revistas	1 670	35	2,1
	3 Centro de dia	1 765	34	1,9
	3 Flores	1 782	25	1,4
	3 Rep. motoc. ciclomotores	1 840	26	1,4
	3 Ferragens	1 878	35	1,9
	3 Mat. eléctrico	1 936	38	2,0
	3 Electrodomésticos	1 949	40	2,1
	3 Centro Saúde	1 962	46	2,3
	3 Mobiliário	1 984	34	1,7
	3 Art. Retrosaria	2 101	41	2,0

continuação

Classes	Serviço	Freguesias equipadas		
		Total	Região de Lisboa e Vale do Tejo	
		Nº	Nº	%
Classe 4 Funções não especializadas	4 Mat. Construção	2 241	40	1,8
	4 Serv. fotocópias	2 256	46	2,0
	4 Calçado	2 261	40	1,8
	4 Prod. Agrícolas	2 362	43	1,8
	4 Loiças	2 382	48	2,0
	4 Rep. veic. auto ligeiros	2 438	37	1,5
	4 Gr. campo jogos	2 532	21	0,8
	4 Cabeleireiro	2 537	40	1,6
	4 Peq. campo jogos	2 610	54	2,1
	4 Art. vestuário	2 645	44	1,7
	4 Ed. Pré-Escolar pública	2 968	48	1,6
	4 Charcutaria	3 486	51	1,5
	4 Mini-mercado/Mercearia	3 815	54	1,4
	4 Peixe	3 818	49	1,3
	4 1º Ciclo-público	3 922	50	1,3
	4 Gás	3 961	54	1,4
4 Fruta	3 965	53	1,3	

ANEXO D – ÍNDICE DE CENTRALIDADE

		Centros													Total	Nº de Centros com a Função	Ei
		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M			
EQUIPAMENTOS	Equipamentos Socioculturais			1	1										2	2	0,5
	Equipamentos Escolares			1		1		1				1		1	5	5	0,2
	Equipamentos Desportivos														0	0	
	Equipamentos de Segurança Pública			2										1	3	2	0,5
	Equipamentos de Saúde														0	0	
COMÉRCIO PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS	Instituições Financeiras			1	1	2				5					9	4	0,3
	Higiene, Saúde e Beleza	2		3	5	2	2	1	1	16		1	2	1	36	11	0,1
	Empresas Industriais									1				1	2	2	0,5
	Empresas de Consultadoria e Gestão				1					5			8		14	3	0,3
	Centro de Estudos				3					1				1	5	3	0,3
	Alojamento		1	1		1								1	3	3	0,3
	Agências Imobiliárias				2					1					3	2	0,5
	Vestuário e Calçado				1					1	22				25	4	0,3
	Supermercado, Mercado e mercearia			2		1	2	1	2	3			1		13	8	0,1
	Restauração	1	4	3	6		4	3	2	15	5		1		49	11	0,1
	Outros							1		4					5	2	0,5
	Oficinas, Stands e Aluguer de Automóveis	1			2					1				2	6	4	0,3
	Loja de Telecomunicações e Eletrodomésticos									6					6	1	1,0
	Livraria, Papelaria e Tabacaria	1		1	3		1	1		5					12	6	0,2
	Nº Total de Unidades Funcionais		5	5	15	25	8	11	6	6	85	5	4	14	9		

		Centros												
		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M
EQUIPAMENTOS	Equipamentos Socioculturais			0,07	0,04									
	Equipamentos Escolares			0,07		0,13		0,17					0,25	0,11
	Equipamentos Desportivos													
	Equipamentos de Segurança Pública				0,13									0,11
	Equipamentos de Saúde													
COMÉRCIO PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS	Instituições Financeiras			0,07	0,04	0,25							0,06	
	Higiene, Saúde e Beleza	0,40		0,20	0,20	0,25	0,18	0,17	0,17	0,19			0,25	0,14
	Empresas Industriais									0,01				0,07
	Empresas de Consultadoria e Gestão				0,04						0,06			0,57
	Centro de Estudos				0,12						0,01			0,07
	Alojamento		0,20	0,07		0,13								
	Agências Imobiliárias				0,08								0,01	
	Vestuário e Calçado				0,04		0,09		0,17	0,26				
	Supermercado, Mercado e mercearia			0,20		0,13	0,18	0,17	0,33	0,04			0,25	0,11
	Restauração	0,20	0,80	0,20	0,24		0,36	0,50	0,33	0,18	1,00	0,25		0,56
	Outros							0,09		0,05				
	Oficinas, Stands e Aluguer de Automóveis	0,20			0,08					0,01				0,14
	Loja de Telecomunicações e Eletrodomésticos									0,07				
	Livraria, Papelaria e Tabacaria	0,20		0,07	0,12	0,13	0,09				0,06			
	IC	0,7	0,6	2,0	2,3	1,1	1,6	0,6	0,7	3,9	0,3	0,6	1,4	1,0

ANEXO E – ENTREVISTA

ENTREVISTA

1ª Parte

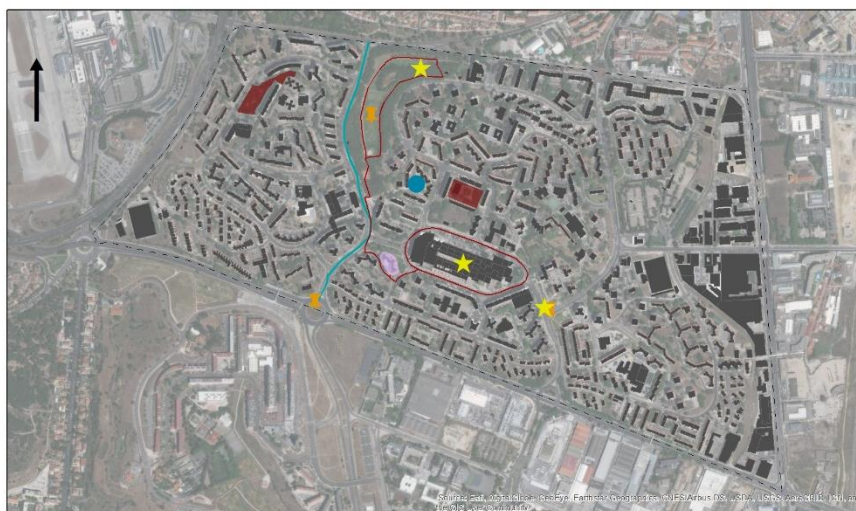
1. Vive atualmente no bairro? Há quanto tempo vive ou viveu?
2. Gosta/gostou de viver no bairro de Olivais Sul? Explique o porquê.
 - 2.1. Qual a razão que o fez ir viver para os Olivais Sul e não para qualquer outro bairro de Lisboa?
3. Tendo em conta o espaço público do bairro diga o que aprecia mais e o que aprecia menos?
4. Tendo em conta o mobiliário urbano do bairro diga um elemento(s) com que está satisfeito e um que esteja insatisfeito.
5. Se pudesse, o que gostaria de alterar no Bairro?

2ª Parte

1. Desenhe os limites do bairro.
2. Qual o ponto de encontro que considera principal. Justifique.
3. Indique na sua opinião qual é a “rua principal” do bairro e quais os percursos que faz com maior frequência. Justifique.
 - 3.1. Faz esses percursos para aceder a que tipo de funções? Como se desloca?
4. Para si onde é o centro do bairro? Justifique.
5. Identifique os pontos marcantes (pontos de referência) do bairro. Justifique.
6. Que aspeto melhor caracteriza a identidade (individualidade) do bairro? Por exemplo, se tivesse de mandar uma fotografia a uma pessoa estrangeira para mostrar o bairro, ao que tirava a fotografia?
7. Onde é que nunca foi no bairro? Justifique.

ANEXO F - ENTREVISTAS - MAPAS LEITURA DO ESPAÇO, adaptação da metodologia de *Kevin Lynch*

Entrevistado A



- ★ Pontos Marcantes
- ✚ Pontos de Encontro
- Centro
- Percursos Frequentes
- Rua Principal
- Zonas Desconhecidas
- Onde Mora
- - - Limites

Fonte de Dados: CAOP 2018, DGT
Sistema de Referência: ETRS89/PT-TM06

Autor: Mariana Faria Silva

Entrevistado B



- ★ Pontos Marcantes
- ✚ Pontos de Encontro
- Centro
- Percursos Frequentes
- Rua Principal
- Onde Mora
- - - Limites

Fonte de Dados: CAOP 2018, DGT
Sistema de Referência: ETRS89/PT-TM06

Autor: Mariana Faria Silva

Entrevistado C

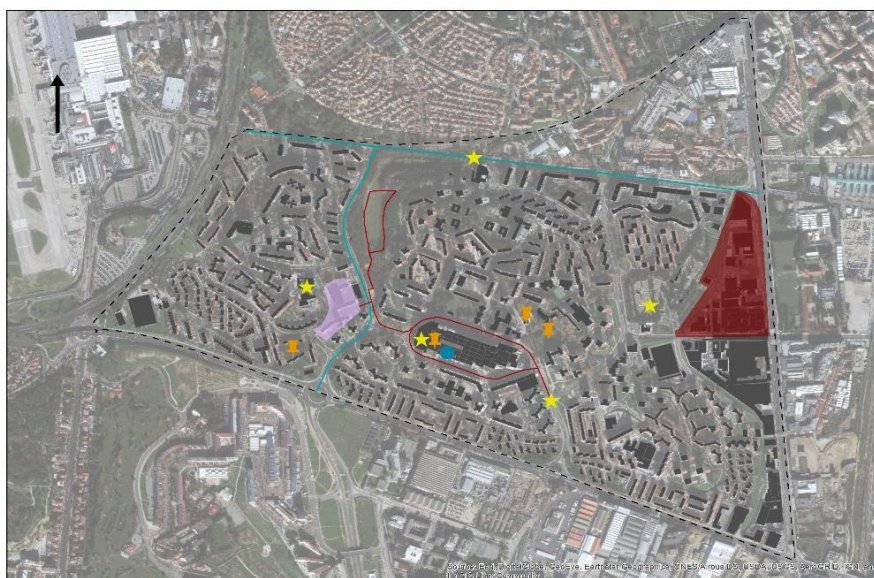


- ★ Pontos Marcantes
- 📍 Pontos de Encontro
- Centro
- Percursos Frequentes
- Rua Principal
- Zonas Desconhecidas
- Onde Mora
- - - Limites

Fonte de Dados: CAOP 2018, DGT
Sistema de Referência: ETRS89/PT-1006

Autor: Mariana Faria Silva

Entrevistado D

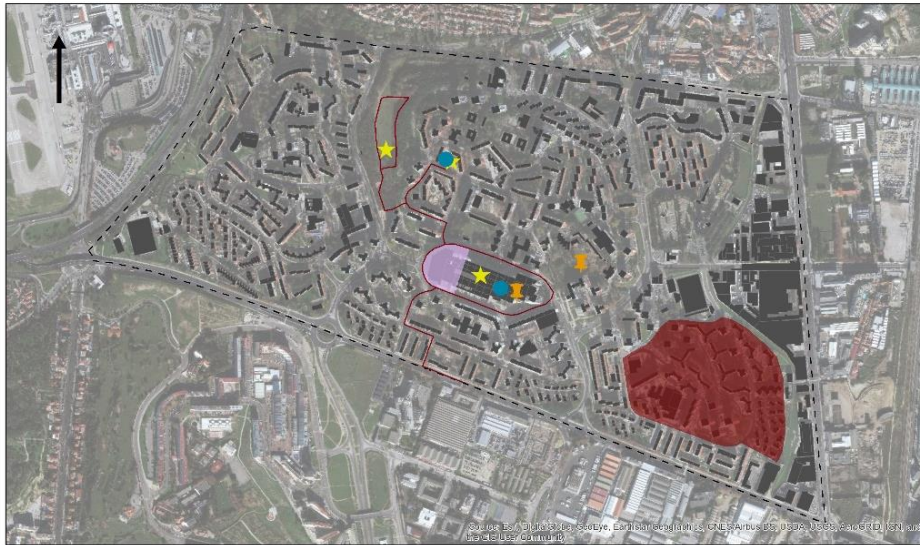


- ★ Pontos Marcantes
- 📍 Pontos de Encontro
- Centro
- Percursos Frequentes
- Rua Principal
- Zonas Desconhecidas
- Onde Mora
- - - Limites

Fonte de Dados: CAOP 2018, DGT
Sistema de Referência: ETRS89/PT-1006

Autor: Mariana Faria Silva

Entrevistado E



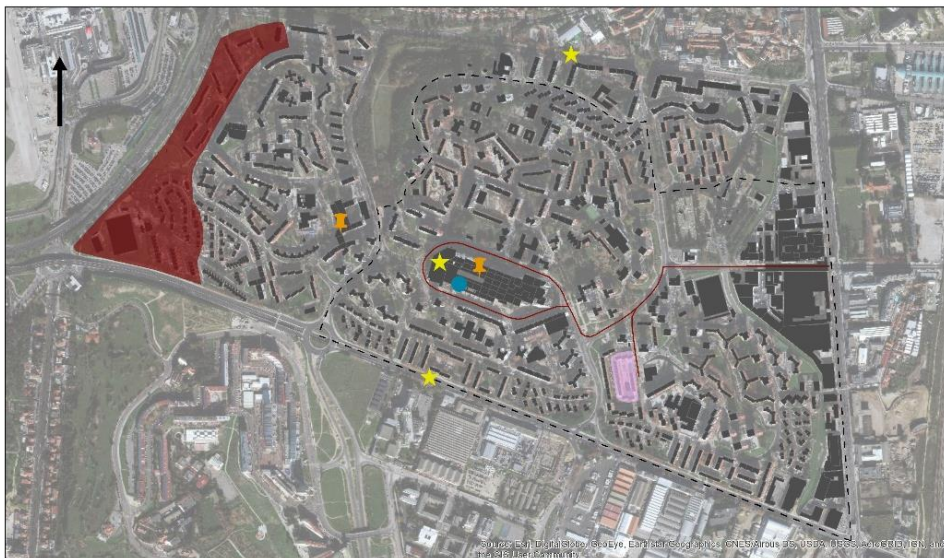
- ★ Pontos Marcantes
- Pontos de Encontro
- Centro
- Percursos Frequentes
- Zonas Desconhecidas
- Onde Mora
- - - Limites

0 1 Km

Fonte de Dados: CAOP 2018, DGT
Sistema de Referência: FTRS89/PI-1M06

Autor: Mariana Faria Silva

Entrevistado F



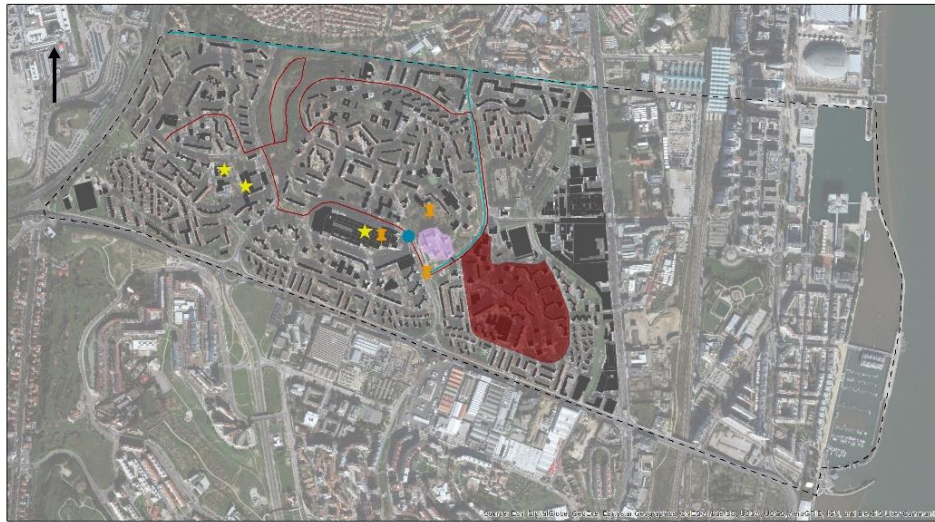
- ★ Pontos Marcantes
- Pontos de Encontro
- Centro
- Percursos Frequentes
- Zonas Desconhecidas
- Onde Mora
- - - Limites

0 1 Km

Fonte de Dados: CAOP 2018, DGT
Sistema de Referência: FTRS89/PI-1M06

Autor: Mariana Faria Silva

Entrevistado I



- ★ Pontos Marcantes
- Pontos de Encontro
- Centro
- Percursos Frequentes
- Rua Principal
- Zonas Desconhecidas
- Onde Mora
- - - Limites

Fonte de Dados: CAOP 2018, DGT
Sistema de Referência: ETRS89/PT-TM06

Autor: Mariana Faria Silva

Entrevistado J

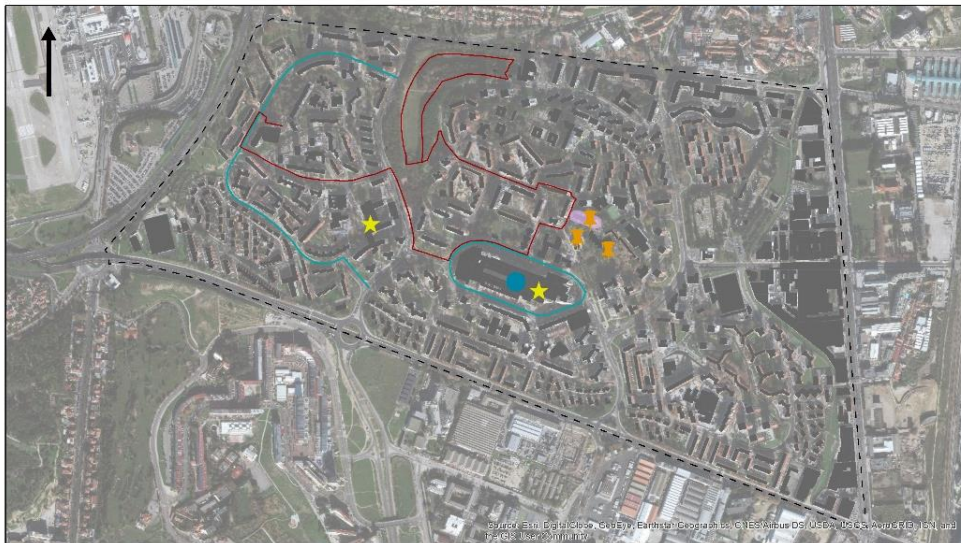


- ★ Pontos Marcantes
- Pontos de Encontro
- Centro
- Percursos Frequentes
- Rua Principal
- Zonas Desconhecidas
- Onde Mora
- - - Limites

Fonte de Dados: CAOP 2018, DGT
Sistema de Referência: ETRS89/PT-TM06

Autor: Mariana Faria Silva

Entrevistado K



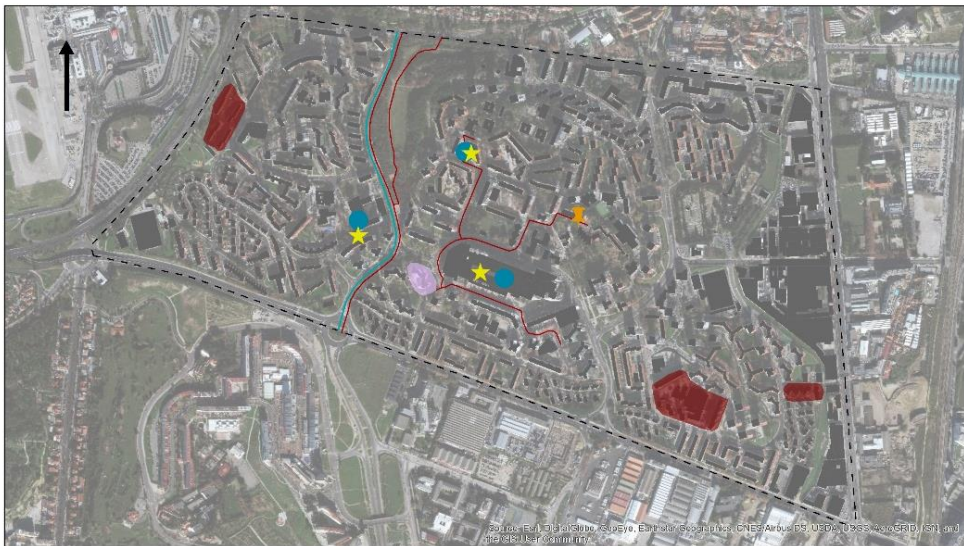
- ★ Pontos Marcantes
- 📍 Pontos de Encontro
- Centro
- Percursos Frequentes
- Rua Principal
- ▭ Onde Mora
- - - Limites

0 1 Km

Fonte de Dados: CAOP 2018, DGT
Sistema de Referência: ETRS89/PT-1M06

Autor: Mariana Faria Silva

Entrevistado L



- ★ Pontos Marcantes
- 📍 Pontos de Encontro
- Centro
- Percursos Frequentes
- Rua Principal
- ▭ Zonas Desconhecidas
- ▭ Onde Mora
- - - Limites

0 1 Km

Fonte de Dados: CAOP 2018, DGT
Sistema de Referência: ETRS89/PT-1M06

Autor: Mariana Faria Silva

ANEXO G – MAPIT GIS

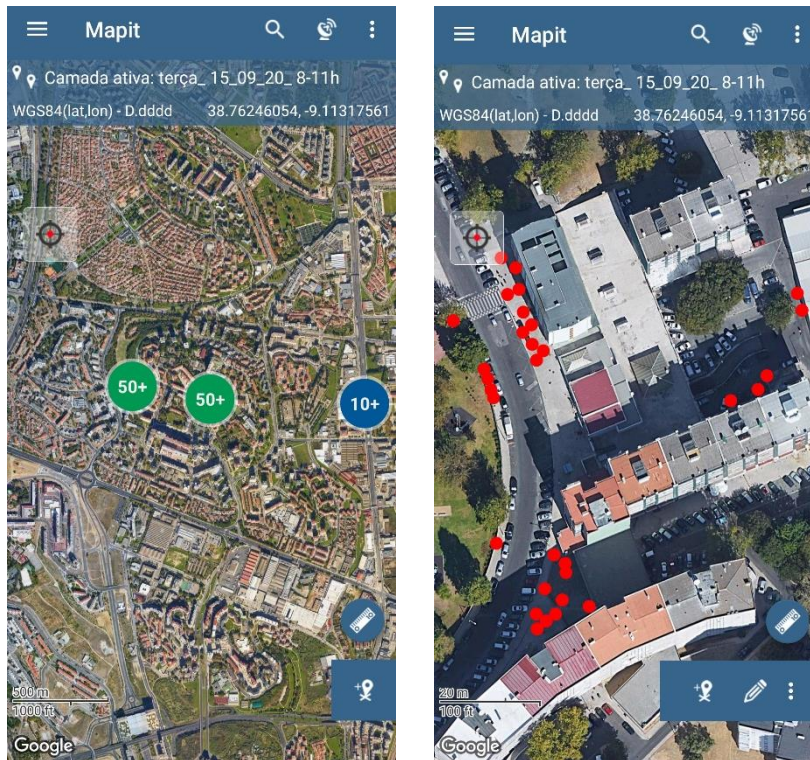


Figura 1 – Total de pontos marcados dia 15 de setembro no período das 8 às 11 horas; Figura 2 – Aproximação aos pontos 8 (Caixa Geral de Depósitos), 9 (Escola) e 10 (2ª Divisão Policial)

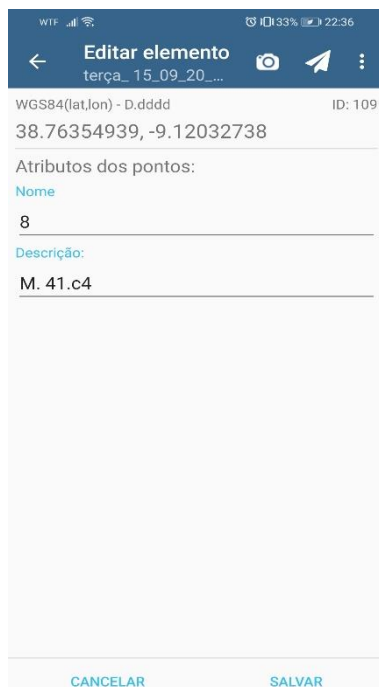
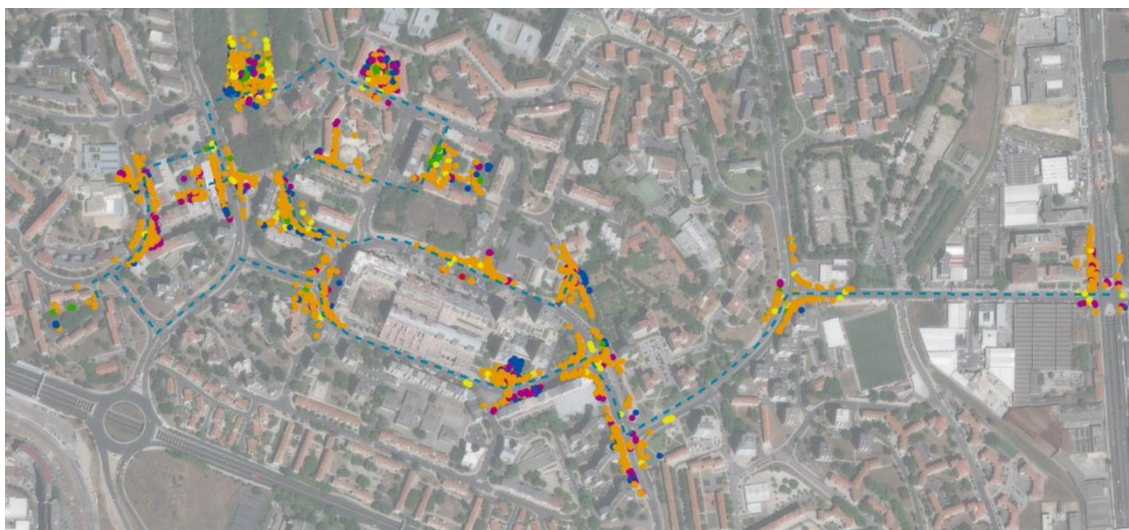


Figura 3– No ponto 8 (Caixa Geral de Depósitos), um exemplo de “ponto” criado com o referente código associado

Fonte: *Elaboração Própria*

ANEXO H – MAPAS COMPORTAMENTAIS

Nota: Laranja – Caminhar; Amarelo – Caminhar Sobre Rodas; Roxo – Estar em Pé; Azul – Descansar; Verde – Exercitar; Vermelho – Mendigar



Mapa Comportamental Completo: 18 pontos



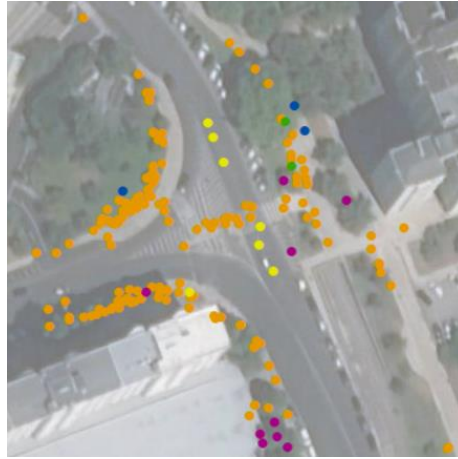
Mapa Comportamental 1: Metro Cabo Ruivo



Mapa Comportamental 2: Galp/Cemitério



Mapa Comportamental 3: Metro Olivais Sul



Mapa Comportamental 4: *Spacio 1*



Mapa Comportamental 5: *Spacio 2*



Mapa Comportamental 6: *Spacio 3*



Mapa Comportamental 7: Parque Infantil Praça de Bilene



Mapa Comportamental 8: Zona da Caixa Geral de Depósitos



Mapa Comportamental 9: Escola Básica Arco-Íris



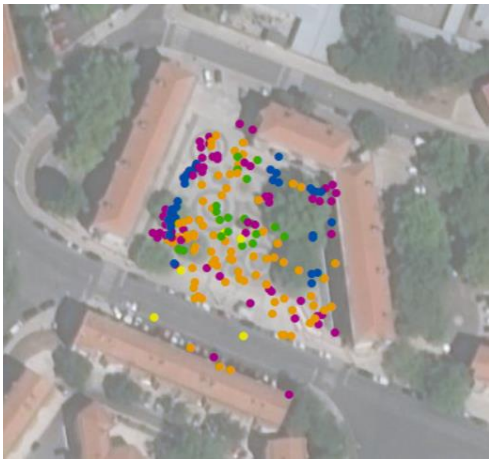
Mapa Comportamental 10: 2ª Divisão Policial



Mapa Comportamental 11: Mercado Olivais Sul – Célula B



Mapa Comportamental 12: Parque Vale do Silêncio



Mapa Comportamental 13: Praça Cidade do Luso



Mapa Comportamental 14: Largo das Mamas



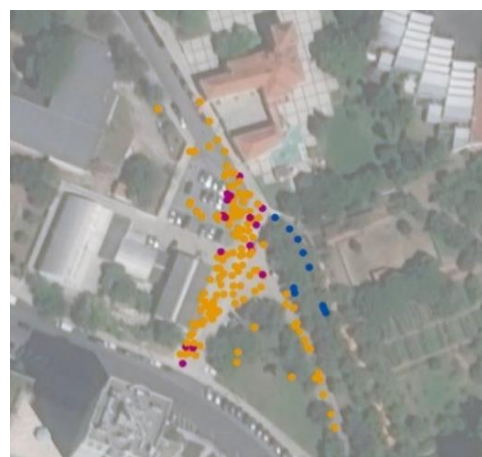
Mapa Comportamental 15: Jardim Cidade de Porto Alexandre



Mapa Comportamental 16: Praça Cidade Salazar



Mapa Comportamental 17: *Spacio 4*



Mapa Comportamental 18: Biblioteca/Quinta Pedagógica